

Mit Zustellungsurkunde

Fraport AG
Fraport Airport Service Worldwide
Vertreten durch die Fraport Ausbau Süd GmbH
(FAS GmbH)
60547 Frankfurt

Unser Zeichen: IV/F 42.2-100h 26.08/1-2019/1
altes Az.: IV/F 42.2-100h 16.05-Fraport-
Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Ihre Ansprechpartnerin: Frau Bartke
Zimmernummer: 8.6.30
Telefon / Fax: 069/2714-3962/-5950
E-Mail: Beate.Bartke@rpda.hessen.de
Datum: 25. November 2020

Genehmigungsverfahren nach § 4 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG);

Antragsteller/Sitz: Fraport AG, Frankfurt Airport Service Worldwide, vertreten durch die Fraport Ausbau Süd GmbH (FAS GmbH), 60547 Frankfurt am Main
Standort der Anlage: Flughafen Frankfurt am Main
Anlage: Errichtung und Betrieb eines Bodenlagers

Genehmigungsantrag vom 26. Juli 2019

Genehmigungsbescheid

I.

Auf Antrag vom 26. Juli 2019, mit letzten Ergänzungen vom 16. November 2020 wird der

Fraport AG, Frankfurt Airport Service Worldwide,
vertreten durch die Fraport Ausbau Süd GmbH (FAS GmbH),
60547 Frankfurt am Main

- im Folgenden Antragstellerin genannt -

nach § 4 Abs. 1 BImSchG die Genehmigung erteilt, auf dem Gelände des Flughafens Frankfurt am Main

Gemarkung: Mörfelden-Walldorf
Flur: 7
Flurstück: 4/12

ein Bodenlager mit einer maximalen Betriebsdauer von fünf Jahren ab Inbetriebnahme der Anlage zu errichten und zu betreiben.

Diese Genehmigung ergeht nach Maßgabe der unter Abschnitt IV. dieses Bescheides aufgeführten Pläne, Zeichnungen und Beschreibungen und unter den in Abschnitt V. festgesetzten Nebenbestimmungen.

Ersetzung des Einvernehmens der Stadt Mörfelden-Walldorf:

Das Einvernehmen der Stadt Mörfelden-Walldorf zu dem Vorhaben der Antragstellerin wird gemäß § 36 Abs. 2 Satz 3 Baugesetzbuch (BauGB) ersetzt.

Einwendungen:

Die gegen das o. g. Vorhaben erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit über sie nicht bereits im Laufe des Verfahrens entschieden wurde, ihnen in dieser Entscheidung stattgegeben wird oder durch die nachfolgenden Nebenbestimmungen Rechnung getragen wird.

Kostengrundentscheidung:

Die Kosten (Gebühren und Auslagen) des Verfahrens werden der Antragstellerin auferlegt. Über die zu erhebenden Verwaltungskosten ergeht ein gesonderter Bescheid.

II. Maßgebliches BVT-Merkblatt

Für die Anlage ist maßgeblich folgendes BVT-Merkblatt:

- „BVT-Merkblatt über die besten verfügbaren Techniken zur Lagerung gefährlicher Substanzen und staubender Güter“, Stand Januar 2005.

III. Eingeschlossene Entscheidungen

Diese Genehmigung schließt folgende andere behördliche Entscheidungen ein:

- Ersetzung des Einvernehmens der Stadt Mörfelden-Walldorf nach § 36 Abs. 2 Satz 3 Baugesetzbuch (BauGB);
- Genehmigung nach § 64 der Hessischen Bauordnung (HBO) für die baulichen Maßnahmen;
- Eignungsfeststellung nach § 63 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) für die Lagerfläche des Bodenlagers.

Der Genehmigungsbescheid ergeht unbeschadet behördlicher Entscheidungen, die nach § 13 BImSchG nicht von der Genehmigung eingeschlossen werden (§ 21 Abs. 2 der 9. BImSchV).

Inhaltsübersicht

Antragsteller/Sitz:	Fraport AG, Frankfurt Airport Service Worldwide, vertreten durch die Fraport Ausbau Süd GmbH (FAS GmbH), 60547 Frankfurt am Main	1
Standort der Anlage:	Flughafen Frankfurt am Main	1
I. Tenor		1
II. Maßgebliches BVT-Merkblatt		2
III. Eingeschlossene Entscheidungen		3
IV. Antragsunterlagen		5
V. Nebenbestimmungen gemäß § 12 BImSchG		10
1. Allgemeines		10
2. Termine		12
3. Bodenschutz		12
4. Wasserwirtschaftliche Anforderungen		13
5. Brandschutz / Bauaufsicht		16
6. Betrieb der Anlage / abfallrechtliche Anforderungen		17
7. Arbeitsschutz		22
8. Immissionsschutz / Luftreinhaltung		23
9. Lärmschutz		25
VI. Begründung		27
1. Rechtsgrundlagen		27
2. Verfahrensablauf		27
3. Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen		28
4. Öffentliche Bekanntmachung, Auslegung		29
5. Erörterungstermin		30
6. Umweltverträglichkeitsprüfung		31
7. Ausgangszustandsbericht		32
8. Behandlung der Einwendungen		33
9. Zusammenfassende Beurteilung		83
10. Ersetzung des Einvernehmens der Stadt Mörfelden-Walldorf		90
VII. Rechtsbehelfsbelehrung		93

IV. Antragsunterlagen

Für diese Genehmigung sind folgende als Anlagen gekennzeichnete Unterlagen, die Bestandteil des Bescheides sind, maßgeblich:

Anlage 1 (2 Ordner):

1. Anträge 1.1 Antragsformular Formular 1/1: Antrag nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz Formular 1/2: Genehmigungsbestand der gesamten Anlage	Seite 2 bis 14
2. Inhaltsverzeichnis	Seite 15 bis 18
3. Kurzbeschreibung	Seite 19 bis 21
4. Unterlagen, die Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse enthalten	Seite 22
5. Standort und Umgebung der Anlage 5.1 Erläuterungen zum Antrag 5.2 Darstellung des Ist-Zustandes 5.3 Genehmigungsrechtliche Situation <u>Anlage 5:</u> Anlage 5.1: Topografische Karte, M 1:25.000 Anlage 5.2: Übersichtslageplan Flughafengelände, M 1:500 Anlage 5.3: Übersichtslageplan mit potentiellen Anfallstellen, M 1:4.000 Anlage 5.4: Lageplan Bodenlager, M 1:1.000	Seite 23 bis 25
6. Anlagen- und Verfahrensbeschreibung, Betriebsbeschreibung 6.1 Betriebsablauf 6.2 Betriebszeiten, An- und Ablieferungszeiten 6.3 Materialzusammensetzung 6.4 Formulare 6 Formular 6/1: Betriebseinheiten Formular 6/3: Apparatelite für Geräte, Maschinen, Einrichtungen etc.	Seite 26 bis 37

<p><u>Anlage 6:</u></p> <p>Anlage 6.1: Lageplan mit Darstellung der Betriebseinheiten, M 1:1.000</p> <p>Anlage 6.2: Maschinenaufstellungsplan, M 1:500</p> <p>Anlage 6.3: Lageplan mit Lage der vorhandenen Versorgungsleitungen</p>	
<p>7. Stoffe, Stoffmengen, Stoffdaten</p> <p>7.1 Art der gehandhabten Stoffe</p> <p>7.2 Kontaminationssituation im Baufeld und Schadstoffpotential der einzulagernden Böden</p> <p>7.3 Kapazität und Leistungen</p> <p>7.4 Stoffstrombild</p> <p>7.5 Formulare</p> <p>Formular 7/1: Art und Jahresmenge der Eingänge</p> <p>Formular 7/2: Art und Jahresmenge der Ausgänge</p>	Seite 38 bis 54
<p>8. Luftreinhaltung</p> <p>8.1 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen</p> <p>8.2 Formulare 8</p> <p>Formular 8/1: Emissionsquellen und Emissionen von Luftverunreinigungen</p> <p>Formular 8/2: Erläuterungen zu den Spalten des Formulars 8/1</p> <p><u>Anlage 8:</u></p> <p>Anlage 8.1: Staubimmissionsprognose, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH und Co. KG, Februar 2019</p>	Seite 55 bis 60
<p>9. Abfallvermeidung und Abfallentsorgung</p> <p>9.1 Angaben zur ordnungsgemäßen Verwertung von Abfall</p> <p>9.2 Angaben zur Beseitigung des Abfalls</p> <p>9.3 Formulare 9</p> <p>Formular 9/1: Angaben zur schadlosen und ordnungsgemäßen Verwertung von Abfällen gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG</p> <p>Formular 9/2: Angaben zur gemeinwohlverträglichen Beseitigung von Abfällen gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG</p>	Seite 61 bis 66

<p>10. Abwasserentsorgung</p> <p>10.1 Niederschlagsfassung 10.2 Sicker- und Schmutzwasserfassung 10.3 Abwasser aus sanitären Einrichtungen 10.4 Formulare 10</p> <p>Formular 10: Abwasserdaten</p> <p><u>Anlage 10:</u> Anlage 10.1: Verlauf des geplanten Entwässerungssystems Anlage 10.2: Schnitt durch die Lagerfläche - Schnitt A-A´ Anlage 10.3: Erläuterungsbericht zur Sickerwasseraufbereitung, CDM Smith Consult GmbH, 27.02.2019 Anlage 10.4: Verlauf des geplanten Entwässerungssystems mit Darstellung der Anschlussleitung von der Sickerwasseraufbereitung an das vorhandene Entwässerungssystem (RHB 27). M 1:1.000 / M 1:200</p>	Seite 67 bis 79
<p>11. Spezialteil für die Genehmigung von Abfallentsorgungsanlagen</p> <p>11.1 Formular 11</p> <p>Formular 11: Anlagen zur zeitweiligen Lagerung von Abfällen</p>	Seite 80 bis 82
<p>12. Abwärmenutzung</p> <p>12.1 Formular 12</p>	Seite 83 bis 84
<p>13. Schutz vor Lärm, Schallimmissionsprognose</p> <p>13.1 Lärm 13.2 Erschütterungen 13.3 Boden 13.4 Wasser 13.5 Gerüche 13.6 Licht 13.7 Sonstige Immissionen</p> <p><u>Anlage 13:</u> Lärmimmissionsprognose, Genest und Partner Ingenieurgesellschaft mbH</p>	Seite 85 bis 88
<p>14. Anlagensicherheit - Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft sowie der Arbeitnehmer</p> <p>14.1 Störfallverordnung</p>	Seite 89 bis 94

<p><u>Anlage 14:</u> Anlage 14.1: Stellungnahme zur Prüfung des Vorhandenseins gefährlicher Stoffe nach § 2 Abs. 2 der StörfallV (Störfall-Stoffe) in der hier beantragten Anlage, der CDM Smith Consult GmbH vom 06.02.2019</p>	
<p>15. Arbeitsschutz</p> <p>15.1 Formulare 15</p> <p>Formular 15/1: Arbeitsstättenverordnung Formular 15/3: Sonstige spezielle Arbeitsschutzvorschriften</p> <p><u>Anlage 15:</u> Anlage 15.1: Arbeits- und Sicherheits-Plan</p>	Seite 95 bis 100
<p>16. Brandschutz</p> <p>16.1 Formulare 16</p> <p>Formular 16/1.1: Brandschutz für das Gebäude-/Anlagenteil</p> <p>Formular 16/1.2: Brandschutz für das Gebäude-/Anlagenteil</p> <p><u>Anlage 16:</u> Brandschutzkonzept vom 27.03.2020</p>	Seite 101 bis 105
<p>17. Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (§ 63 WHG)</p> <p>17.1 Formulare 17</p> <p>Formular 17/1: Vorblatt für alle Anlagen nach § 62 WHG und Ergänzung zu Formular 17/1</p> <p><u>Anlage 17:</u> Anlage 17.1: Stellungnahme AwSV-Gutachter Anlage 17.2: Schnitt durch die Betriebseinheit BE01 - Schnitt B-B' Anlage 17.3: Detail Randwall - Schnitt C-C' Anlage 17.4: Detailaufbau Lagerfläche Anlage 17.5: Bauaufsichtliche Zulassungen -DEUGUSS-W Gussasphalt-Dichtschicht zur Verwendung in LAU-Anlagen</p>	Seite 106 bis 131

Anlage 17.6:	Datenblatt Fugendichtstoff PROXAN-KV 3	
Anlage 17.7:	Allgemeine bauaufsichtliche Zulassung - BIRCOmax-i Kastenrinnensystem für die Verwendung von LAU-Anlagen	
Anlage 17.8:	Stellungnahme zur Materialeignung einer Gussasphalt-Dichtschicht; CDM Smith Consult GmbH, 12.06.2019	
18.	Bauvorlagen / Baubeschreibung	Seite 132 bis 134
18.1	Beschreibung der baulichen Maßnahmen	
<u>Anlage 18:</u>		
Anlage 18.1:	Bauantragsunterlagen für die Errichtung eines Bodenlagers auf der Luftfrachtfläche LF5 mit Containeranlage für eine Dauer von 5 Jahren	
19.	Unterlagen für sonstige Konzessionen, die gemäß § 13 BImSchG einzuschließen sind	Seite 135 bis 139
19.1	Formulare 19	
19.2	Eingriffe in Natur- und Landschaft, Biotopschutz, FFH-Gebiete	
20.	Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung	Seite 140 bis 160
20.1	Feststellung der UVP-Pflicht	
20.2	Formulare 20	
	Formular 20/1: Feststellung der UVP-Pflicht	
	Formular 20/2: Kriterien für die Vorprüfung im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 3 UVPG	
21.	Maßnahmen nach Betriebseinstellung	Seite 161
22.	Bericht über den Ausgangszustand von Boden und Grundwasser	Seite 162 bis 165
22.1	Formular 22/1	
23.	Sicherheitsleistungen	Seite 166

V. Nebenbestimmungen gemäß § 12 BImSchG

1. Allgemeines

1.1

Die Urschrift oder eine Kopie des Bescheides sowie der dazugehörenden o. a. Unterlagen sind am Betriebsort aufzubewahren und den im Auftrag der Genehmigungs- oder Überwachungsbehörden tätigen Personen auf Verlangen vorzulegen.

1.2

Die Anlage ist entsprechend den vorgelegten und im Abschnitt IV. genannten Unterlagen zu errichten und zu betreiben, soweit im Folgenden keine abweichenden Regelungen getroffen werden.

1.3

Ergeben sich Widersprüche zwischen dem Inhalt der Antragsunterlagen und den nachfolgenden Nebenbestimmungen, so gelten die Letzteren.

1.4 Personal

1.4.1

Während der Betriebszeiten der Anlage muss ständig eine verantwortliche und mit der Anlage vertraute Aufsichtsperson anwesend oder kurzfristig erreichbar sein.

1.4.2

Die Anlagenbetreiberin muss jederzeit über ausreichendes und für die jeweilige Aufgabe qualifiziertes Personal verfügen. Die aufgabenspezifische Schulung, Einweisung, Information und Weiterbildung des Personals ist sicherzustellen und die Teilnahme ist auf Verlangen der Überwachungsbehörde nachzuweisen.

1.4.3

Dem Bedienungspersonal sind mit Arbeitsaufnahme sowie mindestens einmal jährlich die für den Betrieb der Anlage die hier im Genehmigungsbescheid enthaltenen Regelungen bekannt zu geben.

Die Einweisung ist schriftlich zu dokumentieren und durch Unterschrift des Eingewiesenen zu bestätigen.

1.4.4

Die mit dem Transport, Verdichtung und Lagerung von staubendem Material beschäftigten oder beauftragten Personen sind vor der erstmaligen Aufnahme von Tätigkeiten daraufhin hinzuweisen, dass für den Betrieb der Anlage den festgesetzten Maßnahmen zum Immissionsschutz quantitativ und qualitativ Folge zu leisten ist und durch welche Maßnahmen, präventiv oder handlungsbezogen, dies innerbetrieblich sichergestellt wird.

1.5 Meldung von besonderen Vorkommnissen

Der Anlagenbetreiber hat der zuständigen Behörde unverzüglich jede im Hinblick auf § 5 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG bedeutsame Störung des bestimmungsgemäßen Betriebs der Anlage mitzuteilen, insbesondere dann, wenn diese mit erheblichen Staubemissionen verbunden sind, z. B. Ausfall von Staubminderungseinrichtungen.

1.6

Die Betriebsstätte (Flur 7, Flurstück 4/12, bzw. gemäß Anlagengrenze im „Lageplan Bodenerlager“, Anlage 5.4) darf nur durch befugte Personen betreten oder befahren werden. Es ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass Unbefugte diesen Bereich nicht betreten oder befahren können.

Unbefugten ist der Zugang zu untersagen. Auf das Verbot ist mit dem Verbotsschild

"Zutritt für Unbefugte verboten"

hinzuweisen.

Besucher und alle sonstigen Personen, die nicht im Bereich der Anlage beschäftigt sind, müssen während ihres Aufenthalts unter betrieblicher Aufsicht sein.

1.7

Gemäß § 52b Abs. 1 BImSchG ist der zuständigen Behörde anzuzeigen, welche Person die Pflichten des Betreibers der genehmigungsbedürftigen Anlage wahrnimmt, die nach diesem Gesetz und den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften (z. B. TA Luft) obliegen. Die Gesamtverantwortung aller Organmitglieder oder Gesellschafter bleibt hiervon unberührt.

Hinweis:

Gemäß der Antragsunterlagen wird diese Funktion Herr Dr. Pierre Dominique Prümm wahrnehmen. Bei einem Wechsel der Verantwortlichkeit auf eine andere Person ist dies gemäß § 52b Abs. 1 BImSchG erneut der zuständigen Behörde schriftlich anzuzeigen.

1.8

Die Genehmigung erlischt, wenn nicht innerhalb von zwei Jahren nach Bekanntgabe des Genehmigungsbescheides mit der Errichtung der Anlage begonnen wird und diese nicht innerhalb von drei Jahren nach Bekanntgabe in Betrieb genommen wird.

Die Fristen können auf Antrag verlängert werden.

2. Termine

2.1

Der Termin der Inbetriebnahme der Anlage ist der zuständigen Überwachungsbehörde gemäß § 52 BImSchG (Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV - Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat IV / F 43.1 - Immissionsschutz) sowie der Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV - Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat IV / F 42.2 - Abfallwirtschaft West) mindestens zwei Wochen vorher schriftlich anzuzeigen.

2.2

Vor Inbetriebnahme der fertig gestellten Anlage ist eine Erstkontrolle durch das Dezernat IV / F 42.2 mit Beteiligung der zuständigen Fachdezernate und Fachbehörden im Hinblick auf die Übereinstimmung der Anlage mit der erteilten Genehmigung vorgesehen.

3. Bodenschutz

3.1

Werden bei den Erdarbeiten bisher unbekannte Auffälligkeiten oder Verunreinigungen des Untergrundes festgestellt, ist von einem qualifizierten Gutachter eine organoleptische Ansprache vorzunehmen und ggf. Probenahme und Analyse zu veranlassen. Sofern hierbei sanierungsrelevante Verunreinigungen nachgewiesen werden, ist dies dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat IV / F 41.5 - Bodenschutz West sofort mitzuteilen.

3.2

Die Untersuchungen des Bodenaushubs für die weitere Verwendung sind auch auf polyfluorierte Chemikalien (PFC) im Eluat, gemäß der Leitlinie zur vorläufigen Bewertung von PFC-Verunreinigungen des bayrischen Landesamtes für Umwelt (Stand: April 2017), durchzuführen.

3.3

Im Zuge der Bauarbeiten eventuell freigelegtes, verunreinigtes Bodenmaterial, von dem weitere Verunreinigungen in tiefere Bodenschichten oder das Grundwasser verlagert werden können, ist während und nach den Aushubarbeiten vor Niederschlag zu schützen bzw. sichern.

3.4

Nach Abschluss eventueller Sanierungsmaßnahmen ist durch den begleitenden Gutachter eine Dokumentation zu erstellen, in der die durchgeführten Maßnahmen, Lagepläne, Aushubdaten und Analysenergebnisse enthalten sind. Der Bericht ist dem Dezernat IV / F 41.5 - Bodenschutz West einfach vorzulegen.

4. Wasserwirtschaftliche Anforderungen

4.1

Beim Einbau der Gussasphalt-Dichtschicht Deguss-W sind die Bestimmungen für Planung, Bemessung, Ausführung und Überwachung der bauaufsichtlichen Zulassung Z-75.1-1 des DIBt zu beachten.

4.2

Erforderliche Fugen sind mit einem bauaufsichtlich zugelassenen Dichtstoff auszuführen. Die Bestimmungen für Planung, Bemessung, Ausführung und Überwachung der bauaufsichtlichen Zulassung sind dabei zu beachten. Bei der Abdichtung von Asphaltbauteilen ist nach Maßgabe des Herstellers mit einem Primer zu grundieren.

4.3

Für den Einbau der Entwässerungsrinnen sind die Bestimmungen für Planung, Bemessung, Ausführung und Überwachung der bauaufsichtlichen Zulassung II 73-1.74.4-10/18 des DIBt zu beachten.

4.4

Bereits während der Errichtung der Lagerfläche ist ein nach § 53 AwSV bestellter Sachverständiger zur Überwachung und erforderliche Zwischenprüfungen einzubinden.

4.5

Bei der Erstellung des Randwalles ist darauf zu achten, dass die Betonfertigteile gegen Verschieben gesichert werden.

4.6

Es ist eine Betriebsanweisung gemäß § 44 AwSV zu erstellen. Dabei sind auch die Regelungen und Beschreibungen des Entwässerungssystems aufzunehmen. Gegebenenfalls ist für die Bedienung des Entwässerungssystems eine eigenständige Arbeitsanweisung zu erstellen. Die Betriebsanweisung soll ferner Überwachungs-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen für die Anlage enthalten. Die Betriebsanweisung ist vor Inbetriebnahme dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV – Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat IV / F 41.4 – Anlagenbezogener Gewässerschutz vorzulegen.

4.7

Staubemissionen auf noch nicht abgedeckten Halden sind mit geeigneten Maßnahmen (z. B. Befeuchtung) zu minimieren.

4.8

Vor Inbetriebnahme sind die Entwässerungseinrichtungen einer Dichtheitsprüfung nach DIN EN 1610 zu unterziehen. Entwässerungsrinnen sind nach Maßgabe eines Sachverständigen zu prüfen.

4.9

Die Position von Schiebern in den Entwässerungsrinnen sowie die jeweilige Stellung der Ableitung sind oberirdisch an geeigneter Stelle kenntlich zu machen.

4.10

Die Pumpen zur Zuführung des zu behandelnden Sickerwassers in die Speicherbecken der Abwasserreinigungsanlage sind redundant auszuführen.

4.11

Die Anlage ist ein Jahr nach Inbetriebnahme von einem nach § 53 AwSV bestellten Sachverständigen visuell prüfen zu lassen.

4.12

Nach Stilllegung ist die Anlage von einem nach § 53 AwSV bestellten Sachverständigen einer Stilllegungsprüfung zu unterziehen.

4.13

Abwasserbehandlungsanlage

Im Ablauf der Abwasserreinigungsanlage sind die folgenden Grenzwerte einzuhalten:

Parameter	Grenzwert	Probenahmeart
Summe PFOA und PFOS ^{1;3}	0,3 µg/l	2-Stunden-Mischprobe oder qualifizierte Stichprobe
Summe PFT ^{2;3}	1 µg/l	2-Stunden-Mischprobe oder qualifizierte Stichprobe

¹ PFOA = Perfluorooctansäure; PFOS = Perfluorooctansulfonsäure

² Summe von Perfluorbutansäure, Perfluorbutansulfonsäure, Perfluorpentansäure, Perfluorhexansäure, Perfluorhexansulfonsäure, Perfluorheptansäure, Perfluorooctansäure (PFOA), Perfluorooctansulfonsäure (PFOS), Perfluorooctansulfonsäureamid, Perfluorononansäure, Perfluordecansäure, Perfluordecansulfonsäure, Perfluordodecansäure, Perfluorundecansäure, Perfluortridecansäure, Perfluortetradecansäure, Perfluor-3,7-dimethyloctansäure, 7H-Dodecafluorheptansäure, 2H,2H-Perfluordecansäure, 2H,2H,3H,3H-Perfluorundecansäure, 1H,1H,2H,2H-Perfluorooctansulfonsäure

³ Analyse nach DIN 38407-42

4.14

Im Ablauf der Abwasserreinigungsanlage ist eine geeignete Einrichtung für die Probenahme von Abwasser vorzusehen.

4.15

Zur Gewährleistung eines sicheren Anlagenbetriebs ist ein Eigenüberwachungs- und Fremdüberwachungsprogramm aufzustellen und zu befolgen.

4.16

Für die Eigenkontrolle der Abwasserreinigungsanlage ist vor Inbetriebnahme ein mit dem Dezernat IV / F 41.4 - Anlagenbezogener Gewässerschutz abgestimmtes Messprogramm aufzustellen.

4.17

Untersuchungsergebnisse aus dem Messprogramm sowie wesentliche Daten zur Abwasserreinigungsanlage sind kalenderjährlich in einem Bericht zusammenzufassen und dem Dezernat IV / F 41.4 - Anlagenbezogener Gewässerschutz bis spätestens zum 31. März des Folgejahres vorzulegen. Der Bericht soll mindestens folgende Angaben enthalten:

- Wesentliche Untersuchungsergebnisse der Abwasseranalysen;
- behandelte Abwassermenge;
- Verbrauchte Betriebsstoffe zur Abwasserbehandlung;
- Aktivkohlewechsel und -mengen;
- besondere Vorkommnisse des Anlagenbetriebs (Störungen, Wartungsarbeiten etc.)

4.18

Vor Inbetriebnahme ist eine wasserrechtliche Abnahme beim Dezernat IV / F 41.4 - Anlagenbezogener Gewässerschutz zu beantragen.

5. Brandschutz / Bauaufsicht

5.1

- Gemäß § 36 Abs. 1 HBO (2018) müssen für Nutzungseinheiten mit mindestens einem Aufenthaltsraum in jedem Geschoss mindestens zwei voneinander unabhängige Rettungswege ins Freie vorhanden sein.
- Gemäß § 36 Abs. 2 Satz 1 HBO (2018) muss für Nutzungseinheiten nach Abs. 1, die nicht zu ebener Erde liegen, der erste Rettungsweg über eine notwendige Treppe führen. Nach Satz 2 kann der zweite Rettungsweg eine weitere notwendige Treppe oder eine mit Rettungsgeräten der Feuerwehr erreichbare Stelle der Nutzungseinheit sein.
- Gemäß § 40 Abs. 5 (HBO 2018) müssen Fenster, die als Rettungswege nach § 36 Abs. 2 Satz 2 dienen, im Lichten mindestens 0,90 m x 1,20 m groß sein und nicht höher als 1,20 m über der Fußbodenoberkante angeordnet sein.

5.2

Aus Ziffer 2.4 des Brandschutzkonzeptes geht hervor, dass die gesamte Containeranlage als ein Brandabschnitt anzusehen ist. Hierbei muss der Mindestabstand zwischen Container und Lagerstätte zwingend bauordnungsrechtlichen Vorgaben entsprechen, d. h. mindestens 5 m betragen.

5.3

Die Containeranlage ist mit automatischen Brandmeldern (Kenngröße „Rauch“) zu versehen. Diese sind auf die Werkfeuerwehr aufzuschalten.

6. Betrieb der Anlage / abfallrechtliche Anforderungen

6.1 Anlagen-Input und Anlagen-Output

Es dürfen nur nicht gefährliche Abfälle mit Herkunft vom Gelände des Frankfurter Flughafens angenommen und abgelagert werden. Für die Annahme und Ablagerung zugelassen sind folgende Abfallschlüssel (siehe Formular 7/1):

INPUT	
AVV-AS	AVV-Bezeichnung
17 05 04	Boden und Steine mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 05 03* fallen
17 01 01	Beton
17 01 02	Ziegel
17 01 03	Fliesen und Keramik
17 01 07	Gemische aus Beton, Ziegeln, Fliesen und Keramik mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 01 06* fallen

OUTPUT	
AVV-AS	AVV-Bezeichnung
17 05 04	Boden und Steine mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 05 03* fallen
17 01 01	Beton
17 01 02	Ziegel
17 01 03	Fliesen und Keramik
17 01 07	Gemische aus Beton, Ziegeln, Fliesen und Keramik mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 01 06* fallen

➔ Grenzwert für die Konzentration der PFC im Abfall < 50 mg/kg (Summe der 13 zu analysierenden PFC-Verbindungen, siehe Nebenbestimmung zu Beprobung und Analyse).

6.2

Bei der Beprobung, Einstufung und Verwertung des bei der Baumaßnahme anfallenden Abfalls sind die Regelungen des Merkblattes „Entsorgung von Bauabfällen“ in der aktuellen Fassung (zurzeit Stand 1. September 2018, erhältlich im Internet unter www.rp-darmstadt.de (Startseite → Umwelt & Verbraucher → Abfall → Bau- und Gewerbeabfall) vom Bauherrn als Abfallbesitzer und Auftraggeber sowie allen weiteren mit den Abbruch- und Entsorgungsarbeiten Befassten zu beachten.

6.3 Beprobung und Analyse der abzulagernden Abfälle

Hinsichtlich der Beprobung des abzulagernden Abfalls ist die Richtlinie für das Vorgehen bei physikalischen, chemischen und biologischen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Verwertung/Beseitigung von Abfällen (LAGA PN 98) vom 14. Mai 2003 (StAnz. Hessen Nr. 23 vom 9. Juni 2003, S. 2288) anzuwenden.

6.4

Zusätzlich zu den nach LAGA M20 bzw. nach Deponieverordnung relevanten zu analysierenden Parametern ist auf PFC zu analysieren. Es sind mindestens die 13 PFC-Verbindungen zu analysieren, für die Geringfügigkeitsschwellen (GFS)-Werte bzw. Gesundheitliche Orientierungswerte (GOW) vorliegen und die nach DIN-Normen analysierbar sind:

Perfluorbutansäure	PFBA
Perfluorhexansäure	PFHxA
Perfluoroktansäure	PFOA
Perfluornonansäure	PFNA
Perfluorbutansulfonsäure	PFBS
Perfluorhexansulfonsäure	PFHxS
Perfluoroktansulfonsäure	PFOS
Perfluorpentansäure	PFPeA
Perfluorheptansäure	PFHpA
Perfluordekansäure	PFDA
Perfluorheptansulfonsäure	PFHpS
H4-Polyfluoroktansulfonsäure	H4PFOS
Perfluoroktansulfonamid	PFOSA

Es sind die im Entwurf des „Leitfadens zur PFC-Bewertung - Empfehlungen für die bundeseinheitliche Bewertung von Boden- und Gewässerverunreinigungen sowie für die Entsorgung PFC-haltigen Bodenmaterials“ genannten Analyseverfahren anzuwenden.

6.5 Getrennthaltung

Die Vermischung von Abfällen mit unterschiedlichen Schadstoffgehalten zum Zweck der Schadstoffverdünnung ist unzulässig. Unterschiedliche Schadstoffgehalte in diesem Sinne sind unterschiedliche Z-Klassen nach dem „Leitfaden zur PFC-Bewertung“ und ggf. weitere Schadstoffe gemäß LAGA M20.

6.6

Es ist ein Belegungsplan des Lagers zu erstellen, in dem Lagerort und Lagerdauer der einzelnen Abfall-Anlieferungen innerhalb des Lagers nachvollziehbar dargestellt wird. Der Belegungsplan ist aktuell zu führen. Er ist im Rahmen des Jahresberichts und auf Verlangen vorzulegen.

6.7 Kapazität der Anlage

Die NB 6.7.1 bis 6.7.3 sind Inhaltsbestimmungen dieses Bescheides.

6.7.1

In der Anlage dürfen in der BE 2 und BE 3 maximal 600.000 m³ Abfälle gelagert werden. Neben dem Bodenmaterial dürfen bis zu 5.000 m³ Bauschutt gelagert werden.

Die einzelnen Abfallchargen dürfen maximal 3 Jahre eingelagert werden.

6.7.2

Die Durchsatzleistung in den BE 2 und BE 3 ist auf maximal 6.000 m³/d begrenzt.

6.7.3

Die Höhe der Mieten darf nach der finalen Verdichtung 24 m nicht überschreiten.

Die Höhe der Mieten ist mittels geeigneter Messtechnik regelmäßig zu kontrollieren und im Betriebstagebuch (BTB) zu dokumentieren.

6.7.4

Die Einhaltung der v. g. Leistungsgrenzen ist dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV - Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat IV / F 42.2 -Abfallwirtschaft West auf Verlangen in geeigneter Form nachzuweisen.

6.8 Betriebszeiten

Die Betriebszeiten liegen montags bis samstags zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr. Außerhalb dieser Betriebszeiten dürfen keine Abfälle angeliefert werden.

6.9 Dokumentation

Es ist ein Jahresbericht zu erstellen. Darin ist eine monatliche Auflistung der Abfallströme in tabellarischer Form vorzulegen unter Angabe von

Abfallinput

- Abfallschlüssel/Abfallbezeichnung
- Menge
- Einstufung nach LAGA M20 und nach dem „Leitfaden zur PFC-Bewertung - Empfehlungen für die bundeseinheitliche Bewertung von Boden- und Gewässerverunreinigungen sowie für die Entsorgung PFC-haltigen Bodenmaterials“ mit Verweis auf Analysen
- Herkunftsort (Bauprojekt bzw. Halde)

- Besondere Auffälligkeiten

Abfalloutput

- Abfallschlüssel/Abfallbezeichnung
- Menge
- Einstufung nach LAGA M20 bzw. DepV und nach dem „Leitfaden zur PFC-Bewertung – Empfehlungen für die bundeseinheitliche Bewertung von Boden- und Gewässerverunreinigungen sowie für die Entsorgung PFC-haltigen Bodenmaterials“ mit Verweis auf Analysen
- Entsorger (Name und Ort der Anlage bzw. Maßnahme, Entsorgungsverfahren)
- Besondere Auffälligkeiten

6.10

Bei Stilllegung der Anlage ist ein Abschlussbericht über die vollzogenen Entsorgungen vorzulegen. Der Bericht muss in tabellarischer Form die angefallenen Erdaushub- bzw. Bauschutt-mengen sowie weitere Bauabfälle, die Verwertungs- und Beseitigungswege sowie besondere Auffälligkeiten dokumentieren.

6.11 Auflagenvorbehalt bzgl. „Leitfaden zur PFC-Bewertung“:

Die NB 6.4, 6.5, 6.9 und 6.15 dieser Genehmigung ergehen unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen in Bezug auf die noch ausstehende Verabschiedung der Endfassung des „Leitfadens zur PFC-Bewertung“ durch die Umweltministerkonferenz.

6.12 Entsorgungswege (Output)

Rechtzeitig vor Inbetriebnahme des Lagers ist ein Entsorgungskonzept für die abzulagernden Abfälle zu erstellen und dem Dezernat IV / F 42.2 – Abfallwirtschaft West zur Zustimmung vorzulegen. Darin sind die geplanten Entsorgungswege, Entsorgungsanlagen und Entsorgungsverfahren so detailliert wie möglich zu beschreiben und ein Zeitplan für die Entsorgung darzulegen. Falls sich in Bezug auf den Zeitplan der Entsorgungsmaßnahmen während der Betriebsphase der Anlage Änderungen ergeben, sind diese der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.

6.13

Die Entsorgungswege mit Angabe der Entsorgungsanlage (Adresse, Behördennummer, Maßnahme, Entsorgungsverfahren), Menge und Schadstoffbelastung des Abfall-Outputs aus dem Bodenlager mit einer Einstufung > Z2 sind mindestens 2 Wochen vor Beginn der jeweils konkret geplanten Entsorgung dem Dezernat IV / F 42.2 – Abfallwirtschaft West zur Zustimmung vorzulegen.

6.14

Eine Entsorgung PFC-haltiger Abfälle darf nur in entsprechend zugelassenen Abfallentsorgungsanlagen erfolgen. Es ist dabei sicherzustellen, dass den gewählten Entsorgungsanlagen alle vorliegenden Informationen bzgl. der Belastung mit PFC kommuniziert werden.

6.15

Für eine Verwertung des gelagerten Bodenmaterials unter- und außerhalb der durchwurzelbaren Bodenschicht und bei der Herstellung technischer Bauwerke (abfallrechtliche Einstufung) sind die Grenzwerte aus dem Entwurf des „Leitfaden zur PFC-Bewertung - Empfehlungen für die bundeseinheitliche Bewertung von Boden- und Gewässerverunreinigungen sowie für die Entsorgung PFC-haltigen Bodenmaterials“ heranzuziehen (insbesondere die entsprechenden Einbauklassen gemäß Tabelle 3 des Leitfadens). Für die abfallrechtliche Einstufung in Bezug auf sonstige Parameter sind die Vorgaben aus dem LAGA Merkblatt 20 bzw. aus der Deponieverordnung zu berücksichtigen. Neben der Einhaltung der genannten Grenzwerte liegt eine stoffliche Verwertung nur dann vor, wenn die beantragte Maßnahme einen sinnvollen Zweck erfüllt. Die Auffüllmaßnahme mit Abfällen muss dafür eine Substitution von Rohstoffen (natürlichem Boden, Steinen oder anderen extra dafür zu beschaffenden Baumaterialien) darstellen.

Der Sanierungsbescheid des Regierungspräsidium Darmstadt vom 14. November 2018, Az.: IV/F 41.5-ht-412 000 150-Flughafenausbau-PFC, bleibt von dieser Nebenbestimmung unberührt.

6.16 Hinweis:

Abfälle sind der ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung und - soweit dies nicht möglich oder unverhältnismäßig ist - einer gemeinwohlverträglichen Beseitigung zuzuführen. Die Grundpflichten der Kreislaufwirtschaft (§ 7 KrWG) sowie die Regelungen zur Abfallhierarchie (§ 6 KrWG), zur Rangfolge und Hochwertigkeit der Verwertungsmaßnahmen (§ 8 KrWG) und zur Abfallbeseitigung (§ 15 KrWG) sind dabei zu beachten.

6.17 Hinweis:

Abfälle sind getrennt zu halten und zu behandeln, soweit dies zur Erfüllung des Vorrangs der Verwertung nach § 7 Abs. 2 bis 4 KrWG und zur Rangfolge und Hochwertigkeit der Verwertung nach § 8 KrWG erforderlich ist (§ 9 Abs. 1 KrWG).

6.18 Hinweis:

Für das Auf- und Einbringen von Boden in und auf die durchwurzelbare Bodenschicht sind die Anforderungen des Bodenschutzrechts maßgeblich. Daher ist vor Beginn einer entsprechenden Auffüllung die Zustimmung der zuständigen Bodenschutzbehörde einzuholen.

7. Arbeitsschutz

7.1

Sämtliche Räume der Containeranlage sind mit einer klimatechnischen Lüftung auszustatten.

7.2

An den Fenstern der Containeranlage ist ein außenliegender Sonnenschutz vorzusehen.

7.3

Für den Raum mit der Bezeichnung „Kontrolle“ ist eine Schiebemulde zur Übergabe von Dokumenten vorzusehen.

7.4

Der Zugangsbereich zu den einzelnen Räumen der Containeranlage ist als geschlossener Flur zu gestalten.

7.5

Im Zutrittsbereich zur Containeranlage sind Einrichtungen vorzusehen, die eine ausreichende Reinigung der Beschäftigten vor dem Betreten des Gebäudes ermöglichen, z. B. eine Stiefelwaschanlage.

7.6

Duschen und Umkleiden sind entsprechend der Anzahl der vorgesehenen Beschäftigten auf dem Betriebsgelände des Bodenlagers einzurichten.

7.7

Es ist ein gebäudetechnischer Schallschutz bei der Containeranlage zu realisieren, um den Beurteilungspegel in den Arbeitsräumen auf 70 dB(A) und im Pausenraum auf 55 dB(A) zu begrenzen.

7.8

Bei den Arbeitsräumen ist die Grundfläche entsprechend der vorgesehenen Anzahl an Beschäftigten so zu dimensionieren, dass mindestens 8 m² bei einem Beschäftigten sowie 6 m² je weiterem Beschäftigten als Grundfläche zur Verfügung stehen.

7.9

Das ebenerdig gelegene Büro ist mit einer Sichtverbindung zum angrenzenden Raum („Kontrolle“) auszustatten.

8. Immissionsschutz / Luftreinhaltung

8.1

Die Verkehrswege und Freiflächen sind je nach Verschmutzungsgrad, mindestens aber arbeitstäglich, und je nach herrschenden Witterungsverhältnissen und Verschmutzungsgrad immer dann zu reinigen, wenn durch den stattfindenden Fahrverkehr oder durch Verwehungen eine Staubentwicklung hervorgerufen wird.

Bei der Reinigung sind Maßnahmen zu treffen, die wirksam eine reinigungsbedingte Staubentwicklung unterbinden (z. B. feuchte Reinigung mittels Kehrmaschine).

Die Einsatzzeiten bzw. Durchführung der Reinigungstätigkeiten sind im Betriebstagebuch (BTB) zu vermerken.

Der dabei anfallende Abfall ist ordnungsgemäß zu beseitigen.

8.2

Beim Verlassen des Betriebsgeländes müssen die LKW eine Reifenwaschanlage durchfahren um sicherzustellen, dass keine Verschmutzung von öffentlichen Straßen durch die Reifen der LKW erfolgen kann.

Bei einem Ausfall bzw. im Rahmen von Wartungs- und/oder Reparaturarbeiten an der Reifenwaschanlage sind Ersatzmaßnahmen zu ergreifen (z. B. händisches Abspritzen der Reifen mittels Wasserschlauch), wenn eine Verschmutzung von öffentlichen Straßen nicht ausgeschlossen werden kann.

Ausfall- und Wartungs- bzw. Reparaturarbeiten an der Reifenwaschanlage sind im Betriebstagebuch (BTB) zu vermerken.

Hinweis:

Siehe hierzu ggf. NB 1.5

8.3

Um Verwehungen mit einhergehender Staubentwicklung und Materialabwürfe (Beladungsverluste) zu verhindern, ist die Ladung anfahrender Fahrzeuge durch entsprechende Abdeckung der Ladeflächen mit Netzen oder Planen zu sichern.

8.4

Auf dem Betriebsgelände gilt zum Schutz vor Aufwirbelungen von Straßenschmutz durch Fahrzeuge (LKW, Radlader, Bagger, etc.) eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h. Darauf ist durch eine entsprechende Beschilderung im Einfahrtsbereich zum Betriebsgelände für den Anlieferverkehr hinzuweisen.

8.5 Betriebseinheit BE 2 und BE 3 (Lager- und Verkehrsbereich Ost / West)

8.5.1

Nach vollständiger Befüllung der Mieten sind diese zum Schutz vor Bodenverwehungen und Auswaschungen mittels einer wasserundurchlässigen Abdeckung (z. B. PEHD-Folie) abzudecken.

Die Abdeckung darf nur im Falle von Materialentnahmen (Abbau der Mieten) oder Materialkontrollen entfernt werden.

8.5.2

Bei Materialabwürfen (Entladung, Abkippen von Radlager / Bagger auf LKW, etc.) ist auf eine möglichst geringe Fallhöhe zu achten.

8.5.3

Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge beim Verdichten der Mieten mittels der Walzen ist derart anzupassen, dass dabei sichtbare Staubemissionen vermieden werden.

8.5.4

Um beim Abladen, Aufnehmen und Einbauen von potentiell staubendem Material sichtbare Staubemissionen zu vermeiden, sind dazu wassergebundene Staubminderungseinrichtungen (z. B. Nebelkanonen, Rasensprenger) vorzuhalten und im Bedarfsfall einzusetzen.

Erfolgt die Speisung über nicht stationäre Wasserversorgungseinrichtungen, z. B. über mobile Tankfahrzeuge, sind diese in redundanter Anzahl vorzuhalten, damit während der Befüllzeit eines leeren Tanks die Wasserversorgung im Bereich der Anlage über einen zweiten Tank sichergestellt ist; ansonsten sind staubpotentielle Verladetätigkeiten während der Befüllzeit des Tankfahrzeuges einzustellen.

Die Einrichtung und Vorhaltung der Staubminderungseinrichtungen hat dabei so zu erfolgen, dass alle betroffenen Lagerflächen und -orte wirksam erreicht werden können, auch wenn parallel an mehreren Positionen Abkippvorgänge stattfinden.

8.5.5

Von der Betreiberin ist sicherzustellen, dass die Staubminderungseinrichtungen der NB 8.5.4 bei jeder Witterung, also auch bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt, im Bedarfsfall funktionstüchtig sind und in Betrieb genommen werden können.

8.5.6

Die Oberflächen der Mieten sind, solange die NB 8.5.1 noch nicht greift, im Falle von sichtbaren Staubverwehungen durch entsprechende Staubminderungsmaßnahmen feucht zu halten.

9. Lärmschutz

9.1

Die von dem vorstehend genehmigten Bodenlager, einschließlich des der Anlage zuzurechnenden Fahrverkehrs (anlagebedingter Verkehr wie z. B. Fahrgeräusche und Verladegeräusche der Lkws, Fahrgeräusche auf dem Betriebsgelände usw.) sowie aller Betriebseinrichtungen des Bodenlagers ausgehenden Geräuschemissionen dürfen gemeinsam als Immission, ermittelt als Beurteilungspegel, im Bereich der maßgeblichen Immissionsorte die im Gutachten Nr. 428J1 G2 des Ingenieurbüros GENEST vom 11. Februar 2019 genannten und angesetzten Emissionsansätze sowie prognostizierten Beurteilungspegel (Tab. 4 S. 9 des v. g. Gutachtens) nicht überschreiten.

Für die übrigen, nicht besonders aufgeführten Bereiche ergeben sich die einzuhaltenden Immissionsrichtwerte/Immissionsrichtwertanteile aus den Festlegungen rechtskräftiger Bebauungspläne i. V. mit Nummer 6.1 TA Lärm. Für Gebiete und Einrichtungen, für die keine Festsetzungen bestehen, sind die Immissionsrichtwerte durch die Überwachungsbehörde nach der tatsächlichen Nutzung (§ 34 BauGB) i. V. mit Nummer 6.1 TA Lärm entsprechend der Schutzbedürftigkeit zuzuordnen.

Bei Abweichungen ist der Nachweis zu erbringen, dass der Stand der Technik zur Lärmminde- rung (Nr. 2.5 der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)) sowie die ermit- telten und angegebenen Immissionsrichtwertanteile an den jeweiligen Immissionsorten auch dann eingehalten werden.

9.2

Die Inbetriebnahme der vorstehend genehmigten Anlage ist dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV - Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat IV / F 43.1 - Immissi- onsschutz/Lärmschutz, spätestens zwei Wochen vor Inbetriebnahme, schriftlich mitzuteilen.

9.3

Der Immissionsrichtwert für den Tag gilt auch dann als überschritten, wenn kurzzeitige Ge- räuschspitzen den jeweiligen Immissionsrichtwert um mehr als 30 dB(A) überschreiten.

9.4

Der Immissionsrichtwert für die Nacht gilt auch dann als überschritten, wenn kurzzeitige Ge- räuschspitzen den jeweiligen Immissionsrichtwert um mehr als 20 dB(A) überschreiten.

9.5

Die Anlage ist schalltechnisch nach dem Stand der Technik zu errichten und zu betreiben. Stö- rungen an der vorstehend genehmigten Anlage, die zu einer Erhöhung des Schallpegels füh- ren, sind unverzüglich zu beseitigen. Die Störungen sind in geeigneter Weise zu dokumentie- ren und auf Verlangen der Überwachungsbehörde vorzulegen.

9.6 Hinweis:

Im Einwirkungsbereich des vorstehend genehmigten Bodenlagers sind folgende Immissionsrichtwerte als Gesamtbelastung aller einwirkenden Anlagen und Betriebe zulässig:

- Im Bereich der maßgeblichen Immissionsorte die in Tabelle 2 des Gutachten Nr. 428J1 G2 des Ingenieurbüros GENEST vom 11. Februar 2019 angegeben Immissionsrichtwerte nach Ziff. 6.1 der Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm.

Die Immissionsrichtwerte entsprechen der grundsätzlichen Einstufung anhand der Ausweisung im rechtskräftigen Bebauungsplan bzw. der tatsächlichen baulichen Nutzungen/Schutzbedürftigkeit des jeweiligen Bereichs i. V. mit Ziff. 6.1 der TA Lärm.

VI. Begründung

1. Rechtsgrundlagen

Dieser Bescheid ergeht auf Grund von § 4 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BlmSchG) i. V. m. mit Nr. 8.14.2.1 und Verfahrensart G des Anhangs 1 der 4. Verordnung zur Durchführung des BlmSchG (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen - 4. BlmSchV). Zuständige Genehmigungsbehörde ist nach § 1 der hessischen Verordnung über immissionsschutzrechtliche Zuständigkeiten, zur Bestimmung der federführenden Behörde nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung und über Zuständigkeiten nach dem Benzinbleigesetz das Regierungspräsidium Darmstadt.

2. Verfahrensablauf

Die Fraport AG, Frankfurt Airport Service Worldwide, vertreten durch die Fraport Ausbau Süd GmbH (FAS GmbH), 60547 Frankfurt am Main, hat am 26. Juli 2019, persönlich übergeben am 29. Juli 2019, einen Genehmigungsantrag zur Errichtung und Betrieb eines Bodenlagers mit einer maximalen Betriebsdauer von fünf Jahren ab Inbetriebnahme der Anlage gestellt. In der Anlage sollen Böden und geringe Mengen Bauschuttmaterial, welche als Überschussmaterial aus Baumaßnahmen auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens anfallen, für jeweils maximal drei Jahre gelagert werden.

Die Antragsunterlagen wurden mit Änderungen und Ergänzungen vom 30. September 2019, persönlich übergeben am 30. September 2019, 27. März 2020, hier eingegangen am 9. April 2020, und 16. November 2020, übersandt per Mail, geändert bzw. ergänzt.

Der Vorentwurf des Bescheides wurde der Antragstellerin am 1. Oktober 2020, 16. November 2020 und 24. November 2020 zur Anhörung übersandt. Hierzu wurden am 2. November 2020, 16. November und 24. November 2020 Stellungnahmen vorgelegt.

3. Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen

Im Verlauf des Genehmigungsverfahrens war festzustellen, ob die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 6 BImSchG vorliegen oder durch Nebenbestimmungen gemäß § 12 Abs. 1 BImSchG herbeigeführt werden können.

Folgende Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird (vgl. § 10 Abs. 5 BImSchG), wurden beteiligt:

- hinsichtlich bau- und planungsrechtlicher Belange, sowie im Hinblick auf allgemeine gesundheitspolizeiliche und umwelthygienische Fragen - der Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau (Fachdienst Gefahrenabwehr / Brandschutz, Fachdienst Bauaufsicht, Fachdienst Natur-, Wasser- und Bodenschutz, Fachdienst Gesundheitsschutz, Fachdienst Verkehr, KAG Flughafen);
- Magistrat der Stadt Mörfelden-Walldorf;
- III 33.3 Luftverkehr
- III 31.2 Regionale Siedlungs- und Bauleitplanung, Bauwesen
- IV/DA/41.1 Grundwasser
- hinsichtlich wasserwirtschaftlicher Belange - das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV - Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat IV / F 41.4 - Anlagenbezogener Gewässerschutz;
- hinsichtlich des Bodenschutzes - Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV - Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat IV / F 41.5 - Bodenschutz West;
- hinsichtlich der Abfallentsorgung - das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV - Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat IV / F 42.2 - Abfallwirtschaft West;
- hinsichtlich des Immissionsschutzes (Luftreinhaltung und Lärmschutz) - das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV - Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat IV / F 43.1 - Immissionsschutz;
- hinsichtlich des Arbeitsschutzes - das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung IV - Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat IV / F 45.1 - Arbeitsschutz;
- hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Belange - das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 - Naturschutz;
- hinsichtlich des Verkehr Hessen Mobil und
- hinsichtlich der Fragen des Planfeststellungsbeschlusses das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

4. Öffentliche Bekanntmachung, Auslegung

Das Genehmigungsverfahren wurde nach § 10 BlmSchG i. V. m. der 9. Verordnung zur Durchführung des BlmSchG (Verordnung über das Genehmigungsverfahren - 9. BlmSchV) durchgeführt.

Das Vorhaben wurde ordnungsgemäß i. S. d. § 10 Abs. 3 und 4 BlmSchG und der §§ 8 und 9 Abs. 1 der 9. BlmSchV öffentlich bekannt gemacht, insbesondere waren die notwendigen Hinweise enthalten.

Die Veröffentlichung erfolgte am 6. Januar 2020 im Staatsanzeiger des Landes Hessen, Nr. 1-2 Seite 20 und im Internet.

Die Auslegung der Antragsunterlagen erfolgte in der Zeit vom 7. Januar 2020 (erster Tag) bis 6. Februar 2020 (letzter Tag).

Antrag und Unterlagen wurden vollständig ausgelegt; sie entsprachen den Anforderungen des § 3 der 9. BlmSchV und der §§ 4 - 4 e der 9. BlmSchV.

Die Genehmigungsbehörde hat auch überprüft, ob die im Laufe des Verfahrens vom Antragsteller nachgereichten Unterlagen eine erneute Auslegung notwendig gemacht hätten. Dies war jedoch nicht erforderlich. Bei den nachgereichten Unterlagen und Plänen handelt es sich um ins Detail gehende und konkretisierende Ergänzungen, die keine neuen, bisher für Dritte nicht zu erkennende Betroffenheiten auslösen konnten bzw. ausgelöst haben.

Innerhalb der Einwendungsfrist vom 7. Januar 2020 (erster Tag) bis 6. März 2020 (letzter Tag) konnten gemäß § 10 Abs. 3 BlmSchG Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben werden. Insgesamt haben 152 Personen fristgerecht Einwendungen erhoben, davon 91 Einwendungen, die der Mustereinwendung der BI Mörfelden-Walldorf (gegen einen Flughafenausbau ... für ein Nachtflugverbot von 22.00 - 6.00 Uhr), und 46 Einwendungen, die der Mustereinwendung der Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR), entsprechen. 2 Personen haben nicht fristgerecht Einwendungen erhoben. Diese Einwendungen entsprachen aber denen der BI Mörfelden-Walldorf.

Diese Einwendungen wurden den betroffenen Fachbehörden zur Berücksichtigung bei der Überprüfung des Vorhabens zugeleitet.

Außerdem wurde der Inhalt der Einwendungen der Antragstellerin gemäß § 12 Abs. 2 der 9. BlmSchV bekannt gegeben, die hierzu mit Schreiben vom 15. April 2020 Stellung genommen hat.

5. Erörterungstermin

Der Termin zur Erörterung der erhobenen Einwendungen gegen den Genehmigungsantrag fand am 24. Juni 2020 von 9:30 bis 18:10 Uhr beim Regierungspräsidium Darmstadt, Behördenzentrum Frankfurt am Main, Gutleutstraße 130, 60327 Frankfurt am Main, Bauteil A2, Raum U1.50 (1. UG) statt.

Die mündliche Verhandlung wurde unter Leitung der Genehmigungsbehörde durchgeführt.

Nach der Begrüßung und der Einleitung durch die Verhandlungsleiterin erläuterte die Antragstellerin ihr Vorhaben.

Die erhobenen Einwendungen wurden unter verschiedenen Hauptthemenpunkten zusammengefasst. Die Einwendungen wurden von der Verhandlungsleiterin vorgetragen und konnten von den Einwender/innen erläutert, präzisiert und verdeutlicht werden.

Am Ende der Verhandlung wurden die schriftlich erhobenen Einwendungen weder zurückgenommen noch für erledigt erklärt, so dass über sie im Genehmigungsbescheid zu entscheiden war.

Über den Erörterungstermin wurde ein Ergebnisprotokoll erstellt, das den Ort und den Tag der Verhandlung und alle anderen in § 19 Abs. 1 der 9. BImSchV geforderten Angaben enthält. Die von der Verhandlungsleiterin und von den Schriftführern unterzeichnete Niederschrift wurde zum Verwaltungsvorgang der Genehmigungsbehörde genommen. Das Ergebnisprotokoll wurde der Antragstellerin sowie den Einwendern auf Antrag übersandt.

Auf die Einwendungen wird im Folgenden unter VI. 8. eingegangen.

6. Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei der Anlage handelt es sich um ein Vorhaben nach Nr. 8.9.2.1 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Für diese Anlagen ist in einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls festzustellen, ob die Errichtung und der Betrieb einer solchen Anlage einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen.

Die gemäß § 7 Abs. 1 durchgeführte allgemeine Vorprüfung erfolgte anhand der Kriterien der Anlage 3 UVPG (Kriterien für die Vorprüfung im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung) und ergab, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, da von dem geplanten Vorhaben keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls ergab, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Diese Feststellung beruht auf folgenden Kriterien und den entsprechenden Merkmalen des Vorhabens:

- Das Bodenlager ist im Bereich des Flughafens Frankfurt am Main geplant. Die hierfür vorgesehene Fläche wird bereits aktuell als teilversiegelte Parkfläche für PKW genutzt. Die Fläche ist als Luftfrachtfläche planfestgestellt. Die Nutzung als Bodenlager ist daher nur für eine Betriebsdauer von 5 Jahren ab Inbetriebnahme beantragt.
- Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope oder relevante Arten im Sinne des § 44 Bundesnaturschutzgesetz sind nicht betroffen.
- Die Lagerung ist auf einer flüssigkeitsundurchlässigen Asphaltfläche vorgesehen. Zum Schutz vor Niederschlagswasser wird das Material mit einer PEHD-Folie flüssigkeitsdicht abgedeckt. Somit wird sichergestellt, dass keine wassergefährdenden Stoffe in den Untergrund und/oder das Grundwasser eingetragen werden.
- Auf dem Bodenlager fällt kein Produktionswasser an. Das auf der Fläche anfallende Sickerwasser und das auf der Bewirtschaftungsfläche anfallende Oberflächenwasser werden einer Sickerwasseraufbereitungsanlage zugeführt. Sauberes Niederschlagswasser wird in einer Rigole versickert.
- Ein Schall- und ein Lärmgutachten haben ergeben, dass bei Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen die Anlage keine schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt durch Lärm und Staub aufweist.

Weitere Tatbestände, die die Besorgnis erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen begründen könnten, liegen nicht vor.

Bei dieser Prüfung wurden die unter Nr. VI. 3. genannten Behörden/Stellen beteiligt.

Das Ergebnis der Vorprüfung des Einzelfalls wurde gemäß § 5 Abs. 2 des UVPG am 3. Februar 2020 in folgenden Publikationsorganen veröffentlicht:

- Staatsanzeiger des Landes Hessen,
- Internet.

7. Ausgangszustandsbericht

Bei der Anlage handelt es sich um eine IED-Anlage (Nr. 8.14.2.1 und Verfahrensart G des Anhangs 1 zur 4. BImSchV), daher ist für relevante gefährliche Stoffe gemäß § 3 Abs. 10 BImSchG ein Bericht über den Ausgangszustand von Boden und Grundwasser (Ausgangszustandsbericht) zu erstellen, wenn die Möglichkeit einer Verschmutzung des Bodens und des Grundwassers nicht ausgeschlossen werden kann (§ 10 Abs. 1a BImSchG).

Soweit § 3 Abs. 9 BImSchG bei der Definition des Begriffs „gefährliche Stoffe“ auf Stoffe und Gemische gemäß Art. 3 VO (EG) Nr. 1272/2008 (sog. CLP-Verordnung) verweist, handelt es sich um eine Rechtsgrundverweisung. Nach Art. 1 Abs. 3 CLP-Verordnung gilt „Abfall“ im Sinne der RL 2006/12/EG (RL über Abfälle) nicht als Stoff, Gemisch oder Erzeugnis nach dieser Verordnung. Damit ist Abfall kein „gefährlicher Stoff“ im Sinne von § 3 Abs. 9 BImSchG und löst als solcher keine Verpflichtung nach § 10 Abs. 1a und in Folge von § 5 Abs. 4 BImSchG aus, d. h. Abfall ist nicht im AZB abzubilden.

Fazit:

In der Anlage werden keine gefährlichen Stoffe im Sinne der CLP-Verordnung gelagert, ein AZB ist daher nicht erforderlich.

8. Behandlung der Einwendungen

Gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 5 der 9. BImSchV hat die Genehmigungsbehörde in der Entscheidung zu dokumentieren, wie sie die Einwendungen behandelt hat. Dabei ist es nicht erforderlich, unter namentlicher Nennung der einzelnen Einwender und einer eingehenden Betrachtung des jeweiligen Vorbringens die Einwendungen einzeln abzuhandeln.

Zu den Einwendungspunkten (die **Einwendungen** sind im Text hervorgehoben bzw. grau hinterlegt) sowie den im Erörterungstermin gestellten Anträgen (die **Anträge** sind durch kursive Schrift hervorgehoben) im Einzelnen:

1. Fehlendes Sachbescheidungsinteresse

1.1 Fehlendes Sachbescheidungsinteresse für die beantragte Bodenlagerung

Es wird eingewendet, die Fraport AG habe einen Antrag für ein Bodenlager gestellt, welches rd. 600.000 m³ Bodenmaterial aufnehmen soll, aber laut Aussage der Fraport AG das Bodenlager jedoch nicht mehr benötigt würde. Ein Großteil des überschüssigen mit PFC belasteten Bodenmaterials würde bis Herbst abtransportiert werden. 30.000 m³ seien bereits abtransportiert worden. Verträge mit Deponien in Bayern, Nordrhein-Westfalen und in Ostdeutschland seien geschlossen worden. Laut Angaben der Fraport AG betrage die Gesamtmenge des überschüssigen und nicht für eine Wiederverwendung auf der Baustelle geeigneten Bodens 400.000 m³.

Für das beantragte Bodenlager fehle das Sachbescheidungsinteresse. Würde ein Bodenlager in der beantragten Größe nicht benötigt, bestehe lediglich aufgrund von möglichen „Komplikationen“ ein Bedürfnis ein Bodenlager vorzuhalten, so müsse der Antrag entsprechend neu formuliert und begründet werden. Zumindest für die Menge, für die bereits Verträge zur Entsorgung vorläge, müsse der Antrag zurückgezogen bzw. von der Genehmigungsbehörde zurückgewiesen werden. Sollte eine Antragsbescheidung erfolgen, müsse ausgeschlossen werden, dass das Bodenlager mit Material gefüllt wird, welches nicht auf dem Flughafengelände anfielen.

Der derzeitige Sachverhalt, welche Mengen an belastetem Erdaushub anfielen und wie und wo diese entsorgt werden sollen, ginge nicht aus den Antragsunterlagen hervor. Die in den letzten Wochen an die Öffentlichkeit gelangten Informationen würfen Fragen auf. Auf der einen Seite verkünde die Fraport AG, dass aufgrund der Verträge zur Deponierung das beantragte Bodenlager überflüssig würde. Auf der anderen Seite liefere eine Ausschreibung für die Umlagerung des belasteten Erdaushubs in das Bodenlager.

Die Ausschreibung, die die Fraport AG zur Deponierung initiiert hatte, umfasse nicht die Menge von 400.000 m³. Gegenstand der europaweiten Ausschreibung wären folgende Leistungen gewesen:

Untersuchungen zur Abfalldeklaration, Transport und Entsorgung von Bodenmaterial. Weiterhin Leistungen zur Abfuhr und Entsorgung von insgesamt 180.000 t zwischengelagertem PFC belasteten Aushubmaterial. Beschrieben worden sei, dass es sich größtenteils um >Z1.1-Bo-

den gemäß bayerischer Leitlinie handele. Der Auftragnehmer habe Untersuchungen zur Abfalldeklaration, den Abtransport, die Entsorgung sowie eine Dokumentation der Entsorgung zu erbringen. Die Wahl des Entsorgungsweges wurde freigestellt. Eine fachgerechte Entsorgung müsse nachgewiesen werden. Nach dieser Ausschreibung wäre der Leistungsbeginn mit März 2020 und das Leistungsende mit Juni 2020 für 90.000 t Bodenmaterial angegeben worden. Die weiteren 90.000 t sollen im Zeitraum von Juni 2020 bis September 2020 entsorgt werden. Rechne man mit einem Umrechnungsfaktor von 1,5 so ergäbe sich eine Entsorgung von 270.000 m³ (bei einem Umrechnungsfaktor von 1,7 = 306.000 m³). Die Aussage der Fraport AG, wonach die gesamte Menge an belasteten Erdaushub deponiert werden könne, sei aufgrund dieser Daten, die den Ausschreibungsunterlagen entnommen seien, zweifelhaft.

Zum Zeitpunkt der Antragstellung wurde in einem worst-case-Ansatz von einem Überschussvolumen von maximal 600.000 m³ ausgegangen. Eine Ablagerung eines geringeren Volumens nach Inbetriebnahme des Bodenlagers führt nicht zu einer Änderung an der technischen Ausführung oder an den Anforderungen. Sollte weniger Abfall im Bodenlager zwischengelagert werden müssen, würde sich entweder die Höhe der Halden ändern oder es könnte nur eine der zwei Lagerboxen befüllt werden.

Tatsächlich wird ein Teil des Überschussvolumens bereits entsorgt. Für einen wesentlichen Teil des verbleibenden Überschussvolumens wurden zwar Unternehmen mit Entsorgungsleistungen beauftragt, jedoch ist eine tatsächliche Abfuhr des Abfalls erst dann gesichert, sobald die Leistung vollständig erbracht worden ist. Solange sich das Bodenmaterial auf dem Gelände der Fraport befindet, ist die Errichtung eines Bodenlagers notwendig.

In den NB ist festgelegt (so wie auch beantragt); dass der Input des Bodenlagers nur vom Gelände des Frankfurter Flughafens kommen darf.

2. Vollständigkeit der Antragsunterlagen

2.1 Fehlender Sanierungsbescheid

Es wird eingewendet, bei den ausgelegten Planunterlagen fehle der Sanierungsplan/-Bescheid des RP-DA aus dem November 2018. Diese wichtige Unterlage zeige auf, was Fraport alles erfüllen müsse. Somit wären die Planunterlagen für das Genehmigungsverfahren unvollständig und die vom RP-DA vorgegebenen Fristen der Offenlegung und der Einwendung in Frage zu stellen.

Keine Einwendung zum beantragten Bodenlager, daher irrelevant.

2.2 Wesentliche zur Beurteilung des Vorhabens notwendige Unterlagen

Es wird eingewendet, die Antragsunterlagen seien unvollständig, es fehlten wesentliche zur Beurteilung des Vorhabens notwendige Unterlagen.

Der Bescheid an die Antragstellerin vom November 2018 zur Sanierung der vorhandenen Lagerbereiche, auf den im Antrag Bezug genommen würde, wäre weder dem Antrag beigefügt noch sonst öffentlich einsehbar.

Die Kenntnis der darin enthaltenen Auflagen sowie der diese begründenden Sachverhalte sei aber unabdingbar, um die Angemessenheit des beantragten Vorgehens beurteilen zu können.

Die nur summarisch wiedergegebenen Ergebnisse vorhergehender Untersuchungen des Bodens auf dem Gelände der ehemaligen US Airbase reichten nicht aus, um den Sachverhalt nachvollziehen zu können.

Die vorliegenden Ergebnisse müssten vollständig zur Verfügung gestellt werden.

Keine Einwendung zum beantragten Bodenlager, daher irrelevant.

2.3 Aushubvolumen seit Verabschiedung des Sanierungsbescheides

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

Keine Einwendung zum beantragten Bodenlager, daher irrelevant.

2.4 Offenlage des Sanierungsbescheides

Es wird eingewendet, in den Antragsunterlagen sei an zahlreichen Stellen von einem Sanierungsbescheid des Regierungspräsidiums Darmstadt die Rede. Der Sanierungsbescheid des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 14.11.2018 sei den Antragsunterlagen beizufügen. In den Antragsunterlagen sei weiterhin von einem Änderungsbescheid zu Bodenverunreinigungen die Rede (Kap. 9, S. 61). Auch dieser Änderungsbescheid sei den Unterlagen beizufügen. Ohne die Veröffentlichung des Sanierungsplanes bleibe im Dunklen, wie diese riesigen Mengen an belasteten Erdaushub saniert werden sollen. In einem Sanierungsplan solle das zu realisierende Sanierungskonzept prüffähig dargestellt und die erforderlichen Angaben und Unterlagen hierzu enthalten sein. In der Sanierungsplanung solle weiterhin der fachliche Rahmen festgelegt werden, innerhalb dessen der Sanierungspflichtige die konkreten Sanierungsmaßnahmen durchzuführen habe. Solange die zugrundeliegende Sanierungsplanung nicht mit veröffentlicht würde, sei eine Beurteilung des beantragten Bodenlagers nicht möglich.

Vorrangiges Ziel solle die Aufbereitung sein. Hierzu fehlten jegliche Angaben in den Antragsunterlagen.

Keine Einwendung zum beantragten Bodenlager, daher irrelevant.

2.5 Fehler in der Kurzbeschreibung

Es wird eingewendet, die Nutzungsdauer der 12 Mio. € teuren Anlage sei in nicht belastbarer Weise beschrieben. In der Kurzbeschreibung würde dann zunächst die interimistische Nutzung wie folgt behauptet:

„Eine maximale Betriebsdauer von fünf Jahren ab Inbetriebnahme der Anlage und eine maximale Lagerdauer der jeweiligen Materialien von drei Jahren.“

In dieser Form sei die Nutzungsdauer unbestimmt und zu hinterfragen.

Dies liege schon daran, dass nicht klar sei, welcher Zeitpunkt mit „Inbetriebnahme“ und „Lagerdauer“ der Anlage gemeint ist. Es würde viele Monate oder gar Jahre dauern, bis der gesamte, illegal abgelagerte Bodenaushub von 660.000 m³ umgesetzt sei. Stelle dieser Zeitpunkt der vollständigen Umsetzung die „Inbetriebnahme“ der Anlage dar oder würde bereits mit der ersten Lkw-Fuhre eine Inbetriebnahme ausgelöst? Wann ende die „Lagerdauer“?

Ferner sei nicht klar, ob die behauptete Verweildauer von angeblich max. 3 Jahren überhaupt glaubhaft sei. Dem Vernehmen nach seien gegenwärtig überhaupt keine Deponien konkret ersichtlich, die das Material zu einem wirtschaftlich sinnvollen Preis aufnehmen wollten. Angebot und Nachfrage habe nach Bekanntwerden der Menge dazu geführt, dass sich die Lagerkapazitäten so erheblich verteuert habe, dass die Abfuhr gegenwärtig keinen Sinn mache. Es sei angesichts des ungebrochenen Baubooms nicht ersichtlich, wann die Preise wieder sinken würden.

Für den damit realistischen Fall, dass keine Aufgabe des Bodenlagers nach 3 Jahren erfolge, sei die Deponieverordnung (DepV) vom 27.04.2009 (BGBl. I S. 3465) anzuwenden. Dies wäre aber vorliegend versäumt worden, weshalb die Unterlagen bereits aus diesem Grund zurückzugeben seien. Die Regelungen der DepV seien einzuarbeiten.

Auch sei die damit einhergehend, zeitlich unbestimmte Belegung der Luftfrachtfläche LF5 zu problematisieren. In der Kurzbeschreibung würde die Größe der anderweitigen Belegung der Luftfrachtfläche LF5 aufgrund des Vorhabens mit 6,1 ha angegeben. An keiner Stelle der Antragsunterlagen würde aber auf den die Zulässigkeit von baulichen Anlagen regelnden festgestellten Fachplan Nr. B4.2.-1g (fortgeschrieben) eingegangen. Dies stelle einen groben Mangel dar.

Das Regierungspräsidium habe in einem Schreiben an die Stadt Mörfelden-Walldorf - welches nicht zu den Antragsunterlagen gehört - dargelegt, dass sie von einer baurechtlichen Genehmigungsfähigkeit dieser Nutzung auf der Flugbetriebsfläche LF5 (bzw. Luftfrachtfläche) ausgehe. Begründet würde dies damit, dass eine Stellungnahme des HMWVEW eingeholt worden sei, die eine Vereinbarkeit der geplanten mit der planfestgestellten Nutzung mit der Begründung angenommen habe, es handele sich bei dem Bodenlager um eine vorgezogene und zeitlich befristete Nutzung.

Dies sei natürlich ganz unsinnig. Eine industrielle Nutzung sei beispielsweise in einem als WA-Gebiet ausgewiesenen Baugebiet nicht deshalb zulässig, weil sie zeitlich vor der Wohnnutzung stattfindet oder nur wenige Jahre andauere. Es stelle sich schlicht so dar, dass die geplante

Nutzung mit der Festsetzung „LF5“ unvereinbar sei, da die Fläche für die vorgesehenen Zwecke als Luftfrachtfläche nicht genutzt werden könne.

Es würde ferner vom Abfallschlüssel 17 05 04 „Boden und Steine mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 05 03* fallen“ ausgegangen. Dies sei natürlich ebenfalls absurd. Die Abfälle seien belastet und unterfielen deshalb gerade Ziffer 17 05 03* der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis - Abfallverzeichnis-Verordnung - AVV (§ 3 Abs. 2) (hierzu, s.u.).

Dies belege die Kurzbeschreibung nachfolgend selbst, indem sie davon spräche, dass die Anlage auf die maximale Lagerkapazität von 600.000 m³ ausgelegt sei. Damit sei klar, dass auch der als gefährlicher Abfall aufzufassende Bodenaushub abgelagert werden solle sowie zusätzlich noch 5.000 t „Bauschutt“, wobei nicht klar sei, warum für diesen Bauschutt kein Abfallschlüssel angegeben würde. Auch solcher Bauschutt könne - beispielsweise, weil er bitumenhaltig sei - gefährlicher oder, weil es sich um reine Betonbruchstücke handelt, nicht gefährlicher Abfall sein. Hier müssten die Antragsunterlagen weiter konkretisiert werden.

Im Übrigen habe die Fraport AG nach Presseberichten angegeben, dass 670.000 m³ ausgehoben wurden. Wo seien die 70.000 m³ verblieben? Dies ginge aus dem Antrag nicht hervor. Es müsse aber dargestellt werden, schon um entsprechende Bedenken in der Öffentlichkeit auszuräumen.

Ferner behaupte die Kurzbeschreibung, dass aufgrund des Anlagenbetriebs keine schädlichen Umweltauswirkungen zu erwarten seien. Dies würde zunächst aufgrund des Entwässerungskonzepts bezüglich belasteten Niederschlagswassers behauptet. Sobald die gesamte Miete abgedeckt sei, was allerdings einen geraumen Zeitraum in Anspruch nehmen würde, sei dies noch nachvollziehbar, wobei die für diesen Betriebszustand geplante Rigolen-Versickerung das Risiko bürge, dass doch noch belastete Abwässer ins Grundwasser eingetragen würden.

Unstreitig sei ferner, dass bis zur Abdeckung der gesamten Mieten das Wasser durch Aktivkohle-Filterung aufbereitet und nach Aufbereitung erst über den Schmutzwasserkanal abgeführt werden könne. Diesbezüglich erschiene die Kurzbeschreibung auch im Widerspruch zur Baubeschreibung zu stehen, die ein Abschlagen des Abwassers in den Main beschreibe. Das Abwasserkonzept sei zu überarbeiten.

Ferner bestätige die Kurzbeschreibung, dass die Anlage aufgrund ihrer Lagermenge in Anhang 1 der 4. BImSchV unter die IED-Richtlinie (Industrieemission-Richtlinie) falle. Allerdings sei kein Ausgangszustandsbericht erforderlich, da keine gefährlichen Abfälle gelagert würden.

Dies sei, wie oben bereits ausgeführt würde, streng zurückzuweisen. Die Anlage lagere Abfälle des Abfallschlüssels 17 05 03*, also gefährliche Abfälle, insofern sei auch ein Ausgangszustandsbericht erforderlich.

Die Kurzbeschreibung ließe ferner die Erwähnung vermissen, dass eine Reifenwaschanlage geplant sei. Wozu diese diene, erschließe sich nicht aus den Unterlagen und müsse deshalb vermutet werden. Es sei zu befürchten, dass über die Reifen auch belastetes Bodenmaterial im Flughafenareal außerhalb der eigentlichen Anlage des Bodenlagers verteilt würde. Es möge

zwar sein, dass mit der Reifenwaschanlage ausgeschlossen sei, dass Materialien aus dem Bodenlager in andere Betriebsbereiche verschleppt würde. An der Stelle, an der die Lkw beladen würden, müsse demzufolge auch eine Reifenwaschanlage erstellt werden. Warum würde diese nicht zum Gegenstand der Planunterlagen gemacht?

Als Zeitpunkt der Inbetriebnahme wird der Zeitpunkt der ersten Einlagerung einer LKW-Ladung definiert (siehe auch Kapitel 7 Entsorgungskonzept).

Für das beantragte Bodenlager ist die DepV nicht anzuwenden, da die einzelnen Chargen nicht länger als drei Jahre ab dem Zeitpunkt ihrer Anlieferung gelagert werden sollen.

Die eingeleiteten Maßnahmen zur Entsorgung des Bodenmaterials zeigen, dass die drei Jahre Lagerdauer realistisch sind.

Der Planfeststellungsbeschluss zum kapazitiven Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main mit der vorgesehenen Nutzung der Luftfrachtfläche LF5 steht der befristet beantragten Genehmigung nach BImSchG nicht entgegen.

Es handelt sich nicht um einen gefährlichen Abfall, siehe hierzu unter Nr. 6.

Das Entwässerungssystem ist so konzipiert, dass kein Wasser, welches mit Bodenmaterial in Berührung gekommen ist, in die Rigolen abgeleitet wird. Weitere Erläuterungen sind den Kapiteln 10 und 17 der Antragsunterlagen zu entnehmen.

Das Wasser, welches die Aufbereitungsanlage durchlaufen hat, wird nicht an die Schmutzwasserkanalisation angeschlossen. Der Anschluss von der Aufbereitungsanlage erfolgt über die Kanalisation des Flughafengeländes an das RHB27, von wo aus eine Ableitung in den Main erfolgt, siehe Kapitel 10 der Antragsunterlagen. Die einzuhaltenden Grenzwerte werden durch die Genehmigungsbehörde festgelegt.

Fragen zum Anfallort des einzulagernden Materials und zu der Anlieferung sowie zu den laufenden Aushub- und Entsorgungsmaßnahmen sind keine Einwendungen zum beantragten Bodenlager und daher irrelevant.

Die Abfallschlüssel für den Bauschutt sind in den Kapiteln 7 und 9 angegeben. Laut Antragstellerin handelt es sich um Beton, Ziegel, Fliesen und Keramik und Gemische aus Beton, Ziegeln, Fliesen und Keramik.

Im Bodenlager werden nur Überschussmengen eingelagert, daher besteht kein Widerspruch zu den angegebenen Mengen.

Es besteht kein Widerspruch zwischen Kurzbeschreibung und Baubeschreibung zum Abschlagen des Abwassers in den Main, die relevanten Ausführungen sind im Kapitel 10 der Antragsunterlagen.

2.6 Messwerte Grundwasserreinigungsanlage

Es wird eingewendet, neben der Baugrube des Terminals 3 würde anscheinend eine Anlage mit Aktivkohlefilter errichtet. Messwerte vor und nach der Behandlung in dieser Anlage sollten öffentlich zugänglich sein.

Keine Einwendung zum beantragten Bodenlager, daher irrelevant.

3. Standortalternativen/Standortprüfung

Es wird eingewendet, dass es nicht nachvollziehbar sei, warum der Standort des Bodenlagers ausgerechnet an dieser Stelle erfolgen müsse. Hier fehle die nötige Transparenz. Es lägen 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 sähe hier das Monitoringkonzept aus, einschließlich notwendiger Messstationen um dieses Areal herum, die dann mögliche Belastungen zeitnah feststellen könnten? Das Monitoringkonzept müsse durch einen neutralen Gutachter überwacht werden.

Welche alternativen Standorte seien geprüft worden?

Im Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG ist eine Prüfung von Standortalternativen nicht vorgesehen. Die Genehmigungsbehörde führt für den von der Antragstellerin gewählten Anlagenstandort eine Prüfung nach § 6 BImSchG durch.

Ausführungen zum Ausgangszustand enthält das Kapitel 22 der Antragsunterlagen.

4. Planungsrecht

4.1 Entgegenstehende Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses 2007

Es wird eingewendet, der Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 sähe für die Fläche LF5 eine Nutzung als Luftfrachtfläche vor. In der Stellungnahme vom 02.12.2019 würde hierzu bereits folgendes ausgeführt:

Für die rechtliche Beurteilung, wer für die Zulassung des Bodenlagers zuständig sei, komme es darauf an, ob die Lagerung des Erdaushubs, der - wie das HMWEVL zutreffend darlege - aus der Planfeststellung 2007 resultiere, eine „Folmaßnahme“ i. S. d. § 75 Abs. 1 VwVfG darstelle (vgl. hierzu: VGH Mannheim, U. v. 09.12.2014, 5 S 1648/94, Rn 74 nach juris). Im Planfeststellungsbeschluss wäre ein solches „Bodenlager“ nicht vorgesehen gewesen.

Die nachträglich festgestellte Kontamination des Erdaushubs bedeute eine Änderung des zugelassenen Konzepts der Verwendung und Entsorgung des Erdaushubs auf dem planfestgestellten Flughafengelände. Dementsprechend komme ein Planänderungsverfahren gem. § 76

VwVfG in Betracht. Maßgeblich für die Beurteilung, ob eine Änderung des Vorhabens vorliege, sei, ob die geplante Nutzung von dem Planfeststellungsbeschluss abweiche. Ein Vorhaben weiche ab, wenn es vom Regelungsgehalt einer bestandskräftigen früheren Zulassungsentcheidung nicht mehr gedeckt sei. Bezugspunkt und Maßstab für das Vorliegen einer Änderung sei der „bisherige Gestattungszustand“ (Huck/Müller/Huck, VwVfG, 2. Aufl. 2016, § 76, Rn 6). Zuständige Behörde wäre in diesem Fall die Planfeststellungsbehörde, die über den immissionsschutzrechtlichen Antrag zu entscheiden hätte. Die immissionsschutzrechtliche Genehmigung wäre in diesem Fall von der Konzentrationswirkung des dann geänderten Planfeststellungsbeschlusses gem. § 75 VwVfG umfasst.

Durch die geplante Nutzung als „Bodenlager“ würde der „bisherige Gestattungszustand“ in zweifacher Hinsicht geändert. Einerseits habe sich hinsichtlich der Bewältigung der „Altlasten“ ein neuer Sachverhalt ergeben. Der Planfeststellungsbeschluss enthielte Nebenbestimmungen zum Umgang mit Altlasten (A, XI, Ziffer 11.3, S. 163 ff. PFB), sähe jedoch ein Bodenlager für kontaminierten Erdaushub nicht vor. Offenbar sei zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses davon ausgegangen worden, dass eine Lagerung des kontaminierten Erdreichs nicht notwendig sei (vgl. hierzu die Ausführungen im PFB, S. 2230 ff.).

Die Gestattungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich der Nutzung der Fläche beziehe sich eindeutig auf „Luftfrachtfläche“. Es stelle sich nun die Frage, ob diese Gestattung einer Nutzung als Bodenlager widerspräche und daher nicht genehmigungsfähig sei. Dies sei zum einen im Hinblick auf luftverkehrsrechtliche Voraussetzungen im engeren Sinne zu prüfen. Das HMWVEL verträte die Auffassung, dass die Gestattungswirkung des PFB einer anderweitigen Nutzung nicht entgegenstünde, weil nur eine temporäre Nutzung geplant sei.

a) Es sei bereits fraglich, ob bei einer beantragten Nutzung von 5 Jahren von einer „temporären Nutzung“ gesprochen werden könne und hierdurch die Gestattungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses „auf Zeit“ ausgesetzt würde. Von einer „Zwischenablagerung“ würde i. d. R. ausgegangen, wenn kurzfristig eine Verwendung oder ein Abtransport nicht möglich sei. Würde jedoch eine dauerhafte - und hiervon sei eine mehrjährige - Lagerung, die eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung erforderlich mache, beantragt, könne nicht mehr von einer „Interimslösung“ gesprochen werden.

Nicht nachvollziehbar sei die Argumentation des HMWVEL, dass die seinerzeitige Rodung des Bannwaldes dadurch gerechtfertigt sein solle, dass langfristig die Fläche für die Luftfracht wieder freigegeben werden könne. Wenn bereits länger als 10 Jahre und noch weitere - mindestens 5 Jahre - die Fläche nicht dem planfestgestellten Zweck diene, wäre zumindest für diesen Zeitraum eine Bannwaldrodung nicht erforderlich gewesen und es müsse seitens der Planfeststellungsbehörde der Bedarf an einer Luftfrachtfläche erneut geprüft werden. Ohne eine erneute Prüfung, ob die Fläche benötigt würde, könne nicht beurteilt werden, ob und wenn ja, wie lange eine anderweitige Nutzung aus Sicht des Luftverkehrsrecht möglich sei. Sollte sich bei der Bedarfsprüfung herausstellen, dass ein Bedarf nicht mehr vorliege, sei zu prüfen, ob ein Widerruf in Betracht komme, und der Fraport AG eine Wiederaufforstung aufgegeben werden müsste.

b) Auch sei zweifelhaft, ob die Befristung nicht ergebnisorientiert in dem Sinn beantragt worden sei, dass eine „temporäre Nutzung“ bejaht werden könne, denn der dem Antrag zugrundeliegende Sachverhalt hätte sich nicht geändert. Eine Begründung für die Befristung auf 5 Jahre würde nicht angegeben. Es fehle ein Nachweis darüber, dass nach 5 Jahren der kontaminierte Erdaushub verwertet oder beseitigt sei bzw. werden könne und die Fläche als Luftfrachtfläche wieder zur Verfügung stehe.

Die Fraport AG habe einen Antrag auf Befristung für 5 Jahre gestellt. Dem widerspräche aber die Aussage in den Antragsunterlagen, wonach eine genaue Angabe für die Dauer der Lagerung des Materials zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar sei. Derzeit sei von einer Betriebszeit des Lagers über einen Zeitraum von mindestens 5 bis 10 Jahren auszugehen, so die Aussage in den Antragsunterlagen (Kap. 7, S. 45).

Der Zulassung des Bodenlagers stehen keine Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18. Dezember 2007 entgegen.

So ist mit Blick auf die Zuständigkeit für die Zulassung des Bodenlagers zu bedenken, dass im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18. Dezember 2007 unter A XI 12 der ausdrückliche Hinweis erteilt wurde, dass die für eine etwaig erforderliche Zwischenlagerung „erforderlichen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungen bei der zuständigen Immissionsschutzbehörde einzuholen“ sind, sollten „Anlagen errichtet und betrieben werden, die dem Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) unterliegen“. Ausweislich der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 sollte damit insbesondere der Fall erfasst werden, dass sich „wider Erwarten im Rahmen der Ausführungsplanung [...] ergeben“ sollte, dass die Zwischenlagerung über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr erfolgen soll (vgl. Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18. Dezember 2007, S. 2246). Die Zulassung des Bodenlagers durch das Regierungspräsidium Darmstadt als zuständige Immissionsschutzbehörde steht damit gerade im Einklang mit den Vorgaben der Planfeststellung und nicht im Widerspruch hierzu. Eine Planänderung ist daher nicht erforderlich.

Weiterhin ist mit Blick auf die planerischen Festsetzungen der Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main zu bedenken, dass dieser für die betroffene Fläche zwar langfristig eine andere Nutzung, nämlich als Luftfrachtfläche vorsieht. Dieser Festlegung steht indes eine vorlaufend interimistisch abweichende Nutzung als Bodenlager nicht entgegen, ohne diese aber zugleich zuzulassen, schließlich hat die Planfeststellung nur für die planfestgestellte Nutzung Zulassungswirkung.

Es bestehen keine Zweifel, dass die betroffene Fläche auf dem Flughafen lediglich interimistisch als Bodenlager genutzt werden soll. Der mit Schreiben vom 14. Oktober 2019 modifizierte Antrag der Fraport AG vom 26. Juli 2019 auf Genehmigung der Errichtung und des Betriebs des Bodenlagers sieht ausdrücklich eine maximale Betriebsdauer von fünf Jahren ab

Inbetriebnahme der Anlage vor. Demnach ist lediglich eine interimistische Nutzung Antragsgegenstand. Auf der Grundlage der zeitlichen Befristung ist die anschließende Realisierung der planfestgestellten Luftfrachtfläche im Einklang mit der Realisierungsabsicht der Fraport AG sichergestellt.

4.2 Bauplanungsrechtliche Situation

Es wird eingewendet, das geplante Bodenlager sei an dem Standort planungsrechtlich nicht zulässig. Es widerspräche den Darstellungen des Flächennutzungsplanes, der hier ein Flughafengelände darstelle. Auf einem Flughafengelände dürfe jedoch keine Abfalldeponie errichtet und betrieben werden.

Hierzu sei in der Stellungnahme vom 02.12.2019 folgendes ausgeführt worden:

Wenn eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses verneint würde, stelle sich die Frage der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit. Gem. §§ 4, 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG dürften der Anlage keine öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegenstehen. Zu diesen öffentlich-rechtlichen Vorschriften gehörten die bauordnungs- und bauplanungsrechtlichen Vorschriften. Gem. § 13 BImSchG konzentrierte die immissionsschutzrechtliche Genehmigung die Baugenehmigung. Die verfahrensrechtliche Konzentrationswirkung entbinde jedoch nicht von den Voraussetzungen des materiellen Fachrechts. Grundsätzlich sei festzuhalten, dass die geplante Nutzung als Bodenlager nicht vom Planfeststellungsbeschluss umfasst sei und dieser daher keine bauplanungsrechtlichen Wirkungen entfalten könne, obwohl die Fläche im planfestgestellten Bereich liege. Folge man nun der Auffassung des HMWEVL, so nähme diese Fläche, wenn sie denn anderweitig genutzt werden sollte, nicht am Fachplanungsprivileg des § 38 BauGB teil. Denn im Planfeststellungsverfahren wäre eine Luftfrachtfläche beantragt worden. Diese Nutzung der Fläche wäre gem. § 38 BauGB nicht gem. §§ 29 ff. BauGB zu prüfen gewesen. Etwas Anderes müsse jedoch gelten, wenn nunmehr eine andere Nutzung vorgesehen sei.

Deshalb stelle sich die Frage, wie die bauplanungsrechtliche Situation zu bewerten sei. Da die Fläche derzeit als Parkplatz genutzt würde, also bereits versiegelt sei, und sich die nächstgelegenen Gebäude in 100 m bis 150 m nördlich und östlich befinden, dürfe der Bereich dem bebauten Innenbereich gem. § 34 BauGB zuzuordnen sein. Die umliegenden Gebäude würden nach den Antragsunterlagen als Büro- und Lagergebäude genutzt. Für die Beurteilung, ob sich das beantragte Bodenlager gem. § 34 Abs. 1 BauGB einfüge, komme es gem. Abs. 2 darauf an, ob es in einem Baugebiet zulässig wäre, welches einer der in der Baunutzungsverordnung geregelten Gebietskategorie zuzuordnen sei. Als Baugebiet komme ein „Sondergebiet“ gem. § 11 BauNVO in Betracht, da keine andere Kategorie als einschlägig zu bezeichnen sei und auch der Regionale Flächennutzungsplan die Fläche als „Fläche für den Luftverkehr“ - geplant (hell violett) kennzeichne. In einem Sondergebiet seien bauliche und sonstige Anlagen im Einzelfall unzulässig, wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebiets widersprächen (§ 15 Abs. 1 Satz 1 BauNVO). Diese Vorschrift gebiete eine konkret einzelfallbezogene Prüfung. Bei der Prüfung der Gebietsverträglichkeit komme

es allein auf eine abstrakte Bewertung des konkret zur Zulassung gestellten Vorhabens am Maßstab der Zweckbestimmung des jeweiligen Baugebiets an (BeckOK BauNVO/Henkel, § 15 Rn 15). Die Zweckbestimmung laute hier unzweifelhaft „Luftverkehr“. Dies bedeute, dass auf dem Gelände auch nur bauliche Anlagen errichtet werden dürften, die dem Luftverkehr dienen. Dies wiederum müsse dahingehend bewertet werden, dass auch nur die Nutzungen gestattet seien, die wiederum im Planfeststellungsbeschluss enthalten seien. Anderweitige Nutzungen widersprächen diesem Zweck. Die bauplanungsrechtliche Bewertung ändere sich auch dann nicht, wenn man von einer (aus hiesiger Sicht nicht) vorliegenden temporären Nutzung ausgehe.

Die Zulassung des Bodenlagers hat nach Maßgabe des anwendbaren Fachrechts zu erfolgen, also aufgrund des BImSchG, und gerade nicht nach Maßgabe des luftverkehrsrechtlichen Fachplanungsrechts. Aus diesem Grund ist die Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main nicht zur inhaltlichen Bewertung der materiellen Rechtmäßigkeit berufen.

In luftverkehrsrechtlicher Hinsicht sei jedoch angemerkt, dass nicht nachvollzogen werden kann, wenn angenommen wird, eine „Fläche für den Luftverkehr“ i. S. d. Regionalen Flächennutzungsplans sei zwingend im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Fachplanung bzw. durch luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsbeschluss zu bewirtschaften. Schließlich gilt der Planfeststellungsvorbehalt des § 8 Abs. 1 LuftVG lediglich für den nach dem Wortlaut anders gefassten Begriff Flughafen. Demnach kann allein aus dem Umstand, dass das Bodenlager nicht im Wege eines luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses zugelassen wurde bzw. wird, nicht gefolgert werden, dass das Vorhaben, das gerade aus dem Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main resultiert, der Festsetzung „Fläche für den Luftverkehr“ widerspreche.

4.3 Baurechtliche Unzulässigkeit des Vorhabens

Es wird eingewendet, das Vorhaben erweise sich aus baurechtlicher Sicht als unzulässig.

Die Erdaufhäufung stelle eine bauliche Anlage im Sinne des § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 der Hessischen Bauordnung (HBO) dar. Gemäß § 29 BauGB handele es sich auch um ein planungsrechtlich zu beurteilendes Vorhaben bei der Erdaufhäufung. Zu den im bundes-immissionsschutzrechtlichen Verfahren zu prüfenden Vorschriften gehörten auch die Vorschriften des Baugesetzbuches (§§ 30 ff. BauGB).

Die Ansicht bzw. Längsschnitte zu dem Bauantrag in den Unterlagen ergäben zwei Haufwerke (sogenannte Mieten) mit 24 m Höhe. Die Haufwerke seien 150 m breit und jeweils 175 m lang. Sie würden von 5 m breiten geböschten Schultern eingefasst. Zwischen den beiden Haufwerken sei eine Containeranlage, vermutlich bestehend aus Containeranlage mit Waage, geplant.

Das RP Darmstadt ginge von § 35 BauGB aus, da für den Bereich, auf dem die Errichtung des Ablagerungsstandortes geplant sei, kein Bebauungsplan der Stadt Mörfelden-Walldorf existiere.

Schon hiernach wäre das Vorhaben bauplanungsrechtlich unzulässig. Gemäß der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 35 BauGB könne hier nicht von einer privilegierten Anlage im Sinne des § 35 Abs. 1 BauGB ausgegangen werden. Insbesondere sei die Hafenanlage nicht wegen ihrer nachteiligen Wirkung auf die Umgebung im Sinne des § 35 Abs. 1 Nr. 4 BauGB privilegiert, da nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hier noch eine gewisse Außenbereichsbindung der Anlage vorhanden sein müsse. Daraus folge, dass gerade unter Berücksichtigung des gesetzgeberischen Zwecks, den Außenbereich von baulichen Anlagen freizuhalten, Merkmale der Anlage hinzutreten müssten, dass die Baulichkeit gerade im Außenbereich zur Anwendung kommen solle, also nur dort Sinn mache. Dies sei aber bei Leibe nicht der Fall, denn der Außenbereich solle auch von solchen störenden Erdhäufungen freigehalten werden. Anders als das RP meine, sei die Anlage auch nicht als sonstiges Vorhaben aufgrund seiner negativen Wirkung auf die Landschaft zulässig. Zudem sei nach dem RegFNP die Fläche als Flugbetriebsfläche vorzusehen und entsprechend dargestellt. Auch nach § 35 Abs. 2 BauGB sei die Anlage demzufolge unzulässig.

Überdies ließe sich der Lagerplatz selbstredend auch im Innenbereich unterbringen. Es läge an der Stadt Mörfelden-Walldorf, für die entsprechende Fläche das passende Planungsrecht durch einen Bebauungsplan zu schaffen. Alternativ dazu könnten grundsätzlich über § 8 Abs. 4 LuftVG - wie dies durch den Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 für den überwiegenden Teil des Flughafen-Südbereichs (Terminal 3, Cargo City Süd) festgesetzt worden sei - Baurechte für solche Lagervorhaben durch luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsbeschluss im Wege der Änderung bzw. Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 geschaffen werden.

Bei richtiger Betrachtung erweise sich die Fläche aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses als baurechtlich unzulässig. Wie die Unterlagen zu Recht ausführten, sei die beantragte Fläche als Flugbetriebsfläche in dem maßgeblichen Fachplan, der die Zulässigkeiten von Hochbauten regelt, festgesetzt (dort als LF5). Der maßgebliche planfestgestellte Fachplan B4.2.1g des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 verbiete aber das Erdlager an dieser Stelle, da ein solches keine dem Flugbetrieb dienende Anlage sei (§ 30 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 8 Abs. 4 LuftVG).

Gemäß § 8 Abs. 4 LuftVG könne der Fachplan die Zulässigkeit von Hochbauten regeln. Voraussetzung sei und bliebe allerdings gem. § 8 Abs. 1 LuftVG, dass der entsprechende Plan Ergebnis einer gerechten Abwägung der Belange sei. Dies sei zwar bei einer dem Flugbetrieb und damit der Verkehrsfunktion des Flughafens und den Zielen des LuftVG (§ 1 Abs. 1 LuftVG) nach Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens (vgl. BVerwG, Urt. v. 04.04.2012 - 4 C 9.09 u. a., E 142, 235 ff.) der Fall, nicht jedoch bei einer dieser Fläche seiner planfestgestellten Nutzung entziehenden Bodenlager!

Aus dem Liegenschaftsplan ergäbe sich, dass die Fläche in Mörfelden-Walldorf, Gemarkung Walldorf, Flur 7, Flurstück 4/12 liege. Die Fläche sei 122.977 m² (12 ha) groß. Eigentümer sei die Fraport AG. Betroffen sei offensichtlich ein weiteres Flurstück: Es handele sich um eine Teilfläche der ehemaligen Kelsterbacher Straße, die heute innerhalb des Flughafenzauns

liege. Die Flurstücksbezeichnung laute Flur 1, Flurstück 215, Straßenverkehrsfläche mit 1.696 m². Auch hier läge das Eigentum bei der Fraport AG.

Solange der Bebauungsplan der Stadt Mörfelden-Walldorf oder die entsprechende Änderung des einschlägigen Planfeststellungsbeschlusses ausstehe, erweise sich die Anlage vor allem in dieser Größe als bauplanungsrechtlich unzulässig und müsse deshalb auch als nicht genehmigungsfähig angesehen werden.

Erneut: Die geplante Anlage stimme nicht mit dem Fachplan Nr. 4.2-1g „Hochbauten und sonstige bauliche Anlagen nach Art und Maß der baulichen Nutzung“ überein. Die Genehmigungsfähigkeit nach dem Bauplanungsrecht (§§ 29, 30 Abs. 1 BauGB) sei aufgrund des Widerspruchs zu den dortigen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung als unzulässig anzusehen, da der genannte Fachplan die Fläche als „LF5“, also als Flugbetriebsfläche, darstelle.

Obwohl durch den Planfeststellungsbeschluss im genannten Fachplan Art und Maß der baulichen Nutzung gemäß §§ 8 Abs. 4 LuftVG i. V. m. §§ 2 ff. BauNVO analog festgesetzt seien, verweise der Bauantrag nur auf die Tatsache, dass die Anlage auf der Fläche LF5 errichtet werden solle. Ein Befreiungsantrag würde nicht gestellt. Die (vorauszusetzende) Vereinbarkeit des Bauvorhabens mit der maßgeblichen Nutzungsart würde nicht dargelegt.

Auch im Wege einer Befreiung nach § 31 Abs. 2 BauGB wäre das Vorhaben allerdings nicht genehmigungsfähig. Aufgrund seiner Größe berühre es die Grundzüge der Planung.

Da die Fläche ausweislich der Baubeschreibung bis Ende September 2023 aufgrund der Baugenehmigung vom 06.04.2018 (BV-2018-9) als PKW-Parkfläche genutzt würde, stelle sich zudem die Frage, ob und wie die bestehende Baugenehmigung überwunden würde; der Antrag schweige sich dazu aus. Hier komme nur der Widerruf oder die Rückgabe der Baugenehmigung in Betracht.

Aufgrund der Behauptung, das Bodenlager sei als „interimistisches“ für die Dauer von ca. fünf Jahren, „längstens jedoch bis zur Umsetzung des endgültigen Nutzungszwecks“ geplant, sei auszuführen: Es könne grundsätzlich zwar eine befristete Baugenehmigung erteilt werden, die Befristung der BImSchG-Genehmigung wäre nicht beantragt worden. Hier sei also auch baurechtlich von einem ewigen Betrieb auszugehen.

Es ist zutreffend, dass der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main für die betroffene Fläche zwar langfristig eine andere Nutzung, nämlich als Luftfrachtfläche vorsieht. Jedoch steht dieser Festlegung eine vorlaufend interimistisch abweichende Nutzung als Bodenlager nicht entgegen.

Jenseits dieser Feststellung steht der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsbehörde in dem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren bzgl. der weiteren materiell-rechtlichen Fragen des Baurechts keine Entscheidungsbefugnis zu.

Ob ein Vorhaben privilegiert ist oder nicht, entscheidet nicht über die Zulässigkeit des Vorhabens, sondern nur über die Voraussetzungen der Zulässigkeit, die sich entweder nach § 35 Abs. 1 oder Abs. 2 BauGB richten.

Vorliegend handelt es sich um ein sonstiges Vorhaben im Sinne des § 35 Abs. 2 BauGB. In Betracht kommt ausschließlich eine Privilegierung nach § 35 Abs. 1 Nr. 4 BauGB. Dieser Aufangtatbestand betrifft Vorhaben, die nur im Außenbereich ausgeführt werden sollen, weil sie alternativ besondere Anforderungen an die Umgebung aufweisen, nachteilige Auswirkungen auf die Umgebung mit sich bringen oder mit einer besonderen Zweckbestimmung verbunden sind. Vorliegend fehlt es bereits am Vorliegen einer dieser Alternativen. Insbesondere ist den Antragsunterlagen nicht zu entnehmen, dass von dem Vorhaben baugebietsunverträgliche Geruchsbelästigungen ausgehen werden. Auch die besondere Zweckbestimmung - die Zwischenlagerung beim Flughafenausbau entstehender Abfälle bis zu deren endgültiger Verwertung/Entsorgung - rechtfertigt keine Privilegierung nach § 35 Abs. 1 Nr. 4 BauGB.

Es trifft zu, dass sonstige Vorhaben im Sinne des § 35 Abs. 2 BauGB unzulässig sein können, wenn durch sie der öffentliche Belang der natürlichen Eigenart der Landschaft beeinträchtigt wird, § 35 Abs. 2, 3 Satz 1 Nr. 5 BauGB. Die natürliche Eigenart der Landschaft wird geprägt von der naturgegebenen Art der Bodennutzung, einschließlich von Eigentümlichkeiten der Bodenformation und ihrer Bewachsung.

Angesichts der vollständigen anthropogenen Überprägung des Vorhabensgrundstücks ist eine Beeinträchtigung dieses Belangs vorliegend ausgeschlossen.

Auch der Belang entgegenstehender Darstellungen des (Regionalen) Flächennutzungsplans (FrankfurtRheinMain) wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Wenn sich das Vorhaben im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses von 2007 bewegt, dann muss eine entsprechende Wertung auch für die Darstellung im Flächennutzungsplan gelten.

Bei der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung handelt es sich um eine standortbezogene Entscheidung über die Zulässigkeit eines Vorhabens. Anders als in Planfeststellungsverfahren enthält § 6 BImSchG keine planerischen Elemente, das heißt, die Frage, ob ein Vorhaben an anderer Stelle besser platziert wäre, stellt sich nicht. Ein Vorhaben ist entweder zulässig oder unzulässig.

5. Umweltverträglichkeitsuntersuchung

5.1 Notwendigkeit einer UVP

Es wird eingewendet, eine Umweltverträglichkeitsprüfung sei nötig. Der Hinweis, dass diese bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens stattgefunden habe, sei unter den veränderten Planungen und durch die massiven Eingriffe in die Natur nicht ausreichend. Es müsse 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 würde der Erholungswert des angrenzenden Waldes beeinträchtigt bzw. das Landschaftsbild verunstaltet. Dieser Wald würde, da fußläufig von Walldorf aus gut zu erreichen, zur Naherholung genutzt. Außerdem würde dort der LKW-Lärm durch die Zufuhr

des belasteten Materials zunehmen und die Naherholungsfunktion weiter beeinträchtigen. Immerhin handele es sich um das zusammenhängende Waldgebiet des Mark- und Gundwaldes, der als FFH/Natura 2000 Gebiet ausgewiesen sei. Auch sei die Badestelle/Walldorfer Kiesgrube nur 1,5 km von dem Vorhaben entfernt und in 1 km Entfernung beginne die Schutzzone III B des Trinkwasserschutzgebiet WSGG Stadtwaldwasserwerk, Hessenwasser. Die maximale Aufschütthöhe der Bodenmieten solle deshalb die durchschnittliche Höhe der Bäume im südlich gelegenen Wald nicht übersteigen. Sollte hier trotzdem das Lager errichtet werden, müsse festgelegt werden, welche Entschädigungszahlungen für die Dauer des Zwischenlagers an die Gemeinde zu zahlen seien.

Die spezifischen Umweltwirkungen der geplanten Lagerung seien nicht ausreichend abgewogen worden.

Eine Aufschüttung von bis zu 24 Meter hohen Halden, verbunden mit einem nahezu permanenten Fahr- und Umlagerungsbetrieb, habe mit Sicherheit Auswirkungen auf die Naherholungsfunktion der benachbarten Waldgebiete. Auch mögliche Auswirkungen dieses Haldenbaus auf naheliegende FFH- und Trinkwasserschutz-Gebiete wären nicht betrachtet worden.

Ein Verweis auf die im Rahmen der Planfeststellung 2007 durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung sei hier völlig unzureichend, da in der Planfeststellung keinerlei Haldenbau vorgesehen gewesen wäre und die nun geplante Nutzung im Gegenteil der Planfeststellung eindeutig widerspräche.

Der Umfang der erforderlichen Prüfung wird im Anhang 1 (UVP-pflichtige Vorhaben) des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) festgelegt. Für das beantragte Vorhaben wurde gemäß Anlage 1 Nr. 8.9.2.1 UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflicht durchgeführt.

Mit der Höhe der Halden von 24 m überschreitet das Bodenlager nicht die an dieser Stelle zulässige Höhe der Bebauung aus dem Planfeststellungsbeschluss. Zudem ist die an den Wald angrenzende Fläche im Vergleich zu der gesamten Größe des zur Verfügung stehenden Waldes als gering anzusehen. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Erholungswertes des angrenzenden Waldes ist nicht gegeben.

Ein permanenter Fahr- und Umlagerungsbetrieb ist nicht vorgesehen, da die Betriebszeit des Bodenlagers wie im Antrag beschrieben von montags bis samstags zwischen 7:00 und 20:00 Uhr liegt.

5.2 Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Es wird eingewendet, das Regierungspräsidium Darmstadt sei bereits zu dem Ergebnis gelangt, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden müsse. Der Antrag auf immissionsschutzrechtliche Genehmigung des geplanten Bodenlagers sei jedoch nicht isoliert zu betrachten. Vielmehr handele es sich um ein kumulierendes Vorhaben i. S. d. § 10 Abs. 4 Ziff. 2 UVPG. Danach lägen kumulierende Vorhaben vor, wenn mehrere Vorhaben derselben

Art von einem oder mehreren Vorhabensträgern durchgeführt würden und in einem engen Zusammenhang stehen. Ein enger Zusammenhang liege nach dieser Regelung vor, wenn 1. sich der Einwirkungsbereich der Vorhaben überschneide und 2. die Vorhaben funktional und wirtschaftlich aufeinander bezogen seien. Das Vorhaben bestehe in unmittelbarem funktionalem und wirtschaftlichen Zusammenhang mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens, hier insbesondere mit dem Bau des Terminal 3.

In den Antragsunterlagen würde dargestellt, dass während der Anlieferung des Bodenmaterials und auch der späteren Abfuhr mit einer Durchsatzleistung von rund 3.500 m³/d zu rechnen sei. Dies würde bedeuten, dass im Mittel 540 Lkw-Bewegungen (Hin- und Rückfahrt, 270 Anlieferungen/d) pro Arbeitstag auf dem Flughafengelände fahren würden. Da auch von „späterer Abfuhr“ geredet würde, jedoch unklar sei, wohin eine spätere Abfuhr erfolge, hätten zumindest die damit verbundenen Umweltbelastungen in einer Umweltverträglichkeitsprüfung ermittelt und bewertet werden müssen. Die Planunterlagen gingen sogar davon aus, dass auch dann, wenn die Anlieferung von mehreren Baustellen gleichzeitig erforderlich würde, in Ausnahmefällen mit bis zu 900 Lkw-Bewegungen/d gerechnet werden müsse. Auf dem Flughafen arbeiteten nach Angaben des Flughafenbetreibers mehrere 10.000 Menschen. Insbesondere im südlichen Flughafengelände gäbe es eine Reihe von Unternehmen, die durch eine derart hohe Anzahl von Lkw-Bewegungen erheblich betroffen seien. Da die Belastungen am Flughafen bereits sehr hoch seien, müsse zum Schutz der Menschen, die dort arbeiten, eine Auswirkungsprognose sowohl hinsichtlich des Lärms als auch der Schadstoffbelastungen durchgeführt werden.

Eine Kumulation erfolgt nur bei Vorhaben derselben Art. Das sind qualitativ vergleichbare Vorhaben, deren Größe oder Leistung nach den Größen- oder Leistungskategorien einer in Anlage 1 verzeichneten Vorhabenart zu einem einheitlichen Gesamtwert aufsummiert werden kann. Hierzu müssen Größe oder Leistung der Vorhaben in vergleichbaren Messeinheiten erfasst werden (Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: 90. Erg.-Lief. Juni 2019, zu § 3b UVPG a. F., Rn. 26 f.). Der Bau des Terminal 3 stellt danach jedoch kein Vorhaben derselben Art dar. Weder von der Fraport AG noch von einem anderen Vorhabenträger wird eine zweite Anlage zur Zwischenlagerung von Abfällen geplant oder aktuell errichtet.

Der Umfang der erforderlichen Prüfung zur Umweltverträglichkeit wird im Anhang 1 (UVP-pflichtige Vorhaben) des UVPG festgelegt. Für das beantragte Vorhaben wurde gemäß Anlage 1 Nr. 8.9.2.1 UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflicht durchgeführt.

In der Schallimmissionsprognose (Anlage 13.1 der Antragsunterlagen) wurden die zu erwartenden Beurteilungspegel in der Nachbarschaft des geplanten Bodenlagers berechnet. Bei der Bewertung wurde sich an der TA Lärm orientiert. Die Prognose ergab, dass an allen untersuchten Immissionsorten die Immissionsrichtwerte eingehalten werden.

5.3 Fehler: Unterbliebene Umweltverträglichkeitsprüfung

Es wird eingewendet, die Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung sei falsch. Sie gehe davon aus, dass lediglich aufgrund der Ziff. 8.9.2.1 der Anlage 1 zum UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles durchzuführen ist. Diese Vorprüfung nähme Fraport vor und komme dabei zu dem Ergebnis, dass Umweltauswirkungen des Vorhabens nicht zu besorgen seien. Dies sei aus mehreren Gründen falsch.

Zunächst unterfiele die Anlage (Bodenlager) nicht der Ziff. 8.9.2.1, die nur nicht gefährliche Abfälle zum Gegenstand habe. Da die Anlage gefährliche Abfälle behandle bzw. lagere, sei Ziff. 8.9.1.1 der Anlage 1 zum UVPG anzuwenden. Die Gefährlichkeit der Abfälle ergäbe sich aus § 3 Abs. 1 der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung - AVV). Abfälle, deren Abfallverzeichnis-Nummer mit einem Sternchen gekennzeichnet sei, seien als gefährliche Abfälle aufzufassen. Es handele sich vorliegend um Abfälle mit der Abfallziffer 17 05 03* „Bau- und Abbruchabfälle (einschließlich Aushub von verunreinigten Standorten)“. Diese Abfallschlüsselnummer sei mit einem Sternchen versehen. Demzufolge würden auf der geplanten Anlage gefährliche Abfälle abgelagert, so dass sich aus Spalte 1 der Ziff. 8.9.1.1 der Anlage zum UVPG („X“-Eintrag) eine grundsätzliche UVP-Pflicht des Vorhabens ergäbe.

Selbst wenn man davon ausgehen müsse, dass hier tatsächlich die Ziff. 8.9.2.1 einschlägig wäre, was offensichtlich aber falsch sei (siehe oben), könne die Vorprüfung des Einzelfalles nicht zu dem Ergebnis kommen, dass hier keine UVP-Pflicht vorliegt.

Die Abfallanlage erzeuge während und durch die Errichtung der Mieten gefährliche Abwässer, die über ein Drainage-System einer Aktivkohlefilterungs-Anlage zugeführt würden. Die Anlage sei aufgrund der Tatsache, dass diese Abwässer abgeleitet werden müssten und eine PFC-Belastung auch in Abwasserreinigungsanlagen bzw. Kläranlagen nicht geklärt werden könne, offenkundig mit erheblichen Umweltbeeinträchtigungen verbunden.

Mit der UVP-Pflicht gehe auch eine Pflicht zur Prüfung von Alternativen einher. Erst die Einbeziehung alternativer planerischer Konzepte, räumlicher Standortalternativen oder technischer Vorhabensvarianten in die Umweltverträglichkeitsprüfung ermögliche die Identifizierung der Vor- und Nachteile bestimmter Alternativen aus Umweltsicht. Die Alternativenprüfung sowie der zugrundeliegende fachliche Alternativenvergleich eröffne damit wesentliche Optionen für eine möglichst weitgehende Vermeidung oder Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen. Außerdem sei die Prüfung von Alternativen von großer Relevanz für die Akzeptanz des Vorhabens.

Die Pflicht zur Prüfung und Beschreibung vernünftiger Alternativen zu dem Vorhaben ergäbe sich aus § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG i. V. m. Anlage 4 Nr. 2. Demnach seien im UVP-Bericht vernünftige Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant seien und vom Vorhabenträger geprüft wurden, zu beschreiben.

Verkannt würde auch, dass nach § 17 Abs. 1 UVPG nunmehr die betroffenen Gemeinden als Träger öffentlicher Belange beteiligt werden müssten. Deshalb läge auch schon aufgrund des UVP-Rechts ein Verstoß darin, die Stadt Neu-Isenburg nicht zu beteiligen.

Deshalb erweise sich die unterbliebene Beteiligung der Stadt Neu-Isenburg auch als gravierender Verfahrensfehler. Die Beteiligung sei nachzuholen.

Demzufolge sei der Genehmigungsantrag der Fraport AG zurückzuweisen.

Zur Begründung der Einstufung des Abfalls als nicht gefährlicher Abfall siehe unter Nr. 6.

Bei der Anlage handelt es sich aufgrund der Einstufung des Abfalls als nicht gefährlicher Abfall um ein Vorhaben nach Nr. 8.9.2.1 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Für diese Anlagen ist in einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls festzustellen, ob die Errichtung und der Betrieb einer solchen Anlage einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen.

Die gemäß § 7 Abs. 1 durchgeführte allgemeine Vorprüfung erfolgte anhand der Kriterien der Anlage 3 UVPG (Kriterien für die Vorprüfung im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung) und ergab, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, da von dem geplanten Vorhaben keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

6. Abfalleinstufung/Abfallbewertung

6.1 Unzureichende Charakterisierung der vorgesehenen Materialien

Die Charakterisierung der zur Lagerung vorgesehenen Materialien ist unzureichend.

Bei den in den Jahren 2009 und 2010 durchgeführten Bodenuntersuchungen wurden punktuell PFC-Belastungen gefunden, die um bis zu drei Größenordnungen über den Belastungen in anderen Bereichen lagen. Es gibt aber keinerlei Aussage darüber, was mit diesen extrem belasteten Materialien geschehen ist.

Das abzulagernde Material ist demgegenüber nur in relativ grobe Kategorien gegliedert, wobei die Kategorie der höchsten Belastung nach oben offen ist. Es ist daher nicht auszuschließen, dass darin Materialien enthalten sind, die eine deutlich höhere Belastung zeigen und eine andere Behandlung erfordern.

Die Charakterisierung der abzulagernden Materialien hinsichtlich anderer Schadstoffgehalte fehlt bzw. ist unzureichend.

Insbesondere fehlen genaue Aussagen zu Schadstoffen, die ebenfalls aus der vorhergehenden Nutzung des Geländes resultieren und deren Existenz dort bereits nachgewiesen bzw. mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Dies betrifft insbesondere Rückstände von Lösungs- und Reinigungsmitteln sowie weitere Kohlenwasserstoffe mit Schadstoffpotential.

Das Bodenlager ist nur für nicht gefährliche Abfälle beantragt. Als gefährliche Abfälle einzustufendes Bodenmaterial darf folglich dort nicht abgelagert werden. Damit ist die Obergrenze an Schadstoffen, die in den abzulagernden Materialien enthalten sein dürfen, klar definiert.

Dies betrifft auch Kohlenwasserstoffe (z. B. Grenzwert für MKW > 1.000 mg/kg für karzinogene MKW und 2.500 mg/kg für andere MKW, 1.000 mg/kg für LHKW). Der Genehmigungsbehörde liegen zahlreiche Analysen aus orientierenden Untersuchungen zu den für Einstufung und Entsorgung relevanten Schadstoffparametern vor. Vor der Wahl des endgültigen Entsorgungsweges des Lager-Outputs müssen weitere Untersuchungen nach den Vorgaben der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA PN 98) durchgeführt werden. Hierbei müssen zusätzlich zu PFC zu zahlreichen weiteren Schadstoffen Analysen durchgeführt werden. Abhängig vom Entsorgungsweg sind dies die nach Deponieverordnung oder im Merkblatt LAGA M20 für die stoffliche Verwertung festgelegten Parameter. Die Anforderungen zur Analyse des Bodenmaterials (PFC und andere Schadstoffe) werden in Nebenbestimmungen zum Genehmigungsbescheid festgelegt.

6.2 Bewertung der von den vorhandenen Kontaminationen ausgehenden Gefahren

Es wird eingewendet, die Bewertung der von den vorhandenen Kontaminationen ausgehenden Gefahren entspräche nicht dem Stand von Wissenschaft und Technik.

Nirgendwo im vorgelegten Antrag oder in den dazu vorgelegten Gutachten würde ausreichend darauf eingegangen, dass es in den letzten Jahren eine Reihe neuer Erkenntnisse über die Humantoxizität einzelner PFC bzw. der Stoffklasse als Ganzes gegeben habe, die bereits zu einer Neueinstufung einzelner Komponenten durch die Europäische Chemikalienagentur ECHA geführt hätten. Im Juni vergangenen Jahres hätten die EU-Umweltminister die EU-Kommission aufgefordert, einen Aktionsplan zu entwickeln, der die Belastungen durch PFC soweit wie möglich reduzieren solle.

Eine angemessene Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips würde es daher gebieten, bei der Festlegung der notwendigen Maßnahmen nicht nur teils Jahrzehnte alte Grenzwerte, sondern auch aktuelle gesicherte Erkenntnisse zu berücksichtigen.

Neuere Erkenntnisse haben gezeigt, dass PFC leicht aus dem Boden auswaschbar sind und daher Eluatwerte besondere Berücksichtigung finden müssen, wie z. B. in den „Leitlinien zur vorläufigen Bewertung von PFC-Verunreinigungen in Wasser und Boden“ des Bayerischen Landesamts für Umwelt und im Entwurf des bundeseinheitlichen „Leitfaden zur PFC-Bewertung“ beschrieben. Bei der Wahl von Entsorgungswegen sind die Grenzwerte aus diesen Leitfäden heranzuziehen. Momentan bestehen hier noch je nach Bundesland unterschiedliche Regelungen. In Hessen wurden die abfallrechtlichen Regelungen im Entwurf des bundeseinheitlichen „Leitfaden zur PFC-Bewertung“ per Erlass eingeführt.

6.3 Baumaßnahmen außerhalb der RGF I + II)

Es wird eingewendet, in Register 6 würde ausgesagt, dass zurzeit weitere Baumaßnahmen außerhalb der Rückgabeflächen 1 + 2 stattfänden. Wo genau befinden sich diese Flächen? Sind

damit Baumaßnahmen auch außerhalb Terminal 3 gemeint? Weiter hieße es, solle 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?

Keine Einwendung zum beantragten Bodenlager, daher irrelevant.

6.4 Belastung der zu lagernden Böden nicht ausreichend dargestellt a)

Es wird eingewendet, dass in den Antragsunterlagen die Belastung der zu lagernden Böden nicht ausreichend beschrieben sei. In Kapitel 7 der Antragsunterlagen (Stoffe, Stoffmengen, Stoffdaten) würden lediglich die per- und polyfluorierten Chemikalien (PFC) dargestellt. Dies suggeriere, dass die Böden lediglich mit diesen Schadstoffen belastet seien. Es sei aufgrund der Nutzungen der ehemaligen Airbase mit weiteren Schadstoffbelastungen zu rechnen. Insbesondere würde von einer Verschmutzung mit ölhaltigen Resten ausgegangen. Die Angaben seien notwendig, um zu prüfen, ob der erforderliche Stand der Technik bei der Lagerung eingehalten würde. Darüber hinaus spiele die Kenntnis über die Schadstoffe für die Frage, ob diese Böden einer Behandlungsanlage zugeführt werden könnten, eine entscheidende Rolle.

Die Konzentrationen von anderen Schadstoffen sind für die Abfalleinstufung von untergeordneter Bedeutung, da nur Aushub mit PFC-Belastungen im Bodenlager bis zur endgültigen Entsorgung bereitgestellt wird. Aushub mit anderen einstufigsrelevanten Schadstoffkomponenten wird hingegen direkt einer Entsorgung zugeführt. Siehe auch 6.2.

6.5 Insbesondere: Fehlerhafte Bestimmung des Abfallschlüssels

Es wird eingewendet, dass in Fach 7 des BImSchG-Antrags der unzutreffend angenommene Abfallschlüssel (AVV-Nummer) 17 05 04 („Boden, der nicht unter 17 05 03* fällt“) näher begründet würde. Die Ausführungen würden nicht überzeugen.

Denn es würde allein mit einem angeblichen Grenzwert für PFOS der EG-Verordnung 850/2004 - dort Anhang IV und Anhang III - von 50 mg/kg bzw. 30.000 mg/kg argumentiert. Weder der „Grenzwert“ des Anhangs IV, noch der des Anhangs III sei nach den Unterlagen erreicht. Ohne Angabe einer Belegstelle würde ausgeführt, dass die Überschreitung des Wertes des Anhangs IV der Verordnung Nr. 850/2004 nicht zwangsläufig zur Einstufung des Abfalls als gefährlich führen würde und deshalb der wesentlich höhere Grenzwert des Anhangs III von 30.000 mg/kg maßgeblich sei. Dies könne wie ausgeführt nach dem Rechtsstandpunkt des Antragstellers eigentlich dahinstehen, da auch der Grenzwert des Anhangs IV angeblich nicht erreicht sei, belege aber aus Sicht der Einwenderin, dass die Verordnung Nr. 850/2004 nicht maßgeblich sein könne, da eine Belastung von 2,9 Gramm je Kilo Boden zur Einstufung als ungefährlich führen würde, obwohl bei dieser Konzentration die Belastung wohl schon mit bloßen Auge sichtbar wäre.

Auf derselben (Seite 38 der Antragsunterlagen) würde aber ausgeführt, dass die Bodenproben mit 13 PFC-Verbindungen belastet gewesen seien, unter anderem PFOS, aber auch PFOA, PFOSA, PFDA, PFBA, PFBS usw. In der Verordnung Nr. 850/2004 seien aber für diese Verbindungen schon nach Angaben der Fraport AG keine Grenz- oder Orientierungswerte genannt, sodass die aus der Kontamination des Bodens mit PFOS gezogene Schlussfolgerung nicht für den gesamten Boden vertretbar sei.

Da die Herleitung der Ungefährlichkeit nicht überzeuge, da eine Belastung zumindest mit PFOA, PFOSA etc. immer als gefährlich anzusehen sei, könne richtigerweise nur von dem Abfallschlüssel Nr. 17 05 03* ausgegangen werden.

Richtigerweise sei ferner damit tatsächlich auf die vom Antrag ausgeführte Handreichung des Landesamts für Umwelt des Landes Bayern vom April 2017 abzustellen, welcher zwar (nur) Prüf- und Sanierungsschwellenwerte zur Zuordnung in die Abfallklassen Z1.1 und Z.2 nenne.

Es fiel aber an dem Antrag auf, dass die in der Landes-Richtlinie genannten Prüf- und Schwellenwerte zwar aufgeführt würden, eine Zuordnung des belasteten Bodenaushubs zu diesen Prüf- und Schwellenwerten aber nicht erfolge. Diese Darstellung sei hochgradig mangelhaft, da die vom Landesamt vorgeschlagenen Werte überschritten seien und damit der Abfall als gefährlich einzustufen sei.

Dies ergibt sich aus den Belastungswerten auf Seite 41 ff., dort in den Tabellen 7-3, 7-4 und 7-5, in denen die Belastung näher ausgeführt wird. Die Summenkonzentration der PFC-Gehalte reiche bis zu 1.610 µg/kg aus dem Bereich „Ramp 1-3“.

Angesichts eines Z2-Wertes an der in der herangezogenen Tabelle des Bayerischen Landesumweltamtes von 0,4 µg /Liter sei zwar eine direkte Zuordnung nur zu den in Tabelle 7-5 genannten Eluat-Werten möglich. Es erschiene aber der Befund angesichts der Belastung naheliegend, dass es sich um derart belasteten Bodenaushub handele, dass eine Einstufung als ungefährlich unmöglich sei.

Folgende Konzentrationen der Feststoffe seien in Tabellen 7-3, 7-4 und 7-5 genannt:

Tab. 7-3:

PFC (max.) 278 µg/kg

PFOS (max.) 212 µg/kg

PFOA (max.) 13 µg/kg

PFHxS (max.) 53 µg/kg

Tab. 7-4:

PFC (max.) 620 µg/kg

PFOS (max.) 620 µg/kg

Tab. 7-5

PFC (max.) 1.610 µg/kg

PFOS (max.) 1200 µg/kg

PFOA (max.) 170 µg/kg

PFHxS (max.) 120 µg/kg

PFOSA (max.) 120 µg/kg

Insbesondere der Summenwert PFC in Tabelle 7-5 belege mit 1.610 µg/kg eine bedenklich hohe Belastung des Bodens.

Dies belege auch die in Tab. 7-6 genannten Eluat-Gehalte. Der Maximalwert von 238 µg /Liter liege deutlich höher als die vom Landesamt für die Stoffe noch für zulässig angesehenen Eluat-Werte. Bezüglich PFOS ergäbe sich mit 210 µg /Liter eine deutliche Überschreitung des in der Richtlinie des Bayerischen Umweltamtes ausgewiesenen Sanierungsschwellenwertes von 0,4 µg/Liter. Dasselbe ließe sich für PFOA, PFHxS, H4PFOS und PFUSA ebenfalls darlegen. Im Ergebnis sei der angenommene Abfallschlüssel falsch!

Nachfolgend würde in dem Kapitel 7 dargelegt, dass das Umsetzen der 600.000 m³ bei einer Durchsatzleistung von 3.500 m³/Tag mit 540 Lkw Bewegungen (Hin- und Rückfahrt), also 270 Andienungen pro Tag zu rechnen ist. Hieraus ergäbe sich eine Dauer der Umsetzung von mindestens 171 Arbeitstagen, wenn die genannte Durchsatzleistung an jedem Tag erreicht werden würde, was natürlich unrealistisch sei.

Dies bedeute, dass die Umsetzung allein ca. ein Jahr dauert, eine fertig gebaute Anlage sei hierfür natürlich Voraussetzung. Dies belege die unter Ziff. 1 vorgebrachte Kritik an der zeitlichen Unbestimmtheit des Antrags und der dort angenommenen Prämissen für die Anwendbarkeit z. B. der DepV.

Insgesamt würden sich aus dieser Rechnung auch 92.571 Lkw-Fahrbewegungen in dem Jahr der Umsetzung ergeben, die zusätzlich auf das Flughafenareal geführt würden.

Die Abfalleinstufung als gefährlicher bzw. nicht gefährlicher Abfall erfolgt nach der Abfallverzeichnis-Verordnung (AVV) in Verbindung mit Anhang III der EU-Abfallrahmenrichtlinie (RL 2008/98/EG).

Zusätzlich kann für die Einstufung die EU-Verordnung über persistente organische Schadstoffe (VO EG Nr. 850/2004, sogenannte POP-VO) relevant sein. Bestimmte in Anhang IV dieser Verordnung genannte Schadstoffe führen bei Überschreitung des dort genannten Grenzwertes zur Einstufung als gefährlicher Abfall. Welche dies sind, ist in Punkt 2.2.3 der Einleitung der AVV geregelt. PFOS ist hier nicht aufgeführt. Damit spielt die POP-VO für die Abfalleinstufung hier keine Rolle, sondern ausschließlich die AVV in Verbindung mit Anhang III der EU-Abfallrahmenrichtlinie (RL 2008/98/EG).

In Anhang III der EU-Abfallrahmenrichtlinie werden den Schadstoffen je nach Gefahrenklasse/-kategorie unterschiedliche Konzentrationsgrenzen zugeordnet. Bei Überschreitung dieser Konzentrationsgrenzen der Schadstoffe im Verhältnis zum gesamten Abfall wird dieser als gefährlich eingestuft. Herangezogen werden immer die Feststoffwerte, d.h. der Schadstoffgehalt pro Kilogramm Gesamtabfall. Dabei werden prinzipiell alle Schadstoffe berücksichtigt, denen ein Gefahrenhinweis nach EU-Recht zugeordnet ist. Dies betrifft mehrere PFC-Verbindungen (PFOA, mehrere PFCA, PFOS, PFHxS). Diesen Verbindungen werden reproduktionstoxische und krebserregende Eigenschaften zugeschrieben. Die niedrigste festgelegte Konzentrations-

grenze in der EU-Abfallrahmenrichtlinie ist die von 0,3% für die Eigenschaft Reproduktionstoxizität der Stoffe PFOS, PFOA, PFNA, PFDA, PFUnDA, PFTrDA, PFTeDA. Diese Grenze von 0,3% = 3000 mg/kg ist damit einstufigsrelevant. Enthält der Bodenaushub bzw. Bauschutt die genannten PFC in einer Konzentration von mehr als 3000 mg/kg ist dieser als gefährlicher Abfall einzustufen. Da der Bodenaushub am Flughafen PFC-Gehalte in der Größenordnung von 1 mg/kg aufweist, ist er als nicht gefährlicher Abfall einzustufen.

In den „Leitlinien zur vorläufigen Bewertung von PFC-Verunreinigungen in Wasser und Boden“ des Bayerischen Landesamts für Umwelt und im Entwurf des bundeseinheitlichen „Leitfaden zur PFC-Bewertung“ werden Grenzwerte für die PFC-Belastung im Eluat genannt, welche deutlich niedriger liegen als die Feststoffwerte der EU-Abfallrahmenrichtlinie zur Abfalleinstufung. Das Eluat enthält die aus dem Boden ausgewaschenen Schadstoffe in flüssiger Lösung. Die Berücksichtigung der Schadstoffgehalte im Eluat ist wichtig für die Entscheidung, wo der Boden entsorgt werden kann, da diese in Zusammenhang mit der Auswaschung in das Grundwasser stehen. Im Abfallrecht bestimmen die sogenannten Z-Grenzwerte der genannten Leitfäden, wo und ob der Boden wieder eingebaut und damit verwertet werden darf. Die genannten Leitfäden werden hierfür herangezogen. Bundeseinheitliche Grenzwerte gibt es jedoch noch nicht, in Hessen ist der „Leitfaden zur PFC-Bewertung“ per Erlass eingeführt. Prinzipiell entscheidet die für den Entsorgungsort zuständige Behörde über die Zulässigkeit.

Die Eluatgrenzwerte aus den genannten Leitfäden spielen jedoch für die Einstufung als gefährlicher oder nicht gefährlicher Abfall keine Rolle. Die Überschreitung der Eluatwerte beschränkt die Entsorgungswege. Bei Überschreitung der Z2-Grenzwerte ist die Entsorgung auf einer Deponie erforderlich, die über eine entsprechende Sickerwasseraufbereitung verfügt. Einen Einfluss auf den Abfallschlüssel hat dies aber nicht.

6.6 Plan 5.3 - Potentielle Schadstoffe

Es wird eingewendet, die Aussage dieses Plans schiene ein gut gehütetes Rätsel. Es wird gefragt, was die Autoren damit sagen wollten?

- in den hervorgehobenen Bereichen fänden Erdarbeiten statt
- in den hervorgehobenen Bereichen könnten sich Schadstoffe befinden
- in den hervorgehobenen Bereichen würde nach Schadstoffen gesucht und sie würden dort (und nur dort) beseitigt.

In dem BImSchG-Antrag für das Bodenlager als Anlage 5.3 angehängten Lageplan sind alle Baufelder verzeichnet, in denen im Zuge der Baumaßnahme zum Neubau des Terminals 3 Eingriffe in den Boden stattfinden. In dem Übersichtslageplan sind, wie es der Titel bereits erläutert, alle potentiellen Stellen gekennzeichnet, an denen Bodenmaterial anfallen kann.

7. Entsorgungskonzept

7.1 Fehlendes Entsorgungskonzept

Es wird eingewendet, dieser Antrag der Fraport AG auf Erteilung einer Genehmigung für die Einrichtung und den Betrieb eines Bodenlagers nach § 10 Abs.3 BImSchG sei abzulehnen, weil nicht geklärt sei, wie die Entsorgung/Aufbereitung des PFC-verseuchten Aushubs erfolge.

Das Bodenlager wird beantragt, um das Bodenmaterial entsprechend den Anforderungen des BImSchG an genehmigungsbedürftige Anlagen bis zur endgültigen Klärung der Verwertung zwischenlagern zu können. An der Entsorgung des Bodenmaterials wird derzeit gearbeitet.

Rechtzeitig vor Inbetriebnahme des Lagers ist ein Entsorgungskonzept für die abzulagernden Abfälle zu erstellen und dem Dezernat IV / F 42.2 - Abfallwirtschaft West zur Zustimmung vorzulegen (siehe NB 6.12).

7.2 Zeitliche Gestaltung des Lagerkonzepts

Es wird eingewendet, das Lagerkonzept sei insbesondere im Hinblick auf die zeitliche Gestaltung nicht schlüssig.

- Es fehlten alle Aussagen dazu, warum eine Bestandsdauer dieses Lagers von maximal fünf Jahren realistisch sein solle und welches Entsorgungskonzept für die temporär gelagerten Materialien zum Tragen kommen solle. Angesichts der Tatsache, dass Deponieraum für PFC-belastete Materialien in ganz Europa extrem knapp bzw. nicht vorhanden sei, fehle dieser zeitlichen Begrenzung jede Plausibilität.
- Vor diesem Hintergrund sei die Aussage, dass jede eingelagerte Materialeinheit maximal drei Jahre im Lager verbleiben solle, erst recht nicht plausibel. Auch fehle eine klare Aussage dazu, mit welchen zusätzlichen Umlagerungsprozessen diese Vorgabe verbunden sein solle und welche zusätzlichen Belastungen dadurch entstehen würden.

Das Bodenlager wird beantragt, um das Bodenmaterial entsprechend den Anforderungen des BImSchG an genehmigungsbedürftige Anlagen bis zur endgültigen Klärung der Verwertung zwischenlagern zu können. Die Vorlage eines Entsorgungskonzeptes kann durch das Regierungspräsidium Darmstadt als Auflage zur Genehmigung festgelegt werden.

Die Befristung des Antrags auf fünf Jahre beruht auf der Einschätzung, dass der Bodenaushub während des 5-jährigen Betriebs des Bodenlagers ordnungsgemäß entsorgt sein wird. Die eingeleiteten Maßnahmen zur Entsorgung des Bodenmaterials zeigen, dass die drei Jahre Lagerdauer, unter Berücksichtigung von organisatorischen Maßnahmen bei der Ein- und Auslagerung einzelner Chargen, auskömmlich sein wird.

7.3 Lagerung belasteter und unbelasteter Böden)

Es wird eingewendet, aus den Unterlagen ginge hervor, dass belastete und unbelastete Böden gelagert werden sollen. Allerdings sei nicht nachvollziehbar, wie eine sinnvolle Trennung der Fraktionen realisiert werden solle. In Verbindung mit Punkt 1 wird vorgeschlagen, weitere Halde herzustellen, die je nach Fraktion eindeutig zu unterscheiden seien.

Materialien unterschiedlicher Belastungen, d. h. unterschiedlicher Z-Klassen, dürfen bei der Lagerung nicht vermischt werden. Ausschlaggebend für die Getrennthaltung ist der Verwertungsweg. Belastetes Material darf nicht mit weniger belastetem Material vermischt werden, um die Abfallannahmekriterien für die nachgeschalteten Entsorgungswege zu erreichen. Diese Anforderung ist als Nebenbestimmung zum Bescheid festgelegt und ist von der Antragstellerin einzuhalten. Im Antrag ist eine Trennung unterschiedlicher Belastungsstufen mit Folien vorgesehen.

7.4 Fehlendes langfristiges Entsorgungskonzept

Es wird eingewendet, die Stadt Neu-Isenburg lehne eine Deponie an einer für die Luftfracht vorgesehenen Stelle ab. Die Fläche sei aus luftverkehrlicher Sicht zu wertvoll, um eine Abfall-Deponie mit ungewisser Betriebsdauer aufzunehmen. Wertvoll sei die Fläche schon deshalb, weil für ihre Anlegung wertvoller Bannwald geopfert worden sei.

Das geplante „Bodenlager“ sei eine Deponie im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 3 DepV, da Ausnahmen im Sinne des Abs. 3 nicht vorlägen.

Weiter sei festzustellen, dass es keine befristete BImSchG-Genehmigung gäbe und eine solche auch nicht beantragt sei. Dann handelt es sich aber um eine Abfall- Deponie.

Das jetzige Entsorgungskonzept erscheine weder ernsthaft beabsichtigt noch hinreichend schlüssig oder gar alternativlos. Da die Umsetzung der Genehmigung durch Fraport nicht beabsichtigt sei, sei schon das Sachbescheidungsinteresse an einer zu einer Deponie führenden Genehmigung zu bezweifeln.

So hätte beispielsweise die Frankfurter Rundschau am 17.02.2020 berichtet, dass man bei Fraport überlege, den Antrag zurückzuziehen. Die Fraport befinde sich aktuell in einem Vergabeverfahren. Sie habe die Beseitigung von 180.000 Kubikmeter ausgeschrieben. Sie sei an das Vergabeverfahren gebunden. Wie könne es sein, dass die Fraport AG das Baurecht für eine 600.000 Kubikmeter Abraum fassende Deponie beantrage und gleichzeitig den Zuschlag für die Entsorgung ca. eines Drittels des Aushubs erteile?

Die beiden Vorhaben stünden zueinander in Widerspruch. Entweder verfolge die Fraport AG ernsthaft den nunmehr offengelegten Genehmigungsantrag oder sie beabsichtige eine anderweitige Entsorgung zumindest eines Teils der Bodenbelastung. Die Fraport müsse sich hier aber klar entscheiden. Es könne nicht sein, dass sich die Fraport AG hier Genehmigungsrecht im Wege einer Vorratsplanung für eine Ablagerstätte beschaffe und dann völlig anders entsorge bzw. saniere.

Die Abfuhr des kontaminierten Erdreichs widerspräche nicht nur der nach §§ 4 ff. i. V. m. 10 ff. BImSchG erteilten Genehmigung, sondern auch den zitierten Auflagen in Ziff. A XI 11.3 und 12 des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007. Eine solche Vielzahl von Lkw-Bewegungen sei nicht planfestgestellt und bedürfe zunächst der Änderung des Planfeststellungsbeschlusses.

Die abfallrechtliche bzw. bundes-immissionsschutzrechtliche Genehmigung könne im Rahmen der Änderung des Planfeststellungsbeschlusses eingeholt werden, da der Änderungsplanfeststellungsbeschluss Konzentrationswirkung entfaltet (§ 8 Abs. 1 S. 1,2. Alt. LuftVG i. V. m. § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG).

Überdies dränge sich der Eindruck auf, dass die zur Lagerung vorgesehenen Bodenbestandteile unterschiedlich stark mit Schadstoffen beaufschlagt seien. So lasse sich wohl fachlich feststellen, dass die PFC-belasteten Böden gereinigt werden könnten. Bei anderen Teilen des Aushubes, z. B. wenn sie mit MHKW belastet seien, ließen sich wohl die Kontaminationen nicht durch Auswaschen beseitigen. Es dürfe auf der Hand liegen, dass der Schutz des Mutterbodens, der beispielsweise in § 202 BauGB gesetzlich statuiert sei und der sich schon aufgrund der Tatsache, dass Boden ein endliches Umweltgut sei, aufdränge, hier zunächst die Verminderung der Umweltbeeinträchtigung gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG durch Aufbereitung des Bodens erzwingen.

Der Fraport AG wäre deshalb jedenfalls der Betrieb einer Boden-Reinigungsanlage aufzuerlegen.

Solle beispielsweise die von Fraport geplante Entsorgung bzw. Abfuhr eines Bodenaushubes in der Größenordnung von 180.000 m³ oder gar 600.000 m³ zur Ausführung kommen, stelle sich die Frage, wieviel Fahrbewegungen durch solche Abfuhrmengen ausgelöst würden. Ginge man von der Aushubmenge von 20 t aus, die durchschnittlich ein größerer Lkw bewerkstelligen könne (4 Achser) so ergäbe sich hieraus eine Vielzahl von Fahrbewegungen: Ansatzweise ist davon auszugehen, dass die Menge von 600.000 m³ etwa der Aushubmenge von einer Millionen Tonnen Erde entspräche. Demzufolge wären zur Abfuhr dieser Menge insgesamt ca. 50.000 Lkw- Fahrten (!) mit Hin- und Rückfahrt erforderlich.

Anders als die Antragsunterlagen zur vorbezeichneten Genehmigung behaupten würden, sei natürlich bei dieser Menge an Fahrbewegungen auch mit einer Belastung der umliegenden Wohngebiete auch in der Stadt bzw. Gemarkung Neu-Isenburg zu rechnen. Alles andere sei bei vernünftiger Betrachtung eine Augenwischerei.

Die Belastung des Verkehrsnetzes dürfe dabei sehr stark davon abhängen, welche Deponien angefahren würden, um den Aushub zu entsorgen. Da nach diesseitiger Einsicht aber noch nicht feststünde, welche Deponien endgültig den Bodenaushub aufnehmen sollten, ließe sich auch nicht sicher sagen, dass die benachbarten Gemeinden, insbesondere die Stadt Neu-Isenburg, nicht durch diese Abfuhrmengen belastet würden.

Selbst wenn die Entsorgung nicht im oder durch den Landkreis Offenbach erfolge, sei damit zu rechnen, dass zumindest Leerfahrten Neu-Isenburg tangierten, und zwar angesichts der erheblichen Mengen, die abzufahren seien, auch in relevanten, für die Verkehrsbelastung der

Stadt bedenklischen Größenordnungen. Firmen wie die Firma Gurdulic & Knettenbrech oder die Firma Chantre, die solche LKW zur Verfügung stellen könnten, seien in Neu-Isenburg mit ihren Fuhrparks beheimatet.

Demzufolge ließe sich überhaupt nicht nachvollziehen, warum bisher kein ausgewogenes und endgültiges Entsorgungskonzept seitens der Fraport AG vorgelegt würde, obwohl hierfür offenkundig hinlänglich Zeit gewesen sei. Aus Sicht der Stadt Neu-Isenburg scheine - wie bereits ausgeführt - eine Mischung aus Deponierung, Aufbereitung vor Ort und Zwischenlagerung, also die zeitliche Streckung der Abfuhr bzw. Entsorgung vorzugswürdig. Hier müssten verschiedene Modelle erarbeitet und auch in Kooperation mit den betroffenen Umlandgemeinden die Verkehrsbelastung in Form einer Verteilung gesteuert werden. In den Nachbargemeinden würden die Bauarbeiter wohnen und gepflegt werden, trotzdem stimme sich die Fraport AG mit den Umlandgemeinden nicht ab. Nicht ansatzweise könne ein solcher Dialog bzw. ein solches Angebot zur Vereinbarung einer entsprechenden Maßnahme derzeit festgestellt werden.

Deshalb sei die vorliegende Einwendung zu erheben. Die beantragte Genehmigung dürfe, solange nicht verkehrsgutachterlich geprüft würde, wie die Belastung für die Umlandgemeinden aussähe, nicht erteilt werden. Es würde deshalb ausdrücklich beantragt, ein Verkehrsgutachten durch ein nicht von der Fraport AG beauftragtes Institut erstellen zu lassen bzw. eine von Fraport AG vorgelegte Verkehrsuntersuchung entsprechend validieren zu lassen und den betroffenen Nachbarkommunen Gelegenheit zur Stellungnahme zu dieser Verkehrsuntersuchung zu geben.

Ziel muss es sein, den Bodenaushub einer endgültigen Entsorgung zuzuführen. Das Bodenlager dient als Zwischenlager, falls kurzfristig nicht ausreichend Entsorgungskapazitäten gefunden werden. Dies ist zum derzeitigen Zeitpunkt noch ungewiss. Daher muss das Genehmigungsverfahren zum Bodenlager parallel zur Suche nach geeigneten Entsorgungswegen stattfinden. Da endgültige Entsorgungswege zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht gefunden waren, konnten diese im Antrag auch noch nicht dargestellt werden. Die Suche nach Entsorgungswegen ist inzwischen fortgeschritten. Im Genehmigungsbescheid wird eine Nebenbestimmung festlegen, dass ein Entsorgungskonzept vor Inbetriebnahme des Lagers zu erstellen und mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen ist. Ein entsprechender Austausch zu Entsorgungswegen findet auch aktuell fortlaufend statt.

Eine mögliche Bodenwäsche zur Reduzierung der PFC-Belastung ist eine Entsorgungsoption. Waschversuche in einer externen Anlage werden derzeit durchgeführt. Den Betrieb einer Bodenaufbereitungsanlage vor Ort kann Fraport aber nicht auferlegt werden. Neben dem abfallrechtlichen Grundsatz des Verwertungsvorrangs vor einer Beseitigung der Böden muss auch der Aspekt der Entsorgungssicherheit Berücksichtigung finden, gerade vor dem Hintergrund der zeitlichen Limitierung der Lagerdauer.

Siehe 10.1 zum Verkehrslärm.

8. Grundwasser- und Bodenschutz

8.1 Mischung und Wiedereinbau der Böden

Es wird eingewendet, Fraport liebäugle damit, belastete und unbelastete Böden so zu vermischen, dass sie wieder eingebaut werden könnten. Hiervon wäre auch der im Genehmigungsverfahren stehende Trinkwasserbrunnen der Fa. Infraseriv betroffen, dessen Trinkwasserschutzgebiet sich auch unter das Terminal 3 erstreckt. Der Wiedereinbau belasteter Böden solle somit untersagt werden.

Keine Einwendung zum beantragten Bodenlager, daher irrelevant. Der Wiedereinbau von Böden ist nicht Gegenstand dieses Genehmigungsverfahrens.

8.2 Brunnen der Infraseriv

Es wird eingewendet, im Verfahren der Erweiterung des Kieswerks Mitteldorf habe die Firma Infraseriv einen neuen Brunnen zur Förderung höchstwertigen Grundwassers u. a. für Kosmetik und Medizinprodukte beantragt. Zwar sei das einige Kilometer von dem Bodenlager entfernt, trotzdem solle hier detailliert geprüft werden, inwiefern es zu Nutzungskonflikten und möglichen Beeinträchtigungen kommen könne. Bevor darüber nicht entschieden worden sei, dürfe an dieser Stelle kein Bodenlager errichtet werden. Auch aus diesem Grund sei der Standort nicht für das Bodenlager geeignet. In diesem Zusammenhang wird auf das Festsetzungsverfahren Wasserschutzgebiet Trinkwasserbrunnen Infraseriv verwiesen, das ebenfalls das Gebiet des Bodenlagers berühren würde.

Bei dem laufenden Verfahren zur Festsetzung eines Wasserschutzgebiets für die Trinkwasserbrunnen der Infraseriv GmbH & Co. Höchst KG handelt es sich nicht um ein Genehmigungsverfahren für einen neuen Brunnen. Das Wasserrecht für die Entnahme von Grundwasser aus zwei Brunnen für die Trinkwasserversorgung des Industriepark Höchst wurde bereits 2011 genehmigt.

Aus den beiden Brunnen werden bis zu 4 Mio. m³ Trink- und Brauchwasser jährlich gefördert und dem Industriepark Höchst zur Verfügung gestellt. Wasser in Trinkwasserqualität wird für die Herstellung von Pharmaprodukten sowie für die Versorgung der 22.000 Mitarbeiter benötigt. Die Trinkwassergewinnung ist mit einer Grundwassergewinnung zur öffentlichen Wasserversorgung gleichzusetzen.

Zusätzlich zu den rechtlichen Anforderungen, die allgemein für den Gewässerschutz gelten, sind deshalb in Einzugsgebieten von Trinkwassergewinnungsanlagen zur Sicherstellung der öffentlichen Wasserversorgung weitere Maßnahmen, Nutzungsbeschränkungen und Verbote festzulegen, um die Beschaffenheit des Grundwassers zu erhalten und ggf. zu verbessern.

Wasserschutzgebiete können nach § 51 Abs.1 Nr. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Verbindung mit § 33 des Hessischen Wassergesetzes (HWG) zum Schutz der öffentlichen Wasserversorgung durch Rechtsverordnung festgesetzt werden, soweit dies das Wohl der Allgemeinheit erfordert.

Die Ausweisung eines Wasserschutzgebiets für die Brunnen wurde von der Firma Infraserv GmbH & Co. Hoechst KG im April 2018 angeregt. Das Verfahren zur Ausweisung des Wasserschutzgebietes (WSG-ID 433-009) wurde im Juli 2018 gestartet. Vom Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) liegt ein hydrogeologisches Gutachten sowie eine parzellenscharfe Abgrenzung der Schutzgebietszonen vor.

Laut diesem Abgrenzungsvorschlag läge das geplante Bodenlager in der zukünftigen Wasserschutzgebietszone IIIB (äußere Schutzzone).

Sofern ein Antrag auf Ausweisung eines Wasserschutzgebietes bereits gestellt worden ist und ein Vorschlag des HLNUG zur Abgrenzung der Schutzzonen vorliegt, ist von einem sogenannten geplanten Wasserschutzgebiet auszugehen. Dies ist hier der Fall. Bei einem geplanten Wasserschutzgebiet können Anforderungen an Vorhaben innerhalb der einzelnen Schutzzonen gestellt werden, die vergleichbar sind mit den Regelungen der zukünftigen Schutzgebietsverordnung. Dies gilt zumindest dann, wenn mit hinreichender Sicherheit zu erwarten ist, dass sich entsprechende Regelungen später auch in der Schutzgebietsverordnung befinden werden und davon ausgegangen werden kann, dass es zu einer Verabschiedung der Verordnung mit dem vorläufigen Inhalt kommen wird. Davon ist im vorliegenden Fall auszugehen.

Der Errichtung des Bodenlagers konnte in diesem Fall, vor dem Hintergrund, dass es sich bei der Anlage um eine zeitliche befristete Lagerung handelt und der belastete Boden aus dem örtlichen Umfeld stammt (ebenfalls Zone IIIB), zugestimmt werden.

Der Betrieb des Bodenlagers, wie in den vorgelegten Planunterlagen dargestellt, ist konform mit den voraussichtlichen Ver- und Geboten der Wasserschutzgebietsverordnung für die Zone IIIB.

Die Sicherungsmaßnahmen zur Verhinderung der Versickerung von kontaminiertem Niederschlagswasser und die Eignung der Fläche zur Lagerung von wassergefährdenden Stoffen wird als ausreichend beurteilt.

Die strengeren Anforderungen in Wasserschutzgebieten der „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV)“ sind nicht anzuwenden, da nur die Wasserschutzgebietszonen I, II und die engere Schutzzone IIIA „Schutzgebiete“ im Sinne der AwSV sind (vgl. §2 (32) AwSV).

Im Grundwasserzustrom zu den Brunnen der Firma Infraserv gibt es bereits Grundwassermessstellen, die regelmäßig auf PFC untersucht werden. Somit können, sofern dort zukünftig eine Gefährdung für die Brunnen nicht ausgeschlossen werden kann, rechtzeitig entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden.

Dass das geplante Bodenlager eine Gefährdung der Trinkwasserschutzonen darstellt, ist insofern zu relativieren, als die Stoffgruppe der PFC schon seit ca. 1975 in Feuerlöschschäumen eingesetzt wurden und somit schon lange vor den ersten Erkundungsmaßnahmen in Deutschland und am Flughafen Frankfurt/Main im Jahr 2006/2007 in den Untergrund gelangen konn-

ten. Bei der bekannten Belastung der zu lagernden Böden kann es, selbst wenn man von einem Versagen der technischen Schutzmaßnahmen bei der Lagerung ausgeht, zu keiner wesentlichen Erhöhung der schon bestehenden Grundwasserbelastung kommen.

Diese ist, wie ja offensichtlich schon bekannt, über zahlreiche Messstellen und Erkundungsbohrungen auf dem Flughafengelände bereits nachgewiesen. Die dabei getätigten Bohrungen reichen teilweise bis ca. 50 m Tiefe.

Belastungen des Bodens durch andere Schadstoffe, wie z. B. Kohlenwasserstoffe oder BTEX wurden mit dem Rückbau der entsprechenden Anlagen der US Air Force bereits saniert und können, wenn überhaupt, nur noch eng begrenzt punktuell auftreten. Noch in Sanierung befindet sich die BTEX-Verunreinigung des Grundwassers.

8.3 Gefahr für Trinkwasserschutzzonen

Es wird eingewendet, die jetzt als Zwischenlagerung (5 Jahre) gedachte Lagerstätte stelle eine Gefahr für die Umwelt, insbesondere für die rundherum befindlichen Trinkwasserschutzzonen dar, was dringlich zu vermeiden sei.

Das Material wird auf einer Asphaltfläche gelagert. Diese entspricht den Anforderungen der AwSV zur Abdichtung und zum Schutz der Eintragung in den Untergrund (siehe Gutachten in Kapitel 17). Von dem Bodenlager werden keine Stoffe in den Untergrund und somit auch nicht in das Grundwasser eingetragen. Vielmehr stellt der vorhandene belastete Boden eine Gefahr für die Umwelt dar, wenn er nicht sachgerecht gelagert und entsorgt wird. Siehe auch 8.2.

8.4 Zusätzliche Messstellen

Es wird eingewendet, die Baugrube des Terminals 3 habe vor ca. 1,5 Jahren das Grundwasser erreicht und man habe stolz verkündet, dass man die Fundamentierung unter dem Grundwasserspiegel durchgeführt habe - vermutlich seien bereits hierbei PFCs und weitere Schadstoffe ausgewaschen worden. Deshalb beantrage man zusätzliche Messstellen im Bereich der Grundwasserströme, die permanent überprüft werden müssten. Das Gelände der US-Airbase wäre bereits am 27.05.2010 als Altlast aufgrund von PFCs festgestellt worden und laut RP-DA wären die ersten Untersuchungen mit entsprechenden Nachweisen im Boden und im Grundwasser bereits 2007 durchgeführt worden.

Es wird gefragt, welche weiteren Belastungen dort vermutet würden und wonach außerdem noch gesucht würde? Welche weiteren Bodenbelastungen wären gefunden worden? Es sei davon auszugehen, dass die Einträge/Schadstoffe ca. 1 m pro Jahr durch Wassereintrag wanderten - deshalb stelle sich die Frage, ob die Sondiertiefen der 52 Rammkernsondierungen aus dem Jahr 2009 mit 5,5 m unter GOK ausreichend seien. Hier sollten weitere Untersuchungen erfolgen.

Keine Einwendung zum beantragten Bodenlager, daher irrelevant. Zuständigkeit Bodenschutz.

8.5 Maximale Schadstoffkonzentrationen

Es wird eingewendet, dass ohne dass im Vorhinein klargelegt würde, welche Messwerte der PFC belastete Boden maximal beinhalten dürfe, damit man diesen Aushub wieder verbauen könne, dürfe kein PFC belasteter Boden wiederverwendet werden dürfe. Über einen möglichen Grenzwert der Wiederbenutzbarkeit sei ein neutrales Gutachten einzuholen.

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

Keine Einwendung zum beantragten Bodenlager, daher irrelevant. Zuständigkeit Bodenschutz.

8.6 Sanierung aufgrund von MKW und Schwermetallen

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

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

Keine Einwendung zum beantragten Bodenlager, daher irrelevant. Aushub mit einer abfallstufungsrelevanten Sekundärkontamination wird direkt einer Entsorgung zugeführt. Darüber hinaus wird das Bodenlager als AwSV-Fläche hergestellt.

8.7 Vorbelastung der LF5 / zu Anlage 15.4, S. 7

Es wird eingewendet, dass die Luftfrachtfläche LF5 bereits 2014 mit Bodenmaterial aus der auf RAMP 6 gelegenen Bodenhalde M 6.4 aufgefüllt worden sei (1 m Mächtigkeit). Daraus würden sich die Hinweise auf PFC im Boden des Parkplatzes auf LF5 ableiten und PFC wäre auch nachgewiesen worden. Es wird deshalb eine Sanierung/Abtragung des belasteten Bodens erwartet, unabhängig davon, ob hier ein Bodenlager errichtet würde oder nicht.

Keine Einwendung zum beantragten Bodenlager, daher irrelevant. Die Auffüllung der Luftfrachtfläche LF5 mit PFC-haltigen Böden ist bekannt. Im Zuge der Baumaßnahmen für den derzeit vorhandenen Mitarbeiter- und Holiday-Parkplatz hat das Regierungspräsidium Darmstadt einer Umlagerung bzw. dem Wiedereinbau des PFC-haltigen Bodens zugestimmt.

9. Anlagenbezogener Gewässerschutz

9.1 Anforderungen AwSV und Folienabdeckung

Es wird eingewendet, dass die offene Lagerung des Aushubs abzulehnen sei. Die Abdeckung mit Folien sei nicht so sicher wie eine Lagerung in einem geschlossenen Bereich. Es wird verwiesen auf den Fall von Boehringer-Ingelheim, wo eine ähnliche Problematik bestanden habe und dort unter einem Schutzzelt abgeräumt und alles in geschlossenen Behältern verstaut und abtransportiert wurde - am Flughafen hingegen solle die Erde nur mit einer Folie bedeckt 5 Jahre unter freiem Himmel liegen. Alle 5 Jahre solle dann der Zustand des Bodenlagers geprüft werden. Da das Bodenlager auf 5 Jahre begrenzt sei, würde hier womöglich eine Prüfung entfallen - bei einer Verlängerung der Genehmigung müsste dies zwingend erfolgen. Es müsse sichergestellt sein, dass Fraport nicht über den beantragten Zeitraum von 5 Jahren hinaus eine Verlängerung für das Bodenlager erhalte, denn der ursprüngliche Antrag laute auf eine Einrichtungsdauer von mehr als 5 Jahren. Dies wurde vom hessischen Ministerium als nicht vereinbar mit dem Planfeststellungsbeschluss abgelehnt und dann auf 5 Jahre verändert. Es müsse bei einer Genehmigung gewährleistet sein, dass nach den 5 Jahren das Problem tatsächlich gelöst sei und auch nicht nur irgendwohin verschoben würde (z. B. in ein anderes Zwischenlager). Hierfür fehlten detaillierte Überlegungen und Lösungsansätze in dem Antrag.

Die AwSV fordere 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) sei eine Genehmigung zur zeitlichen Verlängerung der Einrichtung nicht auszuschließen. In diesem Fall wird eine Prüfung der Lagerfläche und nicht nur eine repräsentative Prüfung der Verkehrsfläche gefordert. Die Belastung der Verkehrsfläche (LKW-Fahrten, die das Bodenmaterial heranfahren) sei nicht vergleichbar mit der Druckbelastung auf der knapp 5 ha großen Lagerungsfläche durch 1,2 Mio. Tonnen/600.000 m³ Boden. In Register 17 würde 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 stehe in Anlage 17.1, dass eine Betriebsanweisung zu erstellen sei, die regelmäßige Kontrollen der Dichtflächen (Verkehrsflächen und offene Lagerflächen) beschreibe, um Beschädigung und Abnutzung sofort erkennen zu können. Umso unverständlicher, dass dies für die befüllte Fläche nicht in Erwägung gezogen würde. Wenn das aus praktischen Gründen nicht möglich sei, dann solle gleich eine komplette Einhausung oder Einkof-

ferung der Mieten mit dem belasteten Material erfolgen. Außerdem sollten dann bei nicht Aufhebung des Zwischenlagers nach fünf Jahren hierfür entsprechend hohe Sanktionszahlungen vorgesehen werden.

Offene Lagerung:

Eine offene Lagerung findet nur beim Befüllen der Lager statt. Hier soll abschnittsweise vorgegangen werden, sodass Teilbereiche bereits abgedeckt werden können. Generell gibt es seitens der AwSV keine Forderung nach niederschlagsgeschützter Lagerung. Jedoch sind bei einer Lagerung fester wassergefährdender Stoffe, bei denen der Zutritt von Niederschlagswasser nicht verhindert werden kann, bestimmte Anforderungen einzuhalten (§ 26 Abs. 2 AwSV), damit auf eine Rückhaltung verzichtet werden kann. Diese Anforderungen beziehen sich auf die Löslichkeit der Stoffe, das Verhindern nachteiliger Veränderungen von Gewässern durch Verwehungen sowie der Austritt der Stoffe über Niederschlagswasser und die Lagerung auf einer dichten befestigten Fläche.

Im Rahmen des Antrages wurde nachgewiesen, dass die herzustellende Fläche dicht ist und den oben beschriebenen Anforderungen genügt. Austretendes Niederschlagswasser aus den Lagerflächen wird über die Abwasseraufbereitungsanlage (Aktivkohlefilterung) geleitet und darf nur nach Einhaltung der festgelegten Überwachungswerte in den Main eingeleitet werden. Die Überwachungswerte sind aus Werten abgeleitet worden, welche für die Trinkwasserversorgung als tolerabel seitens des Umweltbundesamtes eingestuft wurden. Auch bei einer Einleitung in den Main sind bei diesen Werten keine akut ökotoxikologischen Effekte zu erwarten. Hinsichtlich der Vermeidung von Verwehungen sollte eine Nebenbestimmung in den Bescheid aufgenommen werden, z. B. dass für ausreichende Befeuchtung gesorgt wird. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde in meiner Stellungnahme bereits formuliert.

Unabhängig von der Sachverständigenprüfpflicht besteht für jeden Betreiber von Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen die Pflicht zur Eigenüberwachung (§ 46 AwSV). Danach ist die Dichtheit und Funktionstüchtigkeit der Sicherheitseinrichtungen regelmäßig zu kontrollieren. Dazu gehört in diesem Fall auch die Folie zur Abdeckung der Halden, um den Boden vor dem Zutritt von Niederschlagswasser zu schützen und Verwehungen zu vermeiden. Diese Pflicht ist für den Betreiber direkt bindend und auch ohne Nebenbestimmung in einer Genehmigung oder Eignungsfeststellung zu befolgen. Sie gilt ferner für alle Anlagen unabhängig ihrer Art und Gefährdungsstufe. Nach Einschätzung der Fachbehörde gilt hier für den Prüfumfang wie bereits erläutert, dass die Prüfung auf die sicht- und prüfbar Anlagenteilen beschränkt bleiben kann. Die Bodenfläche ist während der Beschickung noch regelmäßig zu kontrollieren, d. h. in der Phase, in welcher verschiedene dynamische und eventuell durch die Witterung hervorgerufene thermische Belastungen auftreten können. Nach der Beschickung besteht nur noch eine statische Last, auch starke und schnelle Temperaturschwankungen werden durch den gelagerten Bodenaushub vermieden oder abgemindert. Dann ist die Gefahr einer Beschädigung der Bodenfläche nicht gegeben.

Druckbelastung der Fläche:

In der Einwendung wird ferner auf eine hohe Druckbelastung der Lagerfläche hingewiesen, die höher sei als auf den Verkehrsflächen. Die höhere Druckbelastung mag bezüglich der reinen statischen Krafteinwirkung richtig sein, jedoch sind bei Beton oder Asphaltflächen insbesondere Zug- und Wechselbelastungen sowie das Einwirken von dynamischen Kräften problematisch. Gemäß der bauaufsichtlichen Zulassung der Deckschicht muss die Unterlage der Deckschicht die statischen Lasten und Verkehrslasten aufnehmen und ableiten können. Die Eignung der Unterlage ist im Rahmen des Entwurfs nachzuweisen. U. a. aus solch einem Grund besteht per formulierter Nebenbestimmung die Pflicht, einen Sachverständigen spätestens in der Errichtungsphase einzubinden. Neben rechnerischen Nachweisen sind dabei nach Maßgabe des Sachverständigen auch Zwischenprüfungen vor Ort durchzuführen, die den korrekten Aufbau gemäß der Auslegung der Anlage überwachen.

Angriff der Fläche durch Schadstoffe (Öle, Diesel):

Ein weiterer Punkt seien mögliche Ölverunreinigungen, die unterhalb des Bodenmaterials die Dichtfläche angreifen können. Im Antrag wird beschrieben, dass solche Stoffe unverzüglich aufgenommen werden müssen. Ein Auslaugen ölhaltiger Medien aus dem gelagerten Boden ist äußerst unwahrscheinlich. Sofern es zu einem Stoffaustritt von Öl oder Diesel kommt, z. B. aus den Baggern, LKW o. ä, ist dieser mit Bindemittel aufzunehmen. Gemäß Zulassung ist die Dichtschicht für die Beanspruchungsstufe „mittel“ flüssigkeitsdurchlässig und chemisch beständig. Dauerhaft, dies würde eine höhere Belastungsstufe als mittel ergeben, stehen jedoch keine großen Mengen an Flüssigkeiten an. Dass durch entstandene Tropfverluste die Dichtschicht unter dem Bodenmaterial so stark geschädigt wird, dass sie ihre Funktion nicht mehr erfüllt, ist somit ebenso sehr unwahrscheinlich, da nicht genug flüssiger Anteil vorhanden ist, um tiefer in die Deckschicht einzudringen. Insbesondere auch, da eine Abdeckung erfolgt, die den Zutritt von Niederschlagswasser verhindert. Da das Bodenmaterial später vor Niederschlagswasser geschützt ist, könnten problematische PFC aus dem Boden auch nicht mobilisiert werden, um durch eine geschädigte Dichtschicht in den Boden einzudringen. Eine geforderte Einhausung würde die Möglichkeit einer Schädigung der Dichtschicht auch nicht verhindern, da der Zutritt von Niederschlagswasser auch durch die Folie verhindert wird.

Nach Stilllegung des Bodenlagers ist in jedem Fall eine Stilllegungsprüfung von einem Sachverständigen vorzunehmen, der die Fläche auf Beschädigungen und auf mögliche Untergrundverunreinigungen prüfen muss, die durch den Anlagenbetrieb hervorgegangen sein könnten.

9.2 Festlegungen zur Eignungsfeststellung

Es wird eingewendet, die Materialien und die Zuordnungsklassen sollten nach dem Gutachten zur Eignungsfeststellung nach § 63 WHG eindeutig gekennzeichnet und dokumentiert werden. Eine Beschreibung, wie diese Einteilung stattfände, welche Messungen zu welchem Zeitpunkt durchgeführt würden, um diese Einteilung vorzunehmen, fehle. Auch der Ort der Untersuchung würde nicht genannt. Dies sei aber dringend notwendig.

Das Bodenmaterial wird nach Zuordnungsklassen getrennt voneinander eingelagert, sodass keine Vermischung möglich ist. Aus Sicht des anlagenbezogenen Gewässerschutzes ist es nicht relevant, ob eine Trennung der Abfälle, die in Z 1.1 oder niedriger oder Z 1.2 oder höher eingestuft sind, erfolgt. In der AwSV ist geregelt, dass mineralische Abfälle ab Z 1.2 als allgemein wassergefährdend gelten (§ 10 AwSV). Da die komplette Lagerfläche für die Anforderung Z 1.2 ausgelegt ist, d. h. als Anlage im Sinne der AwSV zu sehen ist, ist es aus wasserrechtlicher Sicht nicht maßgebend, ob und wie eine Trennung bei der Lagerung stattfindet. Auch eine höhere Einstufung als Z 1.2 hätte nach AwSV keine höheren Schutzanforderungen als die bereits gestellten zur Folge.

9.3 Messergebnisse Wasseraufbereitungsanlage)

Es wird eingewendet, im Rahmen der Qualitätssicherung sei eine Eigen- und Fremdüberwachung der Wasseraufbereitungsanlage vorgesehen, deren Messergebnisse öffentlich zugänglich sein sollten bzw. den Kommunen Mörfelden-Walldorf und Frankfurt automatisch gemeldet werden müssten.

Für eine öffentliche Zugänglichkeit und automatische Meldung an die Kommunen gibt es keine gesetzliche Grundlage. Gemäß UIG besteht jedoch die Möglichkeit der Einsichtnahme bei den zuständigen Behörden.

9.4 Konzept zur Abwasserbehandlung

Es wird eingewendet, das Abwasserbehandlungskonzept sei ungeeignet, die Bedenken hinsichtlich einer Umweltbelastung durch verunreinigtes Abwasser aus der Deponierung zu entkräften. Angesichts der Gefährlichkeit des Stoffes sei die Abwasserbehandlung von zentraler Bedeutung.

Das Entwässerungssystem sei wie folgt zur Genehmigung beantragt: Die belasteten Böden selbst würden vom unbelasteten Untergrund/Mutterboden zunächst durch ein Filterfließ abgeschirmt. Darunter befände sich im Aufbau offensichtlich eine Art Schotterschicht, in die Drainage-Rohre eingelegt seien. Nach unten zum unbelasteten Erdboden würde ferner eine Asphaltdecke von ca. 34 cm angebracht.

Zur Aufbereitung des verunreinigten Niederschlagswassers wäre eine Aufbereitungsanlage auf der Fläche der Anlage geplant. Nach Rücksprache mit dem Regierungspräsidium Darmstadt müsse vor Baubeginn ein eigenständiger Bauantrag für die Errichtung der Sickerwasseraufbereitungsanlage eingereicht werden. Die Sickerwasseraufbereitungsanlage sei nicht Bestandteil des vorliegenden Antrags! Entsprechende Ausführungen in dem Konzept hätten deshalb allein informatorischen Charakter.

Dies könne nicht angehen, da ein Vorhaben, dessen Abwasserbeseitigung nicht geklärt sei, als nicht erschlossen und deshalb als baurechtlich nicht genehmigungsfähig anzusehen sei.

Für die Entwässerung des Sickerwassers der Bodenmieten bei ihrer Entstehung würde ein zweites Entwässerungssystem zur Genehmigung gestellt. Das anfallende Wasser würde hier über Sammelleitungen einer Aufbereitungsanlage zugeführt, welche ebenfalls auf der Fläche neu errichtet würde. Hierzu sei eine Aufbereitungsanlage mit Aktivkohlefilterung zu errichten. Von der Aufbereitungsanlage würde das gereinigte Wasser über eine Druckrohrleitung in ein vorhandenes Rückhaltebecken RHB 27 und von dort in den Main abgeschlagen!

Aufgrund dieser Planung müsse aber technisch ausgeschlossen sein, dass zum einen die Restbelastung zu hoch sei, zum anderen bei Störungen der Anlage eine Ableitung belasteten Wassers erfolge.

Die Baubeschreibung räume ein, dass es im Zuge der Errichtung des Bodenlagers zu verunreinigtem Niederschlagswasser kommen könne, welches deshalb vor Ableitung in die Kanalisation gereinigt werden müsse. Ergänzt würde diese Anlage durch drei Rückhaltetanks, die das verunreinigte Wasser vor dessen Filterung zwischenspeichere. Die gesamte Anlage sei eingehaust.

Auf dieser Basis sei eine Beurteilung der Anlage nicht möglich. Entscheidend sei, welche Schadstoffbelastung im Abwasser nach dessen Aufbereitung verbleibe, also mit welcher verbliebenen Schadstoffkonzentration die Abwässer in den Main eingeleitet würden. Diese Genehmigungsfrage auszuklammern, führe zu einer gravierenden Unvollständigkeit der Planung.

Insoweit bliebe der Antrag unvollständig. Als Torso könne er nicht genehmigt werden. Zentrale Fragen der Entwässerung dürften nicht offenbleiben.

Die Oberflächenentwässerung der Haufwerke erfolge auch über eine Rigolenanlage, weshalb nach Abdeckung der Mieten die Außerbetriebsetzung der Abwasserreinigungsanlage geplant sei. Dies sei kritisch zu sehen, da im Falle von Leckagen etc. belastetes Wasser versickert würde.

Die Entwässerung für die Fläche ist für die Beschickungsphase als auch für die „ruhende“ Lagerphase beschrieben. Sofern belastetes Niederschlagswasser anfällt, ist dieses in einer Abwasserbehandlungsanlage (Aktivkohlefilter) zu behandeln. Diese Anlage ist ausreichend in Kapitel 10 beschrieben. Eine Baugenehmigung aus wasserrechtlicher Sicht (§ 60 Abs. 3 WHG) ist nicht erforderlich. Nicht von der Konzentrationswirkung des § 13 BImSchG erfasst ist allerdings die Versickerung von nicht verunreinigtem Niederschlagswasser über Rigolen. Diese Art der

Ableitung und Versickerung ist daher nur nachrichtlich im Antrag dargestellt. Auf die Eignung der Abwasserbehandlungsanlage wird nachfolgend eingegangen.

Ablaufkonzentrationen aus Abwasserreinigungsanlage:

Im Antrag sind Werte genannt, die im Ablauf der Abwasserreinigungsanlage eingehalten werden sollen. Diese Werte entsprechen den bereits bisher in ähnlichen Verfahren festgesetzten Werten bei Einleitungen in ein oberirdisches Gewässer und sind auch in der Nebenbestimmung 4.14 genannt. Die Überwachung des Ablaufes ist mittels eines Eigenüberwachungs- und Fremdüberwachungsprogramms vorzunehmen. Dieses Programm ist noch mit dem Dezernat IV / F 41.4 abzustimmen. Durch die dreistufige Auslegung der Aktivkohlefilter kann ein „Durchbrechen“ des letzten Aktivkohlefilters verhindert werden. Ein Wechsel des ersten Filters hat immer ein Verschieben der Filterreihenfolge zur Folge, so dass der neue frische Filter als letzter Filter eingesetzt wird. Im Rahmen des Messprogramms muss ermittelt werden, in welchem Zeitraum die Filterkapazität des ersten Filters erschöpft ist. Dies ist ein übliches Vorgehen bei der Fahrweise von Aktivkohlefilteranlagen.

Rigolenversickerung; Möglichkeit der Versickerung bei Stoffaustritten, die in das Versickerungssystem gelangen:

Zur Rigolenversickerungsanlage darf nur nicht verunreinigtes Niederschlagswasser von den abgedeckten Halden gelangen. Um der Gefahr vorzubeugen, dass durch Bedienfehler im Entwässerungssystem verunreinigtes Niederschlagswasser zur Ableitung gelangt, wurden verschiedene Nebenbestimmungen zur Steuerung des Systems formuliert (Betriebsanweisung, Kenntlichmachung der Schieber und der Schieberstellung, Reinigung der Rinnen vor Umschaltung auf Versickerung).

Außerbetriebnahme der Abwasserbehandlungsanlage:

Der Passus, dass die Abwasserbehandlungsanlage außer Betrieb gehen soll, wenn die Lagerflächen vollständig abgedeckt sind, steht nicht in den Antragsunterlagen. Dies darf allerdings auch nicht sein, da sowohl die Verkehrsfläche als auch mögliches Sickerwasser aus der Lagerflächen-Drainage direkt an die Sickerwasserkanalisation mit Anschluss an die Abwasserreinigungsanlage angeschlossen sind.

10. Luftreinhaltung (Staub/Lärm)

10.1 Messung von Emissionsentwicklungen

Es wird eingewendet, die Lärm- und Staub- bzw. Emissionsentwicklung sollten in direkter Nähe des Bodenlagers permanent gemessen und mit dem Zustand der Luft und des Bodens, der vor der Einrichtung des Bodenlagers bestand, abgeglichen werden.

Weder das BImSchG noch die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft 2002) beinhaltet Regelungen, bei Anlagen nach der Ziffer 8.14.2.1 des Anhangs 1 der 4. BImSchV

einen Vorher-Nachher-Vergleich durch Messungen zum Zustand der Luft und des Bodens zu ermitteln.

Zu betrachten ist lediglich, ob die Immissionswerte (Staubniederschlag = Schadstoffdeposition und die Immissionskonzentrationen der emittierten Stoffe, geregelt hier in der TA Luft) durch den Betrieb der Anlage eingehalten werden oder nicht. Sind diese Werte eingehalten, wäre der Betrieb des Bodenlagers auch dann nach § 6 BImSchG zulässig, wenn zuvor keinerlei Belastungen der Luft und des Bodens ermittelt worden wären.

Da nach der im Genehmigungsantrag enthaltenen Staubimmissionsprognose (Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH, Februar 2019) dem so ist, ist der Betrieb zu genehmigen.

Nach Ziff. 7.4 der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) sind die Geräusche des An- und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Straßen in einem Radius von bis zu 500 m vom Betriebsgrundstück in Mischgebieten, allgemeinen Wohngebieten, reinen Wohngebieten und Kurgebieten zu berücksichtigen und durch Maßnahmen organisatorischer Art zu mindern. Da im vorliegenden Fall der v. g. Radius ausschließlich Industriegebiet tangiert, besteht hier aus öffentlich-rechtlicher Sicht keine Möglichkeit, Einschränkungen des Verkehrs in den Straßen und Ortsteilen von Mörfelden-Walldorf zu fordern.

10.2 Reinigung des Bodenmaterials

Es wird eingewendet, das belastete Material solle am Ort der Zwischenlagerung wieder aufbereitet und erst nach der Reinigung vor Ort verbaut werden können. Das würde verhindern, dass gegebenenfalls belastete Erde durch die Gegend gefahren wird. Außerdem wird die zu erwartende Lärm- und Emissionsbelastung durch LKW-Fahrten abgelehnt. Es würden ca. 40.000 LKW-Fahrten zu dem Bodenlager hin erwartet. Bei einem Abtransport von 600.000 m³ Abraum wäre eine erhebliche Verkehrs-, Lärm- und Emissionsbelastung der umliegenden Straßen und Ortsteile von Mörfelden-Walldorf zu befürchten. Auch hierzu sei der Antrag ergänzungsbedürftig, da Fraport keine Angaben dazu mache, was nach den 5 Jahren mit dem Aushub geschehen soll, wie er gereinigt und wo er letztlich verbaut werden soll und was mit den belasteten „Resten“ geschehen soll, wo diese z. B. endgelagert oder gegebenenfalls verbrannt werden sollen.

Es obliegt dem Betreiber der Anlage, was er auf dem Gelände unter der Gültigkeit des BImSchG mit seiner Anlage betreibt, solange sein Vorhaben nach Prüfung auf die gesetzlichen Bestimmungen genehmigungsfähig beurteilt wurde. Eine Aufbereitung vor Ort wurde nicht beantragt, sondern lediglich eine Anlage zum Lagern von Abfällen (Nummer 8.14.2.1 der 4. BImSchV).

Die zitierten LKW-Fahrten werden in Bezug auf eine mögliche Emissionsbelastung nur dann betrachtet, wenn diese sich im Bereich (Anlagengrenze) der Anlage befinden, da die BImSchG-Genehmigung nur den Betriebsbereich umfasst.

10.3 Verwehungen

Es wird eingewendet, dass der Aushub bisher ohne Abdeckung auf den LKWs transportiert würde und liege auch heute noch zum Teil ohne Abdeckung an T3. Dadurch würde PFC verseuchter Boden in einem großen Umkreis durch die LKWs und durch den Wind verteilt. Der Transport des Aushubs von Ramp 14 auf die evtl. mögliche Zwischenlagerfläche dürfe nur in wasserdichten und geschlossenen Containern erfolgen, damit eine weitere Verseuchung eines noch größeren Areals verhindert würde. Auch müsse an Ramp 14 eine Reifenwaschanlage installiert werden, damit keine kontaminierte Erde von dort aus verteilt werden könne.

Keine Einwendung zum beantragten Bodenlager, daher irrelevant.

10.4 Staubimmissionsprognose

Es wird eingewendet, dass bei der Staubimmissionsprognose kein Ultra-Feinstaub gemessen oder berechnet wurde. Es wird bezweifelt, dass die nächst gelegene Messung durch ein Anemometer, das 3 km entfernt von dem geplanten Bodenlager steht, eine sinnvolle Grundlage für die weitere Beurteilung sei, vor allem mit dem Hintergrund, dass die erwartete Gesamtbelastung bei der Staubdeposition ($348 \text{ mg}/(\text{m}^2 \text{ d})$) knapp unter dem Immissionsgrenzwert von $350 \text{ mg}/(\text{m}^2 \text{ d})$ läge.

Das Schutzgut Mensch würde hier in Wohn- bzw. Gewerbegebieten betrachtet, es wären jedoch auch Spaziergänger in dem an den Flughafen grenzenden Waldstück unterwegs. Auch das sollte beachtet werden.

Wenn unter dem hier verwendeten Begriff „Ultra-Feinstaub“ Partikel mit einem Äquivalentdurchmesser von weniger als 0,1 Mikrometer ($0,1 \mu\text{m}$, $\text{PM}_{0,1}$) gemeint ist, ist eine Berücksichtigung weder nach der TA Luft 2002, noch nach der 39. BImSchV erforderlich. Da sich die aktuell geltenden Grenzwerte nur auf Partikelgrößen vom PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ beziehen, musste keine Berechnung / Berücksichtigung von Ultra-Feinstaub in der Immissionsprognose erfolgen.

Eine Immissionsprognose kann zwar nur eine Abschätzung der zu erwartenden Staubemissionen sein, basiert aber letztendlich auf genormten Ermittlungsverfahren (Programmsystem AUSTAL 2000, Anhang 3 TA Luft, Standortbedingungen (Windverteilung, Relief, Gebäude)) und standortnah ermittelten Winddaten (auf Anlagenstandort bezogen).

Auch wenn die Immissionsprognose bzgl. der Staubdeposition mit $348 \text{ mg}/(\text{m}^2 \text{ d})$ den Grenzwert von $350 \text{ mg}/(\text{m}^2 \text{ d})$ knapp einhält, ist dies bei korrekter Anwendung der Parameter und Ansätze der Immissionsprognose, die geprüft und als korrekt beurteilt wurde, beanstandungslos.

Die Vorbelastung von $110 \text{ mg}/(\text{m}^2 \text{ d})$ ist sehr konservativ angesetzt und ist aus den Gebietsmitteln von 2012 bis 2017 abgeleitet. Dieser Wert liegt im Bereich der höchsten Werte.

Zudem werden weitergehende Staubminderungsmaßnahmen festgesetzt, als es der Antragsteller beantragt hat, sodass die Ergebnisse der Immissionsprognose bei deren Berücksichtigung niedriger ausgefallen wären. In der Immissionsprognose wurden die beantragten Staubminderungsmaßnahmen zur Befeuchtung des einzubauenden Materials (Nebelkanonen oder Rasensprenger) beim Abladen und Einbau des Materials sowie die Abdeckung der fertig befüllten Mieten mittels PEHD-Folie berücksichtigt. Bspw. werden eine Reifenwaschanlage und eine regelmäßige Reinigung der Betriebs- und Fahrflächen mittels Nebenbestimmungen zusätzlich festgesetzt.

Das Schutzgut Mensch findet dann Berücksichtigung, wenn diese sich nicht nur vorübergehend gemäß Nr. 4.6.2.6 der TA Luft aufhalten, wozu Spazier- bzw. Fußgänger nicht zählen, da deren Aufenthaltsdauer nicht dauerhaft, sondern nur vorübergehend ist.

10.5 Gutachten zur Staub- und Feinstaubbelastung

Es wird eingewendet, dass angesichts des nur knapp eingehaltenen Grenzwertes (Unterschreitung von 0,57 % - das liege außerhalb jeglicher technisch akzeptablen Toleranz), der unzähligen Annahmen, insbesondere der Annahme, dass im Durchschnitt lediglich 10 % der Flächen offenliegen, das Gutachten für „geschönt“ gehalten wird. Um die Halden herum sei ein geeignetes Messsystem zu installieren, das die Einhaltung der Grenzwerte garantiert und protokolliert. Dass die Stäube PFC belastet sein können und damit nicht von einer üblichen Staubbelastung auszugehen sei, fände in dem Gutachten keine Berücksichtigung.

Siehe 10.4.

Weder das BImSchG noch die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft 2002) beinhaltet Regelungen, bei Anlagen nach der Ziffer 8.14.2.1 des Anhangs 1 der 4. BImSchV einen Vorher-Nachher-Vergleich durch Messungen zum Zwecke der Einhaltung von Grenzwerten der Luft einzufordern.

Zu betrachten ist lediglich, ob die Immissionswerte (Staubniederschlag = Schadstoffdeposition und die Immissionskonzentrationen der emittierten Stoffe, geregelt hier in der TA Luft) durch den Betrieb der Anlage eingehalten werden oder nicht. Sind diese Werte eingehalten, wäre der Betrieb des Bodenlagers auch dann nach § 6 BImSchG zulässig, wenn zuvor keinerlei Belastungen der Luft und des Bodens ermittelt worden wären.

Da nach der im Genehmigungsantrag enthaltenen Staubimmissionsprognose (Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH, Februar 2019) dem so ist, ist der Betrieb zu genehmigen.

Es ist richtig, dass das Lagermaterial mit PFC belastet sein kann und somit auch potentielle, diffuse Emissionen und Immissionen (Staub). Gemäß dem Anhang der 4. BImSchV handelt es sich bei der beantragten Anlage aber um eine nach der Nummer 8.14.2.1 (Anlage zum Lagern von Abfällen über einen Zeitraum von jeweils mehr als einem Jahr).

Der Gesetzgeber sieht für Abfall-Lageranlagen nach der TA Luft im Gegensatz zu Abfall-Behandlungsanlagen aber keine Anforderungen für organische Stoffe (= PFC) in Bezug auf den

Luftpfad (Emissionen, Immissionen) vor. Für Abfall-Lageranlagen sieht die spezielle Regelung für derartige Anlagen in Nummer 5.4.8.14 der TA Luft „nur“ vor, dass diese so „zu errichten und zu betreiben sind, dass Schadstoffe nicht in den Boden und das Grundwasser eindringen können; im Gegensatz sind bspw. bei Abfall-Behandlungsanlagen für organische Stoffe in der TA Luft (z.B. Nr. 5.4.8.11.1) Emissionsgrenzwerte im Abgas festgesetzt.

10.6 Fehler der Staub- und Immissionsbelastungsanalyse und Lärmprognose

Es wird eingewendet, Kapitel 8 untersuche die Staub- und Feinstaubbelastung und komme zu dem Ergebnis, dass die angenommenen Immissionsgrenzwerte auch unter Berücksichtigung der Zusatzbelastungen nicht erreicht würden. Auch dies stelle sich als zwar ergebnisrichtige, aber wenig überzeugende Betrachtung dar.

Allerdings ergäbe die Ergebnistabelle 7.1 auf Seite 28 des Ingenieurgutachten der Lohmeyer GmbH & Co. KG, dass diesbezüglich der Staubdeposition schon nach den eigenen Herleitungen des Gutachters nur äußerst knapp der Fall sei. So würde aufgrund des Bodenlagers eine zusätzliche Staubbelastung von 238 mg/(m² d) errechnet. Die Gesamtbelastung würde unter Berücksichtigung der Vorbelastung mit 348 mg/(m² d) berechnet, der Grenzwert liege bei 350!

Aufgrund der Tatsache, dass die Reifenwaschanlage nur bei dem Rückweg der Lkws von der Deponie zur Baustelle zu einer Verminderung der Staubbelastung führen könne und deshalb damit zu rechnen sei, dass aufgrund der Verunreinigung der Betriebsstraßen des Flughafenareals eine nicht berücksichtigte Staubbelastung entstehe, sei der prognostizierte Wert der Zusatzbelastung überdies in Zweifel zu ziehen. Da im Antrag die Reifenwaschanlage am Ladeort nicht zur Genehmigung gestellt würde, sei der Betreiber auch nicht zur umfassenden Benutzung gezwungen, weshalb hier belastbare Aussagen zu einem „possible case“ vermisst würden.

Anzumerken sei ferner, dass die vorgenannten ca. 93.000 Lkw-Fahrbewegungen, die zur Befüllung des Bodenlagers erforderlich seien, in die Immissionsberechnung keinen Einzug gefunden hätten mit der Begründung, es handele sich dabei um im Straßenverkehr zugelassene LKWs, deren Emissionen damit anderweitig bereits genehmigt seien. Dies sei unsinnig. Die Fahrbewegungen gehören zum Anlagenbetrieb und wären deshalb zu prognostizieren gewesen.

Zurückzuweisen sei auch der Ansatz des Lärmgutachtens einer die maßgeblichen Schwellen nicht erreichenden Lärmbelastung. Schon nicht haltbar seien die angesetzten Immissionsrichtwerte von 70/60 dB für die nahegelegenen Gewerbeflächen. Nach der 16. BImSchV würden in Gewerbegebieten 69/59 dB gelten. Die Ziff. 7.4 der TA Lärm verweise auf die 16. BImSchV.

Fehlerhaft sei ferner, dass die Lärmvorbelastung des Gebiets völlig ausgeblendet würde. Selbst wenn wegen § 2 Abs. 2 BImSchG flugbetriebsbedingte Geräusche unberücksichtigt bleiben könnten, wäre der Lärm aus bzw. aufgrund der Deponie zu dem Baustellenlärm hinzuzurechnen und die maßgeblichen Immissionsorte für diesen gewerblichen, nach dem

BlmSchG zu bewertenden Lärm des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 aufgrund der Zusatzbelastung zu überprüfen.

Hierzu gehörten auch die Wohnorte im Stadtteil Zeppelinheim, die baubedingt bereits mit erheblichem vorhabensbezogenem Lärm beaufschlagt seien. Warum würde beim Lärm eine vom Staubgutachten abweichende Methode angewandt?

Nur wenn die Immissionsrichtwerte an diesen Immissionsorten unter Berücksichtigung der Zusatzbelastung eingehalten seien, würde sich das Ergebnis der vorgelegten Lärmuntersuchung als richtig darstellen. So wie die Lärmuntersuchung gegenwärtig vorliege, würde lediglich ein rechtlich nicht zulässiger Teilausschnitt der Lärmbelastung der Terminal-3-Baustelle bewertet.

Siehe auch 10.4. Was außerhalb des Bodenlagers (Genehmigungsgegenstand nach BlmSchG) passiert, ist nicht Bestandteil des Genehmigungsverfahrens (hier Reifenwaschanlage auf Baustelle (derzeitiges Lager)) und ist bzgl. einer Berücksichtigung in der Immissionsprognose gegenstandslos.

Gemäß § 3 Abs. 5 BlmSchG sind Fahrzeuge nur dann mit deren Emissionen zu berücksichtigen, wenn diese sich ausschließlich auf dem von der Genehmigung nach dem BlmSchG umfassenden Anlagengrundstück bewegen. Die zitierten 93.000 Lkws - inklusive Anhänger - gelten nicht als Anlage im Sinne des BlmSchG, da diese als Verkehrsmittel eingesetzte Kraftfahrzeuge zu bewerten sind, da sich diese überwiegend im öffentlichen Raum bewegen/aufhalten. Somit ist es korrekt, dass diese Lkws nicht dem Anlagenbetrieb zuzurechnen sind und damit auch deren Emissionen nicht in der Immissionsprognose berücksichtigt worden sind. Es werden die Fahrzeugbewegungen Anlieferung und Abholung der LKW innerhalb des Betriebsgeländes berechnet und diese fließen mit in die Immissionsprognose ein.

Siehe auch 10.1. Die Geräusche des An- und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Straßen, nach Ziff. 7.4 TA Lärm, sind nicht in Industrie- und Gewerbegebieten zu berücksichtigen und folglich können hier keine Minderungsmaßnahmen durchgesetzt werden.

Da bei der Berechnung der Zusatzbelastung - Schallimmissionen ausgehend vom Betrieb des Bodenlagers - festgestellt wurde, dass das Irrelevanzkriterium nach Ziff. 3.2.1 (Unterschreitung der Immissionsrichtwerte an den maßgeblichen Immissionsorten um mindestens 6 dB(A)) unterschritten wird, werden im Einwirkungsbereich des v. g. Bodenlagers keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Schallimmissionen verursacht. Wie aus dem „Schalltechnischen Prognosegutachten für ein Bodenlager am Flughafen Frankfurt - Gutachten Nr. 428J1 G2 vom 11. Februar 2019 - des Ingenieurbüros für Schall- und Erschütterungsschutz, Bauphysik und Energieeinsparung Werner Genest und Partner hervorgeht, werden die zulässigen Immissionsrichtwerte an den maßgeblichen Immissionsorten um mindestens 13 dB(A) tags (6:00 - 22:00 Uhr) und 11 dB(A) nachts (22:00 - 6:00 Uhr lauteste Nachtstunde) unterschritten (s. a. Tab. 4 S. 9 der v. g. Prognose).

10.7 Bodentransport

Es wird eingewendet, der Transport vom derzeitigen Lager zum neuen Zwischenlager solle aus Gründen der Staubbelastung und auch der Abgasbelastungen der LKW nicht mit LKWs, sondern mit eingehausten, an den Enden verfahrbaren Förderbändern erfolgen.

Keine Einwendung zum beantragten Bodenlager, daher irrelevant.

11. Wald/Rodungen/Sonstiges

11.1 Unzulässige Vorratshaltung

Es wird eingewendet, dass für die jetzt geplanten Änderungen der Nutzung des betroffenen Areals Fraport eine unzulässige Vorratshaltung betreiben würde. Der Antrag auf den Zugriff auf ca. 100 Hektar Bannwald (von denen die betroffenen 6,1 Hektar ein Bestandteil sind) sei ca. im Jahr 2004 gestellt worden. Ausgewiesen worden seien die besagten 6,1 Hektar als Frachtfläche und als solche 2007 im Planfeststellungsbeschluss genehmigt worden - 2018 sei stattdessen bis 2023 ein Parkplatz eingerichtet bzw. genehmigt worden und nun solle für weitere 5 Jahre ein Bodenlager dort eingerichtet werden. Demnach könne die Notwendigkeit der Fraport für eine Frachtfläche gar nicht so dringlich gewesen sein. Offensichtlich sei hier schon der Bannwald gerodet worden (2009), obwohl noch lange kein Bedarf der Fraport AG dafür erkennbar war. Der Antrag auf Einrichtung eines Bodenlagers unterstreiche das noch. Hierbei handele es sich um einen Verstoß gegen den Planfeststellungsbeschluss, bei dem eine solche Nutzung nicht vorgesehen gewesen sei.

Die forstrechtlichen Entscheidungen bezogen auf die in Rede stehenden Flächen hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung in Gestalt des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 getroffen. Die Planfeststellungsbehörde hat die materiellen Voraussetzungen für die Aufhebung der Erklärungen zu Bannwald geprüft und bejaht. Als weitere forstrechtliche Entscheidung hat sie die ebenfalls im Umfang genau festgelegte Genehmigung zur Rodung und Umwandlung in eine andere Nutzungsart gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 HForstG erteilt. Diese Entscheidungen wurden rechtlich von gerichtlicher Seite nicht beanstandet.

Die genehmigte Rodung und Nutzungsänderung wurde bereits vollzogen. Die erforderlichen flächengleichen Ersatzaufforstungen wurden zwischenzeitlich überwiegend innerhalb des Verdichtungsraumes Rhein-Main erbracht.

Die Fläche des geplanten Bodenlagers ist damit nicht mehr Wald i. S. d. Gesetzes.

11.2 Höhe der Halden)

Es wird eingewendet, die maximale Höhe der Halde solle 3 m unter der durchschnittlichen Wipfelhöhe der umliegenden Bäume liegen. Damit würde der Staubverdriftung in Richtung Walldorf eine natürliche Grenze gesetzt.

Aus der Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums wäre erkennbar, dass die Halden wohl in den hindernisfrei zu haltenden Trichter der Start- und Landebahn Süd hineinreichen. Laut FAA dürften nur für den unmittelbaren Betrieb notwendige Kleinanlagen wie bspw. Antennen in diesen Bereich hineinragen. Die Sondergenehmigung des Ministeriums sei unzulässig und gefährlich.

Eine Staubausbreitung wurde im Gutachten berücksichtigt. Die möglicherweise auftretenden Staubemissionen liegen unterhalb der zumutbaren Grenzwerte (siehe Kapitel 8).

Die Höhe der Halden wurde unter flugbetrieblichen Gesichtspunkten betrachtet. Eine entsprechende Flugbetriebliche Stellungnahme zu Gebäudeneu- und -umbauten, temporären Hochbauten sowie sonstigen Anlagen und Geräten innerhalb des Bauschutzbereichs nach § 12 Luftverkehrsgesetz am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main liegt den Bauantragsunterlagen in Kapitel 18 bei.

11.3 Unterkonstruktion der Halden

Es wird eingewendet, das Gewicht einer Halde entspräche in etwa einem 60-stöckigen Hochhaus. Die Unterkonstruktion würde angesichts der ständig wechselnden Belastungszustände in statischer Hinsicht für nicht ausreichend gehalten.

Hierzu kann auf das Sachverständigengutachten der MULTVIA GmbH & Co.KG (Vertragspartner der GTÜ Anlagensicherheit) vom 18. Juni 2019 verwiesen werden, das sich im Unterabschnitt 7 mit der Standsicherheit und Festigkeit der Verkehrs- und Lagerflächen und im Unterabschnitt 8 mit dem Aufbau des Dichtsystems auseinandersetzt und klare Vorgaben formuliert. Demnach entspricht der geplante Aufbau der Belastungsklasse Bk100 nach den RStO 12. Diese Belastungsklasse entspricht beispielsweise dem Aufbau bei Bundesautobahnen und ist so ausgelegt, dass der Aufbau der Achslast einer Belastung durch einen 10-Tonnen-Lastkraftwagen standhält, d. h. es handelt sich um eine Bemessung, die auch punktuell unterschiedliche Belastungen berücksichtigt. Es handelt sich um die höchste in den RStO 12 vorgesehene Belastungsklasse, weshalb die Zweifel an der Tragfähigkeit der Unterkonstruktion unbegründet sind.

12. Anträge

12.1 Baustopp Terminal 3

Es wird ein Baustopp des Terminals 3 beantragt, solange bis die fachgerechte Aufbereitung und/oder sachgerechte Endlagerung des PFC-belasteten Bodenmaterials gesichert ist.

Es wird außerdem beantragt, den Antrag abzulehnen und die Antragstellerin zu verpflichten,

- umgehend alle weiteren Aushubarbeiten auf dem kontaminierten Gelände einzustellen und ein adäquates abschließendes Entsorgungskonzept für die verschieden belasteten Böden, die bereits ausgehoben wurden, vorzulegen. Dabei sind alle vorkommenden Schadstoffe gründlich zu dokumentieren und zu berücksichtigen.*
- die bisher weitgehend ungesichert abgelagerten Aushubmaterialien umgehend auf dem Baugelände zu sichern und die bereits eingetretenen Kontaminationen durch die unsachgemäße Lagerung durch umfangreiche Messungen zu dokumentieren.*

Für die am höchsten belasteten Aushubmaterialien bietet sich die Baugrube für Terminal 3 an, die über eine hinreichende Bodenabdichtung verfügt und deren Wände mit relativ geringem Aufwand angemessen gesichert werden können.

Hilfsweise wird beantragt, die Antragstellerin zu verpflichten,

- die fehlenden Unterlagen öffentlich zugänglich zu machen,*
- die bereits ausgehobenen Materialien so differenziert zu beproben, dass noch vorhandene Bereiche erhöhter Belastungen identifiziert und einer getrennten Behandlung zugeführt werden können, wobei alle Schadstoffe zu berücksichtigen sind,*
- nicht ausreichend beprobte Geländeteile differenziert zu untersuchen und ggf. noch notwendige Maßnahmen einzuleiten,*
- die Entwicklung der Grundwasserbelastung, ggf. auch durch Anlegen neuer Messstellen, umfassend zu dokumentieren,*
- für alle bereits ausgehobenen und noch auszuhebenden Böden ein umfassendes Entsorgungskonzept zu entwickeln, dass die endgültige Deponierung oder Zerstörung aller Schadstoffe, insbesondere der PFC, beinhaltet. Dabei sind hochkontaminierte Böden vor Ort zu sanieren, klimaschädliche Transporte sind soweit als möglich zu minimieren. Bei allen Maßnahmen, insbesondere bei der Wiederverwendung gering kontaminierter Böden, sind Kriterien anzulegen, die dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen.*
- für notwendige Zwischenlagerungen vor Ort ein schlüssiges Konzept zu entwickeln, das realistische Aussagen über die notwendigen Lagermengen und -zeiten enthält, die anfallenden Transport- und Umlagerungsarbeiten minimiert und die Sicherheit der Lagerung jederzeit gewährleistet. Soweit dabei längere Lagerzeiten unvermeidlich sind, ist für die betroffenen Flächen ein Antrag auf Änderung der Planfeststellung zu stellen.*

- die Umweltfolgen dieser Zwischenlagerung ausführlich zu untersuchen und soweit als möglich zu minimieren bzw., wo das nicht möglich ist, zu kompensieren,
- vertragliche Vereinbarungen zu treffen, die der besonders betroffenen Kommune Mörfelden-Walldorf während der gesamten Lagerzeit eine angemessene Entschädigung garantieren und die insgesamt zu einer Sicherung und Verbesserung der Qualität der Grundwassersituation in der Region beitragen,
- über alle Maßnahmen, Messergebnisse und Bewertungen zeitnah und umfangreich öffentlich zu berichten.

Die Anträge betreffen den Bau des Terminal 3 und nicht das Genehmigungsverfahren für das Bodenlager, diese sind daher irrelevant.

12.2 Antrag der Kanzlei Haldenwang für die Stadt Neu-Isenburg vom 15. Juli 2020

Die Kanzlei Haldenwang vertritt die Stadt Neu-Isenburg und beantragt im Zusammenhang mit dem Genehmigungsverfahren für das Bodenlager der Fraport nach § 4 BImSchG die Verwendung von Eluatwerten zur Feststellung, ob es sich bei dem dort zu lagernden Bodenaushub um gefährlichen Abfall im Sinne des Abfallschlüssels 17 05 03 handelt.*

Zum Antrag auf Verwendung von Eluatwerten zur Bewertung der Gefährlichkeit eines Abfalls ist auszuführen, dass die Abfallrahmenrichtlinie (Richtlinie 2008/98/EG - AbfRRL) in Art. 3 Nr. 2 festlegt, dass ein Abfall dann ein gefährlicher Abfall ist, wenn er eine oder mehrere der in Anhang III der AbfRRL festgelegten gefährlichen Eigenschaften besitzt. Dabei wird auf die CLP-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1272/2008) und die hierin festgelegten Gefahrenhinweise zurückgegriffen. Die Konzentrationsgrenzen, die den Gefahrenhinweisen einer der hier relevanten gefährlichen Eigenschaften HP4 bis HP7 und HP 9 bis HP14 zugeordnet werden, beziehen sich auf die Feststoffgehalte gefährlicher Stoffe bezogen auf die Masse des einzustufenden Abfalls in der Originalsubstanz. Hier wird bei der in Rede stehenden Abfalleinstufung somit das geltende Recht vollzogen.

Begründet wird die Forderung zur Verwendung von Eluatwerten damit, dass Eluatwerte eine genauere Abschätzung versprechen würden, ab welcher Schadstoffkonzentration ein Boden als belastet zu gelten hat, weshalb im Antrag empfohlen wird, den Entwurf des „Leitfadens zur PFC-Bewertung - Empfehlungen für die bundeseinheitliche Bewertung von Boden- und Gewässerverunreinigungen sowie für die Entsorgung von PFC-haltigen Bodenmaterials“ heranzuziehen.

Unabhängig von der Einstufung des im o. g. Bodenlager zu lagernden Bodenaushubs als gefährlicher oder nicht gefährlicher Abfall finden mögliche Auswirkungen auf Boden und Grundwasser im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für das Bodenlager Berücksichtigung. Deshalb wurde der Entwurf des „Leitfadens zur PFC-Bewertung – Empfehlungen für die bundeseinheitliche Bewertung von Boden- und Gewässerverunreinigungen sowie für die Entsorgung von PFC-haltigem Bodenmaterial“ in Hessen mit Erlass vom 27.11.2019, Az.: II2 - 100a 10.03.06, im abfallrechtlichen Vollzug als Grundlage für die abfallrechtliche Bewertung und die Zulassung von Entsorgungswegen PFC-belastetem Bodenmaterials eingeführt. Er dient insbesondere im Genehmigungsverfahren zu der Festlegung, bis zu welchen PFC-Grenzwerten noch eine abfallrechtliche Verwertung des Materials zulässig ist bzw. ab welchen Belastungen (> Z2 im o. g. Entwurf des PFC-Leitfadens) dieses zu beseitigen ist.

Weiterhin wird bemängelt, dass der Grenzwert von 3.000 mg/kg für die gefährliche Eigenschaft HP10 „reproduktionstoxisch“ für die Bewertung der Gefährlichkeit des Abfalls herangezogen wurde, statt der Konzentrationsgrenze von 0,1 % bzw. entsprechend 1.000 mg/kg für die gefährliche Eigenschaft HP7 „karzinogen“.

Um hierzu Stellung zu nehmen, wird zunächst die Vorgehensweise bei der Abfalleinstufung erläutert: Bei der Abfalleinstufung ist beim Zutreffen mehrerer Gefahrenhinweise die niedrigste Konzentrationsgrenze die Entscheidende für die Einstufung als gefährlicher Abfall.

Zur Verdeutlichung wird am Beispiel der für Perfluorooctansulfonsäure (PFOS) zutreffenden Gefahrenhinweise und der daraus folgenden Konzentrationsgrenzwerte die Vorgehensweise bei der Abfalleinstufung dargestellt:

Gefährliche Eigenschaft	Gefahrenhinweis	Konzentrationsgrenze
HP10 reproduktionstoxisch 1B	H360D	0,3 % (3.000 mg/kg)
HP6 Akut Tox. 4 (Oral, Inhal.)	H302, H332	25 % (250.000 mg/kg), 22,5 % (225.000 mg/kg)
HP7 Karzinogen 2	H351	1 % (10.000 mg/kg)
HP5 STOT	H372	1 % (10.000 mg/kg)
HP14 ökotoxisch	H411	$100 \times \sum c(H410) + 100 \times \sum c(H411) + \sum c(H412) \geq 25 \%$ bzw. $\sum cH410 + \sum cH411 + \sum c H412 + \sum c H413 \geq 25 \%$

PFOS ist als karzinogen der Kategorie 2 eingestuft, was bedeutet, dass ein Verdacht auf eine karzinogene Wirkung beim Menschen vorliegt. Der entsprechende Gefahrenhinweis dafür ist H351; für die abfallrechtliche Einstufung gilt ein Abfall beim Zutreffen von H351 in einer Konzentration ab 1 %, also 10.000 mg/kg als gefährlich.

Im Gegensatz dazu sind karzinogene Stoffe der Kategorien 1 (1A oder 1B) Stoffe, die bekanntermaßen oder wahrscheinlich beim Menschen karzinogen sind. Diese sind dem Gefahrenhinweis H350 mit einer Konzentrationsgrenze von 0,1 % zugeordnet.

Somit stellt die Einstufung als reproduktionstoxisch mit 3.000 mg/kg die entscheidende Konzentrationsgrenze für die Einstufung von PFOS dar.

Zum Vergleich dazu sollen hier die tatsächlichen Belastungswerte, wie in Tabelle 7-5 der Antragsunterlagen für das Bodenaushub dargelegt, erwähnt werden: Diese betragen für PFOS im Mittel 496 µg/kg, somit 0,496 mg/kg, und im Median 400 µg/kg (0,4 mg/kg). Die maximalen Belastungen an PFOS liegen bei 1.200 µg/kg (1,2 mg/kg). Von den PFC-Gesamtbelastungen entfällt dabei der höchste Anteil auf PFOS.

Die PFOS-Belastungen liegen somit nicht nur weit unter denen, ab der der Bodenaushub als gefährlicher Abfall einzustufen wäre. Auch die Konzentrationsgrenze von 50 mg/kg, ab der für PFOS eine Überwachung und Entsorgung aufgrund der Regelungen der EG-POP-Verordnung obligatorisch ist, wird deutlich unterschritten.

Die vorgenannte abfallrechtliche Einstufung ist die schärfste Einstufung für Stoffe aus der Stoffgruppe der PFC und trifft beispielsweise auch für Perfluorooctansäure (PFOA), Perfluorononansäure (PFNA) und Perfluordecansäure (PFDA) zu.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass für die abfallrechtliche Bewertung des PFC-haltigen Bodenaushubs die Konzentrationsgrenzen des Anhangs III der AbfRRL i. V. mit der Abfallverzeichnisverordnung herangezogen werden, so wie es die Rechtslage vorsieht. Für die abfallrechtliche Bewertung und Zulassung von Entsorgungswegen PFC-belastetem Bodenmaterials wird dann der in Hessen im abfallrechtlichen Vollzug mit Erlass vom 27.11.2019 eingeführte Entwurf des „Leitfadens zur PFC-Bewertung – Empfehlungen für die bundeseinheitliche Bewertung von Boden- und Gewässerverunreinigungen sowie für die Entsorgung von PFC-haltigem Bodenmaterial“ herangezogen. Dementsprechend wird auch festgelegt, bis zu welchen PFC-Grenzwerten noch eine abfallrechtliche Verwertung des Materials zulässig ist bzw. ab welchen Belastungen (> Z2 im o. g. Entwurf des PFC-Leitfadens: z. B. für PFOS ist Z2 = 1µg/l) dieses zu beseitigen ist. Eine umweltgerechte Verwertung oder Beseitigung des PFC-belasteten Bodenaushubs wird damit - unabhängig von einer Einstufung als gefährlicher Abfall - gewährleistet.

Es wird im o. g. Entwurf außerdem empfohlen, die laut EG-POP-Verordnung ausschließlich für PFOS geltende Konzentrationsgrenze von 50 mg/kg, bis zu der eine oberirdische Ablagerung auf Deponien zulässig ist, auf die Summe aller PFC anzuwenden.

Entgegen der weiteren Ausführungen im Antrag der Kanzlei Haldenwang zu Bodenaushub und Gefährlichkeit von PFC werden somit die gefährlichen, insbesondere krebserregenden Eigenschaften der PFC - wie oben dargelegt - im abfallrechtlichen Vollzug vollumfänglich berücksichtigt. Im Übrigen ist der Hinweis auf die Konzentrationsgrenze von 1.000 mg/kg für karzinogen Kat. 2 schlicht unzutreffend.

Des Weiteren wird im Absatz „Grenzwerte für PFC“, wie nachfolgend zitiert, Bezug auf einen immissionsschutzrechtlichen Bescheid für die zeitweise Lagerung von PFC-belasteten Böden/Inertstoffen genommen: „Die Ableitung aus Anhang III der AbfRRL entspricht nicht der

Behördenpraxis. Für die Deponie Wicker hat ihr Haus mit Bescheid vom 17.06.2020 (Az.: RPDA Dez. IV/WI.42 - 100h 24/06-2020-2/1) sowohl einen Feststoffwert, als auch einen Eluat-Wert festgesetzt: Feststoff: 50 mg/kg, Eluat: 100 µg/l. Warum soll für die Fraport AG ein weniger strenger Grenzwert gelten? Der Eluat-Wert von 100 µg/l muss auch auf den vorliegenden Bodenaushub angewendet werden.“ Beigefügt ist ein stark verkürzter Auszug des Bescheides.

Hier handelt es sich um eine gezielte Fehlinformation: Aufgrund des Zitats ist davon auszugehen, dass es sich um die Genehmigung einer Entsorgung von PFC-haltigen Böden auf den Verwertungsflächen der Deponie Wicker handelt. Dies ist nicht der Fall! Im genannten Bescheid vom 17.06.2020 handelt es sich um den immissionsschutzrechtlichen Bescheid für die Genehmigung der Erweiterung des Inputs in das sogenannte Inertstofflager hinsichtlich PFC-haltiger Abfälle. Die Lagerung erfolgt in einer geschlossenen Halle mit befestigtem Boden auf der Deponiefläche D der Deponie Wicker. Somit sind die Rahmenbedingungen für die Lagerung nicht mit denen für das Bodenlager der Fraport vergleichbar. Da der Bescheid aber auch die Verwertung oder Beseitigung der dort zu lagernden Materialien eindeutig regelt und hierfür dieselben Rahmenbedingungen gelten, gibt es hier keineswegs eine unterschiedliche Behördenpraxis.

Seitens der Kanzlei Haldenwang wird ferner irrtümlich davon ausgegangen, dass die festgesetzten Werte - 50 mg/kg als Summe der PFC im Feststoff sowie 100 µg/l im Eluat (10:1; entspricht 20 µg/l des 2:1 Eluats) - zur Abgrenzung zwischen gefährlichem und nicht gefährlichem Abfall herangezogen werden. Dies ist jedoch nicht der Fall: Wie bereits weiter oben erläutert, ergibt sich der Feststoffwert aus den Regelungen der EG-POP-Verordnung, der sich nach dem Entwurf des PFC-Leitfadens auf alle ermittelten PFC als Summe bezieht. Hinsichtlich der Eluatwerte wird auf den Entwurf des „Leitfadens zur PFC-Bewertung - Empfehlungen für die bundeseinheitliche Bewertung von Boden- und Gewässerverunreinigungen sowie für die Entsorgung von PFC-haltigen Bodenmaterials“ zurückgegriffen bzw. entsprechen in der Größenordnung den Vorgaben des Leitfadens.

Als weitere Begründung, dass Feststoffwerte hier nicht herangezogen werden sollten, wird auf den PFC-Leitfaden Liegenschaften des Bundes verwiesen.

Hierauf wird nicht weiter eingegangen, da die Vorgehensweise der Abfalleinstufung mittels Feststoffwerten und zur Entscheidung über Entsorgungswege mittels Eluatwerten des Leitfadens zur PFC-Bewertung bereits hinreichend dargelegt wurde.

Unabhängig davon gibt der PFC-Leitfaden für Liegenschaften des Bundes den Stand von Juni 2018 wieder, der in Hessen angewandte Leitfaden-Entwurf hingegen den von Juli 2019 und berücksichtigt einerseits bereits neuere Erkenntnisse für diese Stoffgruppe, für die der Erkenntnisstand noch sehr dynamisch ist. Andererseits wurde er auf breiter fachlicher Basis erstellt.

Unter der Überschrift „Bestimmung des Abfallschlüssels“ wird weiterhin gefordert, im vorliegenden Fall eine abweichende Einstufung entsprechend § 3 Abs.3 Satz 2 Abfallverzeichnisverordnung (AVV) vorzunehmen. (Zitat des entsprechenden Verordnungstextes der AVV: „Die zuständige Behörde kann im Einzelfall oder aufgrund neuer Erkenntnisse Abfälle als gefährlich einstufen, wenn ein im Abfallverzeichnis als nicht gefährlich aufgeführter Abfall eines oder mehrere der vorgenannten Gefährlichkeitskriterien aufweist.“)

Hierzu ist klarzustellen, dass die Möglichkeit einer abweichenden Einstufung dahingehend, dass ein nicht gefährlicher Abfall durch die zuständige Behörde als gefährlich eingestuft wird, nur bei absolut nicht gefährlichen Abfällen besteht. Dies bedeutet, eine abweichende Einstufung kann durch eine zuständige Behörde nur dann erfolgen, wenn entsprechend dem Vorgehen bei der Abfalleinstufung wie in der Einleitung zum Abfallverzeichnis beschrieben, ein nicht gefährlicher Abfallschlüssel, für den es keinen sogenannten Spiegeleintrag gibt, als zutreffend auszuwählen ist. Beim vorliegenden Abfall des Abfallschlüssels 17 05 04 ist dies jedoch nicht der Fall, da für diesen mit dem AS 17 05 03* ein Spiegeleintrag vorhanden ist. Hier erfolgt die Einstufung des Abfalls auf der Grundlage des Anhangs III der AbfRRL auf der Basis von Feststoffwerten.

9. Zusammenfassende Beurteilung

Gemäß § 6 i. V. m. §§ 5 und 7 BImSchG ist die Genehmigung zu erteilen, wenn

- schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft nicht hervorgerufen werden können;
- Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen getroffen wird, insbesondere durch die dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen;
- Abfälle vermieden werden, nicht zu vermeidende Abfälle verwertet und nicht zu verwertende Abfälle ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit beseitigt werden;
- Energie sparsam und effizient verwendet wird;
- der Betreiber seinen Pflichten bei Betriebseinstellung nachkommen wird;
- andere öffentlich-rechtliche Vorschriften und Belange des Arbeitsschutzes der Errichtung und dem Betrieb der Anlage nicht entgegenstehen.

Die Prüfung des Antrages durch die Genehmigungsbehörde sowie die eingeholten Stellungnahmen der o. g. Behörden haben ergeben, dass die v. g. Voraussetzungen nach §§ 5 und 6 BImSchG unter Berücksichtigung der in Abschnitt VI. dieses Bescheides aufgeführten Nebenbestimmungen erfüllt sind und damit Beeinträchtigungen durch die hiermit genehmigte Anlage nicht zu erwarten sind.

Zur näheren Begründung wird, insbesondere hinsichtlich des Bereichs Luftreinhaltung, auf die Ausführungen dieses Bescheids zu den Nebenbestimmungen, zur Umweltverträglichkeitsprüfung und zur Behandlung der Einwendungen im Sinne einer Gesamtbetrachtung verwiesen.

Die in Abschnitt VI. aufgeführten Nebenbestimmungen nach § 12 BImSchG stützen sich im Übrigen auf die in der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft), in der Technischen Anleitung zur Bekämpfung des Lärms (TA Lärm), im Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG), im Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG), im Merkblatt (BREF) über die besten verfügbaren Techniken für Abfallbehandlungsanlagen, in der Hessischen Bauordnung (HBO), in der Arbeitsstättenverordnung, in den einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften und Merkblättern der zuständigen Berufsgenossenschaft, in den VDE-Bestimmungen, DIN-Vorschriften, VDI-Richtlinien und sonstigen anerkannten technischen Regeln niedergelegten Vorschriften. Sie dienen dem Immissionschutz und Arbeitsschutz, der umweltverträglichen Abfallentsorgung, dem Brandschutz und der allgemeinen Sicherheit.

Die in der NB 6.7.1 - 6.7.3 genannten Leistungsgrenzen stellen Inhaltsbestimmungen dieses Genehmigungsbescheides dar, mit der Folge, dass ein Verstoß, d. h. ein Überschreiten dieser Grenzen, einen ungenehmigten Betrieb zur Folge hat (vgl. § 20 Abs. 2 BImSchG, § 327 StGB).

Die Nebenbestimmungen werden im Einzelnen wie folgt begründet:

NB 4. Wasserwirtschaftliche Anforderungen

Grundwasser

Das geplante Vorhaben befindet sich voraussichtlich in der zukünftigen Schutzgebietszone IIIB des in Ausweisung befindlichen Wasserschutzgebietes für Trinkwasserbrunnen der Infraseriv GmbH & Co. Höchst KG in Kelsterbach.

Das Bodenlager soll für eine maximale Betriebsdauer von 5 Jahren betrieben werden. Es soll eine Versiegelung der Fläche sowie eine Abdeckung der Mieten vorgenommen werden. Das Sickerwasser, das in den noch offenen Halden entsteht, soll über Aktivkohle aufbereitet werden. Aus Sicht des Schutzes der öffentlichen Trinkwasserversorgung bestehen keine Einwände gegen die Errichtung und Betreibung des in den Unterlagen beschriebenen Bodenlagers.

Abwasser

Die Fraport AG plant im südlichen Bereich des Flughafens Frankfurt die Errichtung und den Betrieb eines Lagers für mit PFC verunreinigtem Bodenaushub. Der Aushub soll bis zur Klärung einer endgültigen Verwertungs- oder Entsorgungsmöglichkeit gelagert werden. Insgesamt sollen auf zwei Lagerbereichen mit insgesamt 5,9 ha Fläche bis zu 600.000 m³ verunreinigter Bodenaushub gelagert werden.

Das Lager stellt gemäß AwSV eine Anlage zum Lagern für wassergefährdende Stoffe dar. Der Bodenaushub ist gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 8 AwSV als allgemein wassergefährdend einzustufen. Eine Einstufung in eine Gefährdungsstufe nach § 39 AwSV ist mithin nicht erforderlich. Die Anlage ist gemäß § 46 AwSV i. V. m. Zeile 5 der Anlage 5 AwSV vor Inbetriebnahme, wiederkehrend im Turnus von fünf Jahren und bei Stilllegung von einem Sachverständigen zu prüfen. Somit bedarf die Anlage einer Eignungsfeststellung nach § 63 Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Die Eignungsfeststellung ist von der Konzentrationswirkung des § 13 BImSchG erfasst und ist daher unter „eingeschlossene Entscheidungen“ im Bescheid aufgeführt.

Die Anlage zur Behandlung von anfallendem Niederschlagswasser fällt nicht unter die Genehmigungspflicht nach § 60 Abs. 3 WHG. Die Ablaufwerte und Funktionsfähigkeit der Anlage ist jedoch Voraussetzung für die Erteilung der Eignungsfeststellung für die Lageranlage. Von daher werden Nebenbestimmungen für die Behandlungsanlage formuliert, um den sicheren Betrieb und die Überwachung der Anlage zu gewährleisten.

Die Auflagen für die Lagerung und die Lagerfläche sollen die fachgerechte Ausführung, insbesondere hinsichtlich der Dichtheit sowie zum Betrieb der Anlage gewährleisten. Die Anforderungen an die Bauausführung ergeben sich dabei bereits aus den bauaufsichtlichen Zulassungen der Asphaltsschicht sowie von entsprechendem Fugenmaterial. Die Erstellung von Betriebsanweisungen sind gemäß § 44 AwSV erforderlich. In der geforderten Anweisung ist speziell auf die komplexe Steuerung der Entwässerungsabschnitte einzugehen, um sicherzustellen, dass belastetes Niederschlagswasser der Behandlungsanlage zugeführt wird. Wartungs- und Instandhaltungspläne sollen die dauerhafte Dichtheit und Funktionsfähigkeit der Anlage gewährleisten.

NB 5. Brandschutz / Bauaufsicht

NB 5.1

Gemäß Ziffer 2.4 des Brandschutzkonzeptes vom 27. März 2020 besteht die Containeranlage aus vier nichtbrennbaren Stahlcontainern, welche als doppelstöckige Containeranlage zusammengesetzt werden. Die Grundfläche beträgt 30 qm. Die Gesamthöhe beträgt ca. 5,78 m. Der Boden des Obergeschosses befindet sich ca. 2,95 m über der Geländeoberkante (GOK). Das Obergeschoss ist über eine außenliegende Treppe aus nichtbrennbaren Baustoffen (Metall) erschlossen.

Aus dem Brandschutzkonzept geht nicht hervor, wie der 2. Rettungsweg sichergestellt werden soll. Daher sind die in der NB genannten Vorgaben zwingend einzuhalten.

NB 5.3

Gemäß Ziffer 2.11 des Brandschutzkonzeptes sind zur Alarmierung der Mitarbeiter (8-10 Mitarbeiter pro Schicht) in der Containeranlage im Brandfall funkvernetzte Rauchmelder nach DIN 14676 in allen Räumen zu installieren und in Betrieb zu halten.

Nach § 14 HBO sind Anlagen so anzuordnen, zu errichten, zu ändern und instand zu halten, dass der Entstehung eines Brandes und der Ausbreitung von Feuer und Rauch (Brandausbreitung) vorgebeugt wird und bei einem Brand die Rettung von Menschen und Tieren sowie wirksame Löscharbeiten möglich sind.

Um das o. a. Schutzziel zu erreichen, sind die geplanten funkvernetzten Rauchmelder nicht ausreichend. Nach gesetzlichen Vorgaben muss die Werkfeuerwehr nach der Alarmierung in einer vorgegebenen Zeit am Einsatzort sein (gilt auch für Berufsfeuerwehren). Je länger die Alarmierungszeit ist, desto mehr ist die Gefahr, die gesetzlich vorgeschriebene „Eintreffzeit“ nicht einhalten zu können. Neben der Containeranlage befindet sich jeweils ein Lager mit einer Lagerguthöhe von ca. 24 m. (Ab 22 m fängt der Geltungsbereich der Hochhausrichtlinie an.) Die Gefahr, dass aufsteigender Rauch nicht sofort erkannt werden kann, falls eine personenbezogene Alarmierung nicht erfolgen kann, ist damit sehr groß.

Die übrigen bauordnungsrechtlichen Anforderungen werden nach den vorliegenden Unterlagen erfüllt.

NB 6. Betrieb der Anlage / abfallrechtliche Anforderungen:

Gegenstand des Genehmigungsantrags ist die Errichtung und der Betrieb eines Bodenlagers mit einer Kapazität von 600.000m³. Darin soll mit PFC belastetes Bodenmaterial und Bauschutt aus den zurzeit auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens stattfindenden Baumaßnahmen gelagert werden, bis geeignete Entsorgungswege gefunden sind.

Der Bodenaushub wird mit dem Abfallschlüssel 17 05 04 plausibel als nicht gefährlicher Abfall eingestuft, da der Grenzwert für eine Einstufung als gefährlicher Abfall nach Abfallverzeichnisverordnung (AVV) bzw. nach den in Anhang III der Abfallrahmenrichtlinie heranzuziehenden Konzentrationsgrenzen nicht erreicht wird. Auch die Einstufungen der Bauschuttfractionen mit

den entsprechenden AVV-Abfallschlüsseln sind plausibel. Die Lagerdauer der einzelnen Abfälle wird auf maximal 3 Jahre begrenzt, das Lager ist für eine Betriebsdauer von 5 Jahren beantragt.

Die Output-Abfallströme konnten im Kapitel 9 der Antragsunterlagen noch nicht konkret dargestellt werden. Daher wird nun im Rahmen der abfallrechtlichen Nebenbestimmungen des Bescheids u. a. ein Entsorgungskonzept vor Inbetriebnahme des Lagers sowie eine enge Abstimmung mit der Behörde über die vorgesehenen Entsorgungsmaßnahmen gefordert.

NB 6.4 und 6.15

Weder die Deponieverordnung noch das LAGA Merkblatt Nr. 20 enthalten bislang Grenzwerte und Analysevorgaben für PFC. Mit dem Entwurf des „Leitfadens zur PFC-Bewertung - Empfehlungen für die bundeseinheitliche Bewertung von Boden- und Gewässerverunreinigungen sowie für die Entsorgung PFC-haltigen Bodenmaterials“ liegen hierzu nun erstmals bundeseinheitliche Vorgaben vor. Der Leitfaden ist gemäß Erlass des HMUKLV vom 27. November 2019 zur Verwertung PFC-haltiger, in Hessen anfallender mineralischer Abfälle heranzuziehen.

NB 6.6 und 6.10

Diese Nebenbestimmungen dienen der Überwachung der Entsorgungswege und des Entsorgungsfortschritts. Da der einzelne Abfall wie beantragt nicht länger als 3 Jahre auf dem Lager verbleiben darf, ist die Erfüllung dieser Anforderung nachvollziehbar darzustellen. Hierzu dient der geforderte Belegungsplan des Lagers.

NB 6.11

Der bundeseinheitliche Entwurf des „Leitfadens zur PFC-Bewertung - Empfehlungen für die bundeseinheitliche Bewertung von Boden- und Gewässerverunreinigungen sowie für die Entsorgung PFC-haltigen Bodenmaterials“ ist gemäß Erlass des HMUKLV vom 27. November 2019 zur Verwertung PFC-haltiger, in Hessen anfallender mineralischer Abfälle heranzuziehen. Die Verabschiedung einer Endfassung des Leitfadens zur Umsetzung in den Ländern durch die Umweltministerkonferenz steht noch aus. Es ist möglich, dass es mit der Verabschiedung zu Änderungen gegenüber dem derzeitigen bundeseinheitlichen Entwurf kommt. Die NB 6.11 trägt diesem Umstand Rechnung und eröffnet die Möglichkeit, bestehende Auflagen zu ändern oder zu ergänzen oder neue Auflagen zu formulieren, insb. bzgl. Parameterumfang und Analyseverfahren (NB 6.4) und zulässige Konzentrationen (NB 6.15).

Die NB 6.11 beruht auf § 12 Abs. 2a BImSchG i. V. m. § 36 Abs. 2 Nr. 5 HVwVfG. Das explizite Einverständnis hierzu wurde im Rahmen der Anhörung vom 1. Oktober 2020, 16. November 2020 und 24. November 2020 erbeten und mit Mail der Fraport AG vom 24. November 2020 erteilt.

NB 6.12 und 6.13

In den Antragsunterlagen konnten die vorgesehenen Verwertungs- und Beseitigungsmaßnahmen aufgrund von noch laufender Planungen und fehlender gesetzlicher Vorgaben für die Verwertung des mit PFC belasteten Bodenaushubs noch nicht konkret benannt werden. Die Verwertung des Bodenaushubs ist der Beseitigung nach den gesetzlichen Vorgaben des KrWG vorzuziehen. Die geplanten Entsorgungswege und der Zeitplan der Entsorgung sind nun im Rahmen eines Entsorgungskonzeptes vor Inbetriebnahme des Lagers und regelmäßig bei Änderungen der Planung mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen. Jeweils konkret geplante Entsorgungen sind ab einer Schadstoffbelastung > Z2 vorab mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen. Die Anforderungen dienen der Überwachung der Entsorgungswege, des Entsorgungsfortschritts und der Einhaltung der maximalen Betriebsdauer des Bodenlagers von 5 Jahren.

NB 7. Arbeitsschutz:

Die Nebenbestimmungen dienen dazu, den Schutz der Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten zu gewährleisten und sind aus den folgenden Gründen notwendig:

Die NB 7.1 bis 7.5 sind notwendig, um den Eintrag von Staub in die Arbeits- und Aufenthaltsbereiche zu minimieren. Gemäß § 3a Arbeitsstättenverordnung müssen Arbeitsstätten so eingerichtet und betrieben werden, dass Gefährdungen für die Sicherheit und die Gesundheit der Beschäftigten möglichst vermieden und verbleibende Gefährdungen möglichst gering gehalten werden.

Die NB 7.6 ist notwendig, da gemäß Punkt 4 des Anhangs zur Arbeitsstättenverordnung geeignete Duschen zur Verfügung zu stellen sind, wenn es die Art der Tätigkeit erfordert. Die Duschemöglichkeit wird explizit im Arbeits- und Sicherheitsplan (Anlage 15. 1 des Antrags) angegeben, verbunden mit der Empfehlung nach dem Arbeitseinsatz arbeitstäglich zu duschen.

Die NB 7.7 ist notwendig, da gemäß Punkt 3.7 des Anhangs zur Arbeitsstättenverordnung der Schalldruckpegel am Arbeitsplatz in Arbeitsräumen in Abhängigkeit von der Nutzung und den zu verrichtenden Tätigkeiten so weit zu reduzieren ist, dass keine Beeinträchtigungen der Gesundheit der Beschäftigten entstehen. Mit einer erhöhten Schalleinwirkung von außen ist am Flughafen betriebsbedingt zu rechnen. Durch den Verkehr der An- und Ablieferung einschließlich der Reifenwaschanlage werden weitere Schallemissionen verursacht. Die Reduzierung des Beurteilungspegels für den Pausenraum auf 55 dB(A) ist gemäß ASR A4. 2 „Pausen- und Bereitschaftsräume“ erforderlich.

Die NB 7.8 ist notwendig, um die Raumabmessungen nach ASR A1.2 „Raumabmessungen und Bewegungsflächen“ sicherzustellen, da als Arbeitsräume nur Räume genutzt werden dürfen, deren Grundflächen mindestens 8 m² für einen Arbeitsplatz zuzüglich mindestens 6 m² für jeden weiteren Arbeitsplatz betragen. Die Abmessungen in den vorgelegten Planungsunterlagen sind vermutlich zu gering.

Die NB 7.9 ist notwendig, da es sich bei dem Büroraum um einen gefangenen Raum handelt, der ausschließlich durch einen anderen Raum betreten oder verlassen werden kann. Gemäß ASR A2. 3 „Fluchtwege und Notausgänge, Flucht- und Rettungsplan“ ist eine Nutzung als Büroraum nur möglich, sofern die Sichtverbindung zum Nachbarraum gewährleistet ist.

NB 9. Lärmschutz

Nach Prüfung der Antragsunterlagen, einschließlich des in Kapitel 13 beigefügten Gutachtens Nr. 428J1 G2 „Schalltechnisches Prognosegutachten für ein Bodenlager am Flughafen Frankfurt“ des Ingenieurbüros für Schall- und Erschütterungsschutz, Bauphysik und Energieeinsparung (GENEST) vom 11. Februar 2019, ist davon auszugehen, dass durch das beantragte Projekt an den maßgeblichen Immissionsorten nicht mit schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärmimmissionen zu rechnen ist.

Wie aus den beigefügten Immissionsberechnungen des v. g. Prognosegutachtens hervorgeht, ist davon auszugehen, dass die Beurteilungspegel des Bodenlagers im Bereich der maßgeblichen Immissionsorte die zulässigen Immissionsrichtwerte nach Ziff. 6.1 der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm) sowohl während der Tages- als auch Nachtzeit erheblich (um mindestens 11 dB(A)) unterschreiten werden.

Die Prüfung des Antrages hinsichtlich des Lärmschutzes hat ergeben, dass schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft durch den Betrieb des Bodenlagers nicht zu erwarten sind. Dabei wurden die in dem Prognosegutachten geschilderten Randbedingungen unterstellt.

Die vorgeschlagenen Hinweise und Auflagen stützen sich auf die TA Lärm und beschreiben die zur Sicherung der o. g. Ansprüche notwendigen Anforderungen.

Naturschutz

Die Unterlagen reichen für eine Beurteilung der naturschutzfachlichen Belange aus.

Gegen eine Genehmigung bestehen keine Bedenken. Das Bodenlager ist in einem Bereich geplant, der nach dem Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafens als Fläche für die Luftfracht vorgesehen ist. Die Beeinträchtigungen durch die Versiegelung wurden bereits im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt und kompensiert. Die Fläche ist als teilversiegelte Parkplatzfläche hergestellt. Deshalb sind mit der interimistischen Nutzung als Bodenlager keine zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Weitere naturschutzfachliche Belange z. B. Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotopie oder relevante Arten i. S. des § 44 BNatSchG sind nicht betroffen. Es sind keine naturschutzrechtlichen Zulassungen erforderlich.

Die Einschätzung im Kapitel 20, dass nach den Kriterien für die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, wird geteilt. Erhebliche Beeinträchtigungen der sich südlich des Flughafens befindlichen Natura 2000-Gebiete Nr. 5917-304 „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ und Nr. 6017-401 „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ durch die interimistische Nutzung als Bodenlager sind, wie im Formular 20/2 unter dem Punkt 2. dargestellt, ebenfalls nicht zu erwarten.

10. Ersetzung des Einvernehmens der Stadt Mörfelden-Walldorf

Die Stadt Mörfelden-Walldorf hat ihr Einvernehmen nach § 36 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) verweigert. Zur Begründung führt sie aus, sofern das Bauplanungsrecht der §§ 30 ff. BauGB überhaupt anwendbar sei, sei die Zulässigkeit des Vorhabens vorliegend nach § 34 Abs. 1 BauGB zu beurteilen. Die Eigenart der näheren Umgebung als gemäß § 34 Abs. 2 BauGB in Verbindung mit § 11 Baunutzungsverordnung (BauNVO) als Sondergebiet (Zweckbestimmung: Luftverkehr) zu qualifizieren. Gemäß § 34 Abs. 2 BauGB seien daher ausschließlich solche Vorhaben zulässig, die dieser Zweckbestimmung dienen. Dies sei dem verfahrensgegenständlichen Bodenlager ersichtlich nicht der Fall.

Diese rechtliche Beurteilung hält einer Überprüfung nicht stand, weswegen das Einvernehmen der Stadt Mörfelden-Walldorf zu ersetzen war, § 36 Abs. 2 Satz 3 BauGB. Die §§ 30 ff. BauGB sind vorliegend anwendbar, da kein Fall des § 38 BauGB vorliegt. Insoweit wird auf die Ausführungen dazu verwiesen, dass das vorliegende Vorhaben dem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren unterliegt, weil keine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen Frankfurt/Main vorliegt. Das Vorhaben ist sowohl nach § 34 als auch nach § 35 Abs. 2 BauGB zulässig. Liegt nach den §§ 31, 33 bis 35 BauGB kein Grund vor, der die Versagung des Einvernehmens durch die Gemeinde rechtfertigt, besteht trotz der Formulierung „kann“ in § 36 Abs. 2 Satz 3 BauGB kein Ermessen.

Es wird ausdrücklich offengelassen, ob das Vorhaben nach § 34 oder nach § 35 BauGB zu beurteilen ist.

Für die erstere Auffassung spricht, dass das vollständig umzäunte Gelände des Flughafens Frankfurt/Main bei Betrachtung des gesamten Geländes als im Zusammenhang bebauter Ortsteil anzusehen ist, dessen Bebauung mit gewerblichen Nutzungen Ausdruck einer organisch gewachsenen Siedlungsstruktur ist. Eine organische Siedlungsstruktur in diesem Sinne liegt dabei nicht nur dann vor, wenn die Bebauung überwiegend dem Wohnen dient. Dass die vorhandene Bebauung Ausdruck einer organisch gewachsenen Siedlungsstruktur sein muss, dient vielmehr zur Abgrenzung zur unerwünschten Splittersiedlung. § 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 7 BauGB qualifiziert die Splittersiedlung als eine Ansammlung von Bauwerken, deren Entstehung, Verfestigung oder Erweiterung öffentliche Belange beeinträchtigt und daher siedlungsstrukturell unerwünscht ist, weil sie – im Gegensatz zu im Zusammenhang bebauten Ortsteilen – eben Ausdruck einer unorganischen Siedlungsentwicklung ist.

Die innerhalb des Flughafens Frankfurt/Main befindlichen Logistikhallen und Bürokomplexe sowie luftverkehrlichen Anlagen dienen jedenfalls auch dem Aufenthalt von Menschen und könnten, würde ein Bebauungsplan aufgestellt, Gegenstand einer Baugebietsfestsetzung als Gewerbe- oder Industriegebiet sein.

Für die Einordnung der hier in Rede stehende Luftfrachtfläche LF5 als Teil des Außenbereichs im Sinne des § 35 BauGB würde es sprechen, wenn sie kein Teil des Bebauungszusammenhangs wäre. Maßgeblich hierfür ist die Verkehrsauffassung. Diese wird dabei nicht in einer die Gerichte bindenden Weise dadurch festgelegt, dass die Stadt Mörfelden-Walldorf sowie die

Baugenehmigungsbehörde beim Kreisausschuss des Landkreises Groß-Gerau die Zugehörigkeit zum Innenbereich angenommen haben (Söfker in: Ernst/Zinkhahn/Bielenberg, Kommentar zum BauGB, 134. EL August 2019, § 34 RdNr. 17 mit weiteren Nachweisen).

Die Fläche ist derzeit als befestigter Parkplatz genutzt. Dieser ist – soweit ersichtlich – keinem der in der Umgebung befindlichen Gebäude zugeordnet. Die östlich angrenzende Logistikhalle der Fa. Kühne + Nagel AG & Co. verfügt über eigene Stellplätze. Vom übrigen Bebauungszusammenhang ist die Vorhabensfläche Richtung Norden durch zwei zweispurige Straßen getrennt, die ihrerseits durch eine Zaunanlage auf dem „Mittelstreifen“ voneinander getrennt sind. In Richtung Osten wird die Fläche durch eine zweispurige Straße vom Bebauungszusammenhang getrennt.

Hierauf kommt es jedoch nicht an. Denn das Vorhaben ist sowohl nach § 34 Abs. 2 BauGB in Verbindung mit § 8 BauNVO als auch gemäß § 35 Abs. 2 BauGB zulässig. Bei Anwendung des § 34 BauGB ist die nähere Umgebung des Vorhabensgrundstücks überwiegend durch Büro- und Logistiknutzungen, mithin Gewerbebetriebe aller Art geprägt. Lagerplätze inklusive Aufschüttungen sind hier gemäß § 8 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO regelmäßig zulässig und fügen sich daher in einem sogenannten faktischen Gewerbegebiet nach § 34 Abs. 2 BauGB im Hinblick auf die Art der baulichen Nutzung ebenfalls ein.

Sollte das Vorhabensgrundstück dem Außenbereich zuzuordnen sein, dürfte es sich bei dem Bodenlager um kein privilegiertes Vorhaben im Sinne des § 35 Abs. 1 BauGB handeln. In Betracht kommt ausschließlich eine Privilegierung nach § 35 Abs. 1 Nr. 4 BauGB. Dieser Auffangtatbestand betrifft Vorhaben, die nur im Außenbereich ausgeführt werden sollen, weil sie alternativ besondere Anforderungen an die Umgebung aufweisen, nachteilige Auswirkungen auf die Umgebung mit sich bringen oder mit einer besonderen Zweckbestimmung verbunden sind.

Vorliegend fehlt es bereits am Vorliegen einer dieser Alternativen. Insbesondere ist den Antragsunterlagen nicht zu entnehmen, dass von dem Vorhaben baugebietsunverträgliche Geruchsbelästigung ausgehen werden. Auch die besondere Zweckbestimmung – die Zwischenlagerung beim Flughafenausbau entstehender Abfälle bis zu deren endgültigen Entsorgung – rechtfertigt keine Privilegierung nach § 35 Abs. 1 Nr. 4 BauGB. Es mag wirtschaftlich günstig und damit aus Sicht der Antragstellerin zweckdienlich sein, die Abfälle am Ort der Entstehung zwischenzulagern. Nach ständiger Rechtsprechung kommt es jedoch nicht auf die individuelle Sicht des Bauherrn, sondern darauf an, ob die besondere Zweckbestimmung die Inanspruchnahme des Außenbereichs im überwiegenden öffentlichen oder Allgemeininteresse rechtfertigt (Söfker, a.a.O., § 35 RdNr. 55a).

Der Annahme des Privilegierungstatbestandes des § 35 Abs. 1 Nr. 4 BauGB steht auch entgegen, dass das vorliegende Vorhaben ebenso gut – wenn nicht sogar besser – in einem Gewerbe- oder Industriegebiet verwirklicht werden könnte (§§ 8 Abs. 2 Nr. 1, 9 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO). Dabei kommt es nicht darauf an, ob im Stadtgebiet Mörfelden-Walldorfs entsprechende Bebauungspläne oder im Zusammenhang bebaute Ortsteile tatsächlich existieren. Unterlässt die Standortkommune eine entsprechende Planung, spricht vieles dafür, von einem

sonstigen Vorhaben im Sinne des § 35 Abs. 2 BauGB auszugehen (Söfker, a.a.O., RdNr. 55b mit weiteren Nachweisen).

Letztlich kommt es auf die Frage der Privilegierung des Vorhabens aber nicht entscheidend an. Da sich - wie dargelegt - das immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren die Genehmigungsfähigkeit des Bodenlagers nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG sowie nach dem gemäß den §§ 6 Abs. 1 Nr. 2, 13 BImSchG konzentrierten sonstigen Fachrecht gezeigt hat, spricht vieles dafür, dass auch öffentliche Belange von dem Vorhaben nicht im Sinne des § 35 Abs. 2 BauGB beeinträchtigt werden. Entsprechendes hat auch die Stadt Mörfelden-Walldorf nicht vorgetragen.

VII. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim

Verwaltungsgericht Frankfurt am Main
Adalbertstraße 18
60486 Frankfurt am Main

erhoben werden.

Im Auftrag

Beate Bartke

Anhang: Fundstellenverzeichnis

Anhang:

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

Abkürzung	Name	Fundstelle	letzte Änderung
ABBergV	Allgemeine Bundesbergverordnung	23.10.1995 (BGBl.I S.1466)	18.10.2017 (BGBl.I S. 3584)
AbfVerbrG	Abfallverbringungs-gesetz	19.07.2007 (BGBl.I S.1462)	20.11.2019 (BGBl.I S. 1626) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
AbwAG	Abwasserabgabengesetz	In der Fassung vom 18.01.2005 (BGBl.I S.114)	22.08.2018 (BGBl.I S.1327)
AbwV	Abwasserverordnung, Verordnung über Anforderungen an das Einleiten von Abwasser in Gewässer	Neufassung vom 17.06.2004 (BGBl.I S.1108, 2625)	16.06.2020 (BGBl.I S.1287)
AllgVwKostO	Allgemeine Verwaltungskostenordnung (Hessen) durch Art. 2 der 10. Verordnung zur Änderung verwaltungskostenrechtlicher Vorschriften Vom 11. Dezember 2017 (GVBl. S. 402)	11.12.2009 (GVBl.I S.763)	11.12.2017 (GVBl. S.402)
AltfahrzeugG	Gesetz über die Entsorgung von Altfahrzeugen	21.06.2002 (BGBl.I S.2199)	
AltfahrzeugV	Altfahrzeug-Verordnung, Verordnung über die Überlassung, Rücknahme und umweltverträgliche Entsorgung von Altfahrzeugen	In der Neufassung vom 21.06.2002 (BGBl.I S.2214)	19.06.2020 (BGBl.I S.1328) 23.10.2020 (BGBl.I S.2232)
AltholzV	Altholzverordnung - VO über Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung von Altholz	15.08.2002 (BGBl.I S.3302)	02.12.2016 (BGBl.I S.2270) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
AltölV	Altöl-Verordnung	In der Neufassung vom 16.04.2002 (BGBl.I S.1368)	05.10.2020 (BGBl.I S.2091)
ArbSchG	Arbeitsschutzgesetz	07.08.1996 (BGBl.I S.1246)	20.11.2019 (BGBl.I S.1626) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
ArbStättV	Arbeitsstättenverordnung	12.08.2004 (BGBl.I S.2179)	18.10.2017 (BGBl.I S. 3584) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
ASR	Arbeitsstättenrichtlinien, diverse		
AVV	Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung)	10.12.2001 (BGBl.I S.3379)	19.06.2020 (BGBl.I S.1328) 30.06.2020 (BGBl.I S.1533)
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen	18.04.2017 (BGBl.I S.905)	19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
AZB-Arbeitshilfe	Arbeitshilfe zum Ausgangszustandsbericht für Boden und Grundwasser der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Bodenschutz in Zusammenarbeit mit der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser:	vollständig überarbeitete Fassung vom 16.08.2018	https://www.labo-deutschland.de/documents/180816_LABO_Arbeitshilfe_AZB_ueberarbeitet.pdf
BauGB	Baugesetzbuch	In der Fassung vom 03.11.2017 (BGBl.I S.3634)	27.03.2020 (BGBl.I S.587) 08.08.2020 (BGBl.I S.1728)
BauNVO	Baunutzungsverordnung - Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke	In der Fassung vom 21.11.2017 (BGBl.I S.3786)	
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz - Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten	17.03.1998 (BGBl.I S.502)	27.09.2017 (BGBl. S.3465)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung	12.07.1999 (BGBl.I S.1554)	27.09.2017 (BGBl. S.3465) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
BetrSichV	Betriebssicherheitsverordnung - Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Verwendung von Arbeitsmitteln	Neufassung vom 03.02.2015 (BGBl.I S. 49)	30.04.2019 (BGBl.I S. 554)
BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz	In der Fassung vom 17.05.2013 (BGBl.I S.1274)	08.04.2019 (BGBl.I S.432) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
(BlmSchG-VO zu Zuständigkeiten)	Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung - ImSchZuV (Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz, dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, dem Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz, dem Gesetz zur Ausführung des Protokolls über Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister und dem Benzinbleigesetz) - Hessen	Neufassung vom 26.11.2014 (GVBl. S.331)	13.03.2019 (GVBl. S.42)
01. BlmSchV	Verordnung über kleine und mittlere Feuerungsanlagen	In der Fassung vom 26.01.2010 (BGBl.I S.38)	13.06.2019 (BGBl.I S.804) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
02. BlmSchV	Verordnung zur Emissionsbegrenzung von leichtflüchtigen halogenierten organischen Verbindungen	10.12.1990 (BGBl.I S2694)	24.03.2017 (BGBl.I S.656) 29.03.2017 (BGBl.I S.626) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
04. BlmSchV	Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen	Neufassung vom 31.05.2017 (BGBl. S.1440)	
05. BlmSchV	Verordnung über Immissionsschutz- und Störfallbeauftragte	30.07.1993 (BGBl.I S.1433)	28.04.2015 (BGBl.I S.670)
07. BlmSchV	Verordnung zur Auswurfbegrenzung von Holzstaub	18.12.1975 (BGBl.I S.3133)	

09. BlmSchV	Verordnung über das Genehmigungsverfahren	In der Fassung vom 29.05.1992 (BGBl.I S.1001)	08.12.2017 (BGBl.I S.3882)
10. BlmSchV	Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen	08.12.2010 (BGBl.I S.1849)	13.12.2019 (BGBl.I S.2739)
11. BlmSchV	Emissionserklärungsverordnung	Neufassung vom 05.03.2007 (BGBl.I S.289)	09.01.2017 (BGBl.I S.42)
12. BlmSchV	Störfallverordnung	Neufassung vom 15.03.2017 (BGBl.I S.483) in der seit dem 14.01.2017 geltenden Fassung	08.12.2017 (BGBl.I S.3882) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
13. BlmSchV	Verordnung über Großfeuerungs- und Gasturbinen- und Verbrennungsmotoranlagen	Neufassung vom 02.05.2013 (BGBl.I S.1021)	19.12.2017 (BGBl.I S. 4007) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
16. BlmSchV	Verkehrslärmschutzverordnung	12.06.1990 (BGBl.I S.1036)	18.12.2014 (BGBl.I S.2269)
17. BlmSchV	Verordnung über die Verbrennung und die Mitverbrennung von Abfällen	Neufassung vom 02.05.2013 (BGBl.I S.1021)	ber.: 07.10.2013 (BGBl.I S. 3754)
30. BlmSchV	Verordnung über Anlagen zur biologischen Behandlung von Abfällen	20.02.2001 (BGBl.I S.305)	13.12.2019 (BGBl.I S.2739)
31. BlmSchV	Verordnung über die Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen bei der Verwendung organischer Lösemittel in bestimmten Anlagen	21.08.2001 (BGBl.I S.2180)	24.03.2017 (BGBl.I S.656) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
41. BlmSchV	Bekanntgabeverordnung [für Stellen und Sachverständige gemäß § 29 Abs. 1 BlmSchG]	02.05.2013 (BGBl.I S.973)	29.03.2017 (BGBl.I S.626) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
42. BlmSchV	Verordnung über Verdunstungskühlanlagen, Kühltürme und Nassabscheider	12.07.2017 (BGBl.I S.2379)	ber.: 09.02.2018 (BGBl.I S.202)
44. BlmSchV	Verordnung über mittelgroße Feuerungs-, Gasturbinen- und Verbrennungsmotoranlagen	13.06.2019 (BGBl.I S.804)	
BG-Regelungen BNatSchG	Vorschriften- und Regelwerk der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung Bundesnaturschutzgesetz	siehe: http://sifa-news.de/inhalte/rechtsvorschriften In der Fassung vom 29.07.2009 (BGBl.I S.2542)	04.03.2020 (BGBl. S.440) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
CAK-VwV ChemG	gem. Nr. 5.4 TA Luft - siehe dort Gesetz zum Schutz vor gefährlichen Stoffen (Chemikaliengesetz)	In der Neufassung vom 28.08.2013 (BGBl.I S.3498)	19.06.2020 (BGBl.I S.1328) 23.10.2020 (BGBl.I S.2232)
ChemKlimaschutzV	Chemikalien-Klimaschutzverordnung, Verordnung zum Schutz des Klimas vor Veränderungen durch den Eintrag bestimmter fluorierte Treibhausgase	02.07.2008 (BGBl.I S.1139)	14.02.2017 (BGBl.I S. 148) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
Verordnung (EU) Nr. 517/2014	Verordnung (EU) Nr. 517/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über fluorierte Treibhausgase und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 842/2006 siehe: http://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/produkte/fluorierte-treibhausgase-fckw	ABl. L 150/195 vom 20.05.2014	
ChemVerbotsV	Chemikalien-Verbotsverordnung: Verordnung über Verbote und Beschränkungen des Inverkehrbringens und über die Abgabe bestimmter Stoffe, Gemische und Erzeugnisse nach dem Chemikaliengesetz	In der Neufassung vom 20.01.2017 (BGBl.I S.94)	18.07.2017 (BGBl.I S.2774) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
ChemOzonschichtV	Chemikalien-Ozonschichtverordnung, Verordnung über Stoffe, die die Ozonschicht schädigen	15.02.2012 (BGBl.I S.409)	20.10.2015 (BGBl.I S 1739) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
Verordnung (EG) Nr. 1005/2009	Verordnung (EG) Nr. 1005/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über Stoffe, die zum Abbau der Ozonschicht führen; siehe: http://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/produkte/fluorierte-treibhausgase-fckw	(ABl. L 286/1 vom 31.10.2009)	VO (EU) 2017/605, ABl. Nr. L 84 (30.03.2017 S. 3)
CLP-Verordnung	Gesetz zu der am 15. Oktober 2016 in Kigali beschlossenen Änderung des Montrealer Protokolls vom 16.09.1987 über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen, zur Änderung und Aufhebung der Richtlinien 67/548/EWG und 1999/45/EG und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006	20.07.2017 (BGBl.II Nr.21 S.1138)	19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
DepV	Deponieverordnung - VO über Deponien und Langzeitlager	vom 16.12.2008 (ABl. Nr. L 353 vom 31.12.2008, S. 1)	VO (EU) 2020/11 - ABl. L 6 vom 10.01.2020 S. 8 VO (EU) 2020/217 - ABl. L 44 vom 18.02.2020 S. 1, ber. L 51 S. 13) (gilt ab 01.10.2021, Art.2 ab 01.12.19) 30.06.2020 (BGBl.I S.1533)
DIN-Normen	DIN-Vorschriften, Beuth Verlag GmbH, Burggrafenstraße 6, 10787 Berlin		
EMASPrivilegV Ex-RL ElektroG	EMAS-Privilegierungs-Verordnung s.u. TRBS 2152 Elektro- und Elektronikgerätegesetz, Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Elektro- und Elektronikgeräten	24.06.2002 (BGBl.I S.2247) In der Neufassung vom 20.10.2015 (BGBl. I S 1739)	02.12.2016 (BGBl.I S.2770) 28.04.2020 (BGBl.I S.960)

GefStoffV	Verordnung zum Schutz vor gefährlichen Stoffen	In der Fassung vom 26.11.2010 (BGBl.I S.1643)	29.03.2017 (BGBl.I S.626)
GewAbfV	Gewerbeabfallverordnung - Verordnung über die Bewirtschaftung von gewerblichen Siedlungsabfällen und von bestimmten Bau- und Abbruchabfällen	In der Fassung vom 18.04.2017 (BGBl.I S.896)	23.10.2020 (BGBl.I S.2232)
GewO	Gewerbeordnung	In der Fassung vom 22.02.1999 (BGBl.I S.202)	in der jew. geltenden Fassung
HAGB-NatSchG	Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz	In der Neufassung vom 20.12.2010 (GVBl.I S.629)	07.05.2020 (GVBl. S.318)
HAKrWG	Hessisches Ausführungsgesetz zum Kreislaufwirtschaftsgesetz	06.03.2013 (GVBl. S.4)	03.05.2018 (GVBl. S. 82)
HAItBodSchG	Hessisches Altlasten- und Bodenschutzgesetz	28.09.2007 (GVBl.I S.652)	27.09.2012 (GVBl. S.290)
HBO	Hessische Bauordnung	In der Fassung vom 28.05.2018 (GVBl. S.198)	07.05.2020 (GVBl. S.318) 03.06.2020 (GVBl. S.378)
HessAGVwGO	Hessisches Gesetz zur Ausführung der Verwaltungsgerichtsordnung	27.10.1997 (GVBl.I S. 381)	28.05.2018 (GVBl. S.184)
HLPG	Hessisches Landesplanungsgesetz	In der Fassung vom 12.12.2012 (GVBl. S.590)	07.05.2020 (GVBl. S.318)
HUIG	Hessisches Umweltinformationsgesetz	14.12.2006 (GVBl.I S.659)	09.09.2019 (GVBl. S.229)
HVwVfG	Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz	In der Fassung vom 15.01.2010 (GVBl.I S.18)	12.09.2018 (GVBl. S.570)
HVwKostG	Hessisches Verwaltungskostengesetz	In der Fassung vom 12.01.2004 (GVBl.I S.36)	23.06.2018 (GVBl. S.330)
HWG	Hessisches Wassergesetz	14.12.2010 (GVBl.I S.548)	22.08.2018 (GVBl. S.366) 04.09.2020 (GVBl. S.573)
HWaldG	Hessisches Waldgesetz	Neufassung vom: 27.06.2013 (GVBl. S.458)	19.06.2019 (GVBl. S.229)
ImSchZuV	Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung - s.o. 'BlmSchG-VO zu Zuständigkeiten'		
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz - Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen	24.02.2012 (BGBl.I S.212)	23.10.2020 (BGBl.I S.2232)
KNV-V	Verordnung über den Vergleich von Kosten und Nutzen der Kraft-Wärme-Kopplung und der Rückführung industrieller Abwärme bei der Wärme- und Kälteversorgung (KWK-Kosten-Nutzen-Vergleichs-Verordnung) - [Art.1 der VO zur Umsetzung von Art.14 der RL zur Energieeffizienz und zur Änderung weiterer umweltrechtlicher Vorschriften]	28.04.2015 (BGBl.I S.670)	21.12.2015 (BGBl.I S. 2498)
LärmVibrationsArbSchV	Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung	06.03.2007 (BGBl.I S.261)	18.10.2017 (BGBl.I S. 3584)
NachweisV	Nachweisverordnung - Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen	20.10.2006 (BGBl.I S.2298)	19.06.2020 (BGBl.I S.1328) 23.10.2020 (BGBl.I S.2232)
OWiG	Gesetz über Ordnungswidrigkeiten	19.02.1987 (BGBl.I S.602)	in der jew. geltenden Fassung
ProdSG	Produktsicherheitsgesetz - Gesetz über die Bereitstellung von Produkten auf dem Markt	08.11.2011 (BGBl.I S. 2178)	28.04.2020 (BGBl.I S.960) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
REACH-Verordnung	Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe, ...	am 29.05.2007 in der berichtigten Fassung, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L 136/3	VO (EU) 2020/507 vom 07.04.2020 - ABl. L 110 vom 08.04.2020 S. 1 s.a. www.reach-info.de → Verordnungstext
ROG	Raumordnungsgesetz	In der Fassung vom 22.12.2008 (BGBl.I S. 2986)	20.07.2017 (BGBl.I S.2808) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
StGB	Strafgesetzbuch	In der Fassung vom 13.11.1998 (BGBl.I S. 3322)	in der jew. geltenden Fassung
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm)	26.08.1998 (GMBI. S.503) 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)	
TA Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft	24.07.2002 (GMBI. S.511)	
TEHG	Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz	In der Fassung vom 21.07.2011 (BGBl.I S. 1475)	18.01.2019 ((BGBl.I S.37) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328) 08.08.2020 (BGBl.I S.1818)
EHV 2020	Verordnung zur Durchführung des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes in der Handelsperiode 2013 bis 2020	20.08.2013 (BGBl.I S.3295)	26.06.2018 (BGBl.I S.872)
TRAS	Technische Regeln für Anlagensicherheit	s.a. https://www.kas-bmu.de/tras-entgueltige-version.html	
TRBA	Technische Regeln für Biologische Arbeitsstoffe (div.)	s.a. unter www.baua.de	
TRBS	Technische Regeln für Betriebssicherheit (div.) z.B. TRBS 2152 Ex-Schutz	s.a. unter www.baua.de	

TRGS	Technische Regeln für Gefahrstoffe (div.)	s.a. unter www.baua.de	
TRLV	Technische Regeln zur Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung (div.)	s.a. unter www.baua.de	
UmwRG	Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz, Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG	Neufassung vom 23.08.2017 (BGBl.I S.3290) in der seit dem 29.07.2017 geltenden Fassung	17.12.2018 (BGBl.I S.2549)
USchadG	Umweltschadensgesetz Gesetz über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden	10.05.2007(BGBl.I S.666)	04.08.2016 (BGBl.I S.1972)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung	In der Neufassung vom 24.02.2010 (BGBl.I S.94)	12.12.2019 (BGBl.I S.2513) 19.06.2020 (BGBl.I S.1328)
UVV	Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Berufsgenossenschaft		
VAwS	am 01.08.2017 außer Kraft getreten - siehe AwSV		
VAwS-Hessen	am 04.04.2018 aufgehoben		VO vom 26.02.18 in GVBl. vom 03.04.2018, S.34
VDI	VDI-Richtlinien, Beuth-Verlag GmbH, Burggrafenstraße 6, 10787 Berlin		
VerpackG	Verpackungsgesetz: Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die hochwertige Verwertung von Verpackungen	05.07.2017 (BGBl.I S.2234)	19.06.2020 (BGBl.I S.1328) 23.10.2020 (BGBl.I S.2232)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung	19.03.1991 (BGBl.I S.686)	in der jew. geltenden Fassung
VwKostO-MUKLV	Anlage der Verwaltungskostenordnung für den Geschäftsbereich des (Hessischen) Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz geändert durch Art. 1 der 7. Verordnung zur Änderung der Verwaltungskosten für den Geschäftsbereich des (Hessischen) Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 23.07.2020 (GVBl. S. 510)	08.12.2009 (GVBl.I S.522)	23.07.2020 (GVBl. S.510)
WasBauPVO	Verordnung zur Feststellung der wasserrechtlichen Eignung von Bauprodukten und Bauarten durch Nachweise nach der Hessischen Bauordnung	20.05.1998, GVBl.I S. 228	05.10.2018 (GVBl. S.642)
WHG	Wasserhaushaltsgesetz - Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts	31.07.2009 (BGBl.I S.2585)	19.06.2020 (BGBl.I S.1328) 19.06.2020 (BGBl.I S.1408)

EU-Recht zum besseren Finden nochmals nach Jahr und fortlaufender Nr.

(EG) Nr. 1907/2006	(REACH-)Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 vom 18.12.2006	s.o. REACH-Verordnung
2007/589/EG	(Monitoring Leitlinien) Entscheidung der Kommission vom 16.04.2009	s.o. bei TEHG
(EG) Nr. 1272/2008	(CLP-)Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 vom 16.12.2008	s.o. CLP-Verordnung
(EG) Nr. 1005/2009	(Chemikalien-Ozonschicht-)Verordnung (EG) Nr. 1005/2009 d vom 16.09.2009	s.o. bei ChemOzonSchichtV
2012/18/EU	Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates	vom 04.07.2012 (ABl L 197 vom 24.07.2012)
(EU) Nr. 528/2012	Verordnung (EU) Nr. 528/2012 vom 22.05.2012	s.o. bei ChemBiozidMeldeV
(EU) Nr. 601/2012	(Monitoring-)Verordnung (EU) Nr. 601/2012 vom 21.06.2012	s.o. bei TEHG
(EU) Nr. 517/2014	Verordnung (EU) Nr. 517/2014 vom 16.04.2014	s.o. bei ChemKlimaschutzV
(EU) Nr. 1062/2014	„Review-Verordnung“ noch zu überprüfender Altwirkstoffe Delegierte Verordnung (EU) Nr. 1062/2014 der Kommission vom 04.08.2014	s.o. bei ChemBiozidMeldeV

BVT-Dokumente finden Sie unter <http://eippcb.jrc.ec.europa.eu/reference/> bzw. die deutsche Fassung, allerdings erst mit entsprechender Verzögerung, unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/beste-verfuegbare-techniken/sevilla-prozess/bvt-merkblaetter-durchfuehrungsbeschuesse>