



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Christian Magerl**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 02.04.2015

Kontaminierter Oberboden Baustelle Neufahrner Kurve

Ich frage die Staatsregierung:

1. Ist es zutreffend, dass auf der Baustelle für den Neubau der Neufahrner Kurve Belastungen im Boden gefunden wurden, und wenn ja, welche Belastungen mit welchen Messwerten?
2. Wie erklärt sich die Staatsregierung die einzelnen Belastungen an dieser Stelle?
3. Wurden erhöhte PAK-Gehalte (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) gemessen, und wenn ja, welche Werte wurden gemessen?
4. Woher stammen diese und kann ausgeschlossen werden, dass ein Zusammenhang zwischen den PAK-Werten und der Einflugschneise des Flughafens München besteht?
5. Sind weitere Beprobungen im Verlauf der Baustelle vorgesehen, und wenn ja, wann ist mit Ergebnissen zu rechnen?

Antwort

des **Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz**
vom 15.05.2015

Zu 1.:

Im Rahmen von Erdbewegungen zum Bau der Neufahrner Nordkurve (Erdinger Ringschluss Los A2) wurden bisher (Stand: 04.05.2015) 97 Haufwerke gebildet, von denen 89 schon untersucht wurden. In verschiedenen Haufwerken wurden Belastungen mit Benzo(a)pyren, PAK, Sulfat, Zink, Kupfer, Kohlenwasserstoffen, EOX, Phenol-Index und erhöhte pH-Werte festgestellt. Die Belastungen liegen im

Bereich der Zuordnungswerte Z1.1 bzw. Z1.2 der LAGA M20. In einem Haufwerk wurde aufgrund eines erhöhten Benzo(a)pyrenwertes eine Einstufung > Z2 (für Benzo(a)pyren) vorgenommen. Bei der Nachbeprobung durch zwei weitere unabhängige Wiederholungsmessungen dieses Haufwerks wurde die erste Messung nicht bestätigt. Es ergaben sich nur mehr Zuordnungswerte von Z1.2 und Z0.

Zu 2.:

Die Ursache der festgestellten Schadstoffbelastungen ist derzeit nicht bekannt. Die Deutsche Bahn Projekt Bau GmbH vermutet, dass die erhöhten Werte nur durch Belastungen aus verschiedenen diffusen Quellen erklärbar sind. Infrage kommen der Bahnverkehr und der landwirtschaftliche Verkehr, in geringerem Umfang auch die Emissionen der Autobahn. Vorherige Nutzungen, die einen anderen, spezifischen Verdacht nahelegen würden, sind der Deutschen Bahn nicht bekannt.

Zu 3.:

Insgesamt wurden bisher bei sechs Haufwerken erhöhte PAK-Gehalte festgestellt. Drei der untersuchten Haufwerke wiesen erhöhte PAK-Gehalte im Bereich der Zuordnungswerte Z1.1 auf, bei zwei weiteren wurden die Zuordnungswerte Z1.2 erreicht. Ein Haufwerk davon wurde aufgrund seiner Benzo(a)pyren-Belastung in > Z2 eingestuft (vgl. 1.).

Zu 4.:

Die Herkunft der erhöhten PAK-Gehalte ist derzeit nicht bekannt. Am Rollfeld des Flughafens München wird eine Messstation betrieben, an der u. a. der Schadstoff Benzo(a)pyren als Leitparameter für PAK gemessen wird. Zusätzlich wurden von Juli bis Dezember 2014 in der Gemeinde Eitting mit einer mobilen Luftgüte-Messstation Benzo(a)pyren-Konzentrationen in der Außenluft bestimmt. Aus den Messungen konnten keine erhöhten Werte oder gar Zielwertüberschreitungen gemäß der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (§ 10 der 39. BImSchV) festgestellt werden. Die gemessenen Konzentrationen liegen im Bereich des vorstädtischen bzw. ländlichen Hintergrunds. Somit liegen keine Hinweise auf einen Zusammenhang zwischen den erhöhten PAK-Werten im Boden und der Einflugschneise des Flughafens München vor.

Zu 5.:

Es werden alle entlang der Neubaustrecke anfallenden Haufwerke von einem externen Gutachter untersucht. Die Kubatur der untersuchten Haufwerke beträgt max. 500 m³. Haufwerke mit auffälligen Analyseergebnissen werden dem Landratsamt Freising und dem Wasserwirtschaftsamt München gemeldet. Der Wiedereinbau bzw. die Entsorgung des Materials erfolgt – nach Prüfung durch das Wasserwirtschaftsamt München – in Abstimmung mit dem Landratsamt Freising.