



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 24.05.2016

Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens PWC-Anlage Mauswinkel zwischen Moosbach und Birnthon

Nachdem das Planfeststellungsverfahren für die Rastanlage mit WC (PWC-Anlage) Mauswinkel zwischen Moosbach und Birnthon auf der Bundesautobahn (BAB) A6 Nürnberg-Amberg-Waidhaus Betr.-km 798+100 seit dem Jahr 2012 ruhte, wurde das Verfahren nun wieder aufgenommen. Der Bau der PWC-Anlage Mauswinkel steht weiterhin aufgrund der Konzentration von drei PWC-Anlagen im Herzen des Lorenzer Reichswalds, der drohenden Gefährdung des Grundwassers sowie den Eingriffen in den europarechtlich geschützten Bannwald in der Kritik.

Hierzu frage ich die Staatsregierung:

1. a) Welche Löschmittel (mit Mengenangabe) wurden bei dem Löscheinsatz am Parkplatz Ludergraben am 05.05.2012 eingesetzt?
b) Welche Mengen an Schadstoffen (insbesondere PFT-Belastungen beziehungsweise Belastungen von PFT-Einzelstoffen) gerieten bei besagtem Einsatz in die Böden beziehungsweise ins Grundwasser rund um den Parkplatz Fuchsmühle-Ludergraben?
c) Welche Maßnahmen werden und wurden ergriffen, um die Schadstoffbelastungen in den Böden und im Grundwasser nach Löschmitteleinsätzen zu beobachten und zu reduzieren?
2. a) An welchen anderen PWC-Anlagen, Autobahnraststätten oder Autobahnparkplätzen in Bayern sind in den letzten 10 Jahren PFT-belastete beziehungsweise mit PFT-Einzelstoffen belastete Löschmittel eingesetzt worden?
b) Welche Mengen von Schadstoffen (insbesondere PFT-Belastungen beziehungsweise Belastungen von PFT-Einzelstoffen) gelangten bei diesen Einsätzen in die Böden beziehungsweise in Oberflächengewässer oder ins Grundwasser rund um die PWC-Anlagen, Autobahnraststätten oder Autobahnparkplätze?
c) Waren nach diesen Einsätzen Schadstoffbelastungen (insbesondere PFT-Belastungen beziehungsweise Belastungen von PFT-Einzelstoffen) in den Böden beziehungsweise in Oberflächengewässer bzw. Grundwasser rund um die PWC-Anlagen, Autobahnraststätten oder Autobahnparkplätze messbar?
3. a) Gab es seitens des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg in den Jahren 2012–2016 Grundwasseruntersuchungen im Bereich des Birkensees?
b) Wenn ja, was war der Anlass für diese Grundwasseruntersuchungen?
c) Wenn ja, wie fallen diese Ergebnisse im Hinblick auf Schadstoffbelastungen (insbesondere PFT-Belastungen beziehungsweise Belastungen von PFT-Einzelstoffen) im Bereich des Birkensees aus?
4. a) Wodurch sind die hohen PFT-Belastungen beziehungsweise Belastungen von PFT-Einzelstoffen in und um den Birkensee entstanden?
b) Wie verlaufen die Grundwasserströme rund um den Parkplatz Ludergraben?
c) Ist es denkbar, dass die Schadstoffbelastungen (insbesondere PFT-Belastungen beziehungsweise Belastungen von PFT-Einzelstoffen) im Birkensee im Zusammenhang mit dem Löschmitteleinsatz auf dem Parkplatz Fuchsmühle-Ludergraben am 05.05.2012 in Zusammenhang stehen könnten?
5. a) Ist es auszuschließen, dass durch die PWC-Anlage Mauswinkel zwischen Moosbach und Birnthon Schadstoffe in die Böden beziehungsweise in das Grundwasser gelangen?
b) Wenn nein, wie hoch ist das Risiko der Kontaminierung der Böden, beziehungsweise des Grundwassers rund um die PWC-Anlage Mauswinkel mit Schadstoffen?
c) Wenn nein, wie hoch ist das Risiko der Kontaminierung der Böden beziehungsweise des Grundwassers durch Schadstoffe im Grundwasserreservoir „Ursprung“, aus dem die Stadt Nürnberg ihr Trinkwasser bezieht?
6. a) Wie soll bei der geplanten PWC-Anlage bei Mauswinkel im Lorenzer Reichswald gewährleistet werden, dass es durch diese zu keiner Kontaminierung der Böden beziehungsweise des Grundwassers mit Schadstoffen kommt?
b) Wie soll sichergestellt werden, dass bei möglichen Unfällen auf der geplanten PWC-Anlage das Grundwasserreservoir „Ursprung“ nicht mit Schadstoffen kontaminiert wird?
c) Ist es aus Sicht der Staatsregierung notwendig, bei der geplanten PWC-Anlage einen Anschluss der Anlage an eine Kläranlage anzustreben?
7. a) Welche Parkplatzkapazitäten können durch ein elektronisches Parkleitsystem (Kompaktparken) bei gleichbleibender Parkfläche, wie beispielsweise Anfang Februar 2016 von Staatsminister Joachim Herrmann vorgestellt, zusätzlich geschaffen werden?

- b) Welche Parkplätze in Bayern sollen mit dem elektronischen Parkleitsystem nachgerüstet werden?
- c) Aus welchen Gründen ist die Staatsregierung der Auffassung, dass der Bau der PWC-Anlage Mauswinkel auf der BAB A6 Nürnberg-Amberg-Waidhaus trotz der Kapazitätsausweitung der bestehenden Parkplätze durch die elektronischen Parkleitsysteme weiterhin nötig ist?
8. a) Warum wurde das Planfeststellungsverfahren unverändert und auf dem ursprünglichen Planungsstand von 2012 wieder aufgenommen?
- b) Warum wurden die Einwendungen und die konkreten Alternativvorschläge, die von der Rechtsvertretung der Bürgerinitiative Moosbach-Birnthon sowohl der Regierung von Mittelfranken als auch der Autobahndirektion Nordbayern übermittelt wurden, bei der Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens nicht berücksichtigt?

Antwort

des Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz

vom 28.06.2016

Die Schriftliche Anfrage wird im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr wie folgt beantwortet:

1. a) Welche Löschmittel (mit Mengenangabe) wurden bei dem Löscheinsatz am Parkplatz Ludergraben am 05.05.2012 eingesetzt?

Nach Angaben des Einsatzleiters der Feuerwehr wurden etwa 100 Liter Schaummittel auf der Basis von PFT-freien Schaumbildnern eingesetzt.

Es wurden maximal ca. 10 m³ Löschwasser verwendet.

b) Welche Mengen an Schadstoffen (insbesondere PFT-Belastungen beziehungsweise Belastungen von PFT-Einzelstoffen) gerieten bei besagtem Einsatz in die Böden beziehungsweise ins Grundwasser rund um den Parkplatz Fuchsmühle-Ludergraben?

Seitens der Feuerwehr wurde kein Schaummittel auf der Basis von PFT-Schaumbildnern eingesetzt. Schadstoffe in unterschiedlicher Art und Konzentration werden bei jeder Verbrennung freigesetzt. Insbesondere die Schwelbrandphase ist sehr schadstoffträchtig. Durch den Zusatz von Schaummitteln zum Löschwasser wurde die Brandbekämpfung deutlich effizienter, sodass weniger Schadwasser und weniger Schadstoffe aus der Verbrennung und Verschmelung entstehen.

c) Welche Maßnahmen werden und wurden ergriffen, um die Schadstoffbelastungen in den Böden und im Grundwasser nach Löschmitteleinsätzen zu beobachten und zu reduzieren?

Durch die Verwendung von Schaummitteln als Löschmittelzusatz werden der Löschwasserverbrauch und somit

auch der Schadwasseranfall deutlich reduziert. Zusätzlich wird die Schwelbrandphase während der Löscharbeiten deutlich verkürzt. Nach Bekanntwerden der umweltschädlichen Eigenschaften PFT-haltiger Schaummittel wurden die Feuerwehren in Bayern darauf hingewiesen, möglichst nur noch fluortensidfreie, biologisch gut abbaubare Schaummittel zu verwenden. Das Landesamt für Umwelt (LfU) wird in Zusammenarbeit mit dem Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) einen Leitfaden für den umweltschonenden Einsatz von Schaummitteln erstellen.

2. a) An welchen anderen PWC-Anlagen, Autobahnraststätten oder Autobahnparkplätzen in Bayern sind in den letzten 10 Jahren PFT-belastete beziehungsweise mit PFT-Einzelstoffen belastete Löschmittel eingesetzt worden?

b) Welche Mengen von Schadstoffen (insbesondere PFT-Belastungen beziehungsweise Belastungen von PFT-Einzelstoffen) gelangten bei diesen Einsätzen in die Böden beziehungsweise in Oberflächengewässer oder ins Grundwasser rund um die PWC-Anlagen, Autobahnraststätten oder Autobahnparkplätze?

c) Waren nach diesen Einsätzen Schadstoffbelastungen (insbesondere PFT-Belastungen beziehungsweise Belastungen von PFT-Einzelstoffen) in den Böden beziehungsweise in Oberflächengewässer bzw. Grundwasser rund um die PWC-Anlagen, Autobahnraststätten oder Autobahnparkplätzen messbar?

Das LfU arbeitet in Kooperation mit den Wasserwirtschaftsämtern seit mehreren Jahren intensiv an der Erfassung entsprechender Standorte und Schadensfälle. Um die Belastungen einzelner Bereiche mit PFC zu ermitteln und die möglichen Eintragspfade abzuklären, wurde bereits 2006 mit einer Reihe von aufeinander abgestimmter Messprogramme begonnen. Neben systematischen Untersuchungen im Rahmen eines risikobasierten Grundwassermonitorings im Umfeld möglicher Verursacher bzw. Eintragsquellen wurden in Bayern auch Oberflächengewässer untersucht.

Die Angaben, wie unter 2 a, b und c erbeten, werden statistisch nicht erfasst.

3. a) Gab es seitens des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg in den Jahren 2012–2016 Grundwasseruntersuchungen im Bereich des Birkensees?

Seit 2013 wurden die vorhandenen Messstellen aus dem Sandabbau am Birkensee wiederholt auf PFT untersucht.

b) Wenn ja, was war der Anlass für diese Grundwasseruntersuchungen?

Anlass für die Untersuchungen waren die PFT-Befunde im Badewasser des großen Birkensees selbst, die 2013 erstmals vom Gesundheitsamt Nürnberger Land gemessen wurden. Da über die Herkunft der Stoffe Unklarheit herrschte, wurden vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg diesbezüglich Ermittlungen aufgenommen und erste Untersuchungen durchgeführt. Da die ersten Ergebnisse noch keine konkreten Hinweise auf eine Schadstoffquelle erbrachten, wurden in den Jahren 2014–2016 weitere Amtsermittlungen vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg durchgeführt. So wurde eine am nördlichen Seeufer befindliche ehemalige Deponie ebenso in die Erkundungen einbezogen wie tiefenorientierte Untersuchungen des Birkensees bis in 12 m

Tiefe und Untersuchungen des Seesediments mittels eines Tauchereinsatzes.

c) Wenn ja, wie fallen diese Ergebnisse im Hinblick auf Schadstoffbelastungen (insbesondere PFT-Belastungen beziehungsweise Belastungen von PFT-Einzelstoffen) im Bereich des Birkensees aus?

PFT-Schadstoffe wurden hauptsächlich im Wasser des Birkensees selbst gemessen, die Werte lagen hier auch bis in größere Tiefen bei mehreren Mikrogramm pro Liter. Die bisher weiter durchgeführten Untersuchungen des Wasserwirtschaftsamts Nürnberg haben daneben lediglich in einer der Sandabbau-Messstellen einen etwas erhöhten Wert für PFT im Grundwasser ergeben. Die Messstelle liegt allerdings in unmittelbarer Nähe der Wasserfläche des Birkensees, so dass eine direkte Beeinflussung aus dem See zu vermuten ist.

4. a) Wodurch sind die hohen PFT-Belastungen beziehungsweise Belastungen von PFT-Einzelstoffen in und um den Birkensee entstanden?

Die bisher vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg durchgeführten Untersuchungen haben bislang noch nicht zur Klärung des Belastungspfad für die Schadstoffe im Birkensee geführt. Deshalb werden 2016 vier weitere Grundwassermessstellen niedergebracht, um die Grundwasserfließrichtung im Umfeld des Birkensees zu bestimmen. Mit den Ergebnissen ist im Herbst 2016 zu rechnen.

Nach derzeitigem Wissensstand und aufgrund der bisherigen Untersuchungsergebnisse vermutet das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg, dass die Schadstoffbelastung im Birkensee aus dessen Sediment stammt.

b) Wie verlaufen die Grundwasserströme rund um den Parkplatz Ludergraben?

Rund um den Parkplatz Ludergraben existieren keine Grundwassermessstellen, d. h. konkrete Stichtagsmessungen liegen nicht vor. Anhand der Topografie ist die Grundwasserfließrichtung zum Röthenbach hin ausgerichtet; eine Verbindung zum Grundwasser des Birkensees scheint hier äußerst unwahrscheinlich.

c) Ist es denkbar, dass die Schadstoffbelastungen (insbesondere PFT-Belastungen beziehungsweise Belastungen von PFT-Einzelstoffen) im Birkensee im Zusammenhang mit dem Löschmitteleinsatz auf dem Parkplatz Fuchsmühle-Ludergraben am 05.05.2012 in Zusammenhang stehen könnten?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 1 a verwiesen.

Nach derzeitigem Wissensstand gibt es keinen Nachweis, dass die Schadstoffbelastung im Birkensee mit dem Löschmitteleinsatz am Parkplatz Fuchsmühle in Zusammenhang steht. Die hohen Werte im See deuten auf eine Schadstoffquelle im Birkensee selbst hin (s. Antwort zu Frage 4 a).

5. a) Ist es auszuschließen, dass durch die PWC-Anlage Mauswinkel zwischen Moosbach und Birnthon Schadstoffe in die Böden beziehungsweise in das Grundwasser gelangen?

b) Wenn nein, wie hoch ist das Risiko der Kontamination der Böden beziehungsweise des Grundwassers rund um die PWC-Anlage Mauswinkel mit Schadstoffen?

Die geplante PWC-Anlage wird, wie vergleichbare Anlagen der BAB auch, nach dem Stand der Technik ausgerüstet werden.

Das bedeutet, dass das Oberflächenwasser vor Verlassen der Anlage über entsprechende Reinigungs- und Rückhalteeinrichtungen geleitet wird. Entsprechende Auflagen werden im Planfeststellungsbeschluss formuliert werden.

Bei Havarien sind weitere besondere Vorkehrungen abhängig vom Einzelfall notwendig. Damit kann eine bestmögliche Vorsorge getroffen und das Risiko einer Gewässerunreinigung minimiert werden.

c) Wenn nein, wie hoch ist das Risiko der Kontamination der Böden beziehungsweise des Grundwassers durch Schadstoffe im Grundwasserreservoir „Ursprung“, aus dem die Stadt Nürnberg ihr Trinkwasser bezieht?

Aufgrund der topografischen und geologisch-hydrogeologischen Verhältnisse ist die Gefahr einer Kontamination durch Schadstoffe des Grundwasserreservoirs Ursprung der Trinkwassergewinnung der Stadt Nürnberg nicht gegeben. Vorsorgliche Untersuchungen im geförderten Trinkwasser aus dem Bereich Ursprung haben keinerlei Nachweise für PFT o. ä. Stoffe ergeben.

6. a) Wie soll bei der geplanten PWC-Anlage bei Mauswinkel im Lorenzer Reichswald gewährleistet werden, dass es durch diese zu keiner Kontamination der Böden beziehungsweise des Grundwassers mit Schadstoffen kommt?

b) Wie soll sichergestellt werden, dass bei möglichen Unfällen auf der geplanten PWC-Anlage das Grundwasserreservoir „Ursprung“ nicht mit Schadstoffen kontaminiert wird?

Siehe Antworten zu 5 a und 5 c.

c) Ist es aus Sicht der Staatsregierung notwendig, bei der geplanten PWC-Anlage einen Anschluss der Anlage an eine Kläranlage anzustreben?

Die häuslichen Abwässer der PWC-Anlage sollen sinnvollerweise an eine Kläranlage angeschlossen werden. Zur Oberflächenentwässerung gelten die unter 5) getroffenen Aussagen

7. a) Welche Parkplatzkapazitäten können durch ein elektronisches Parkleitsystem (Kompaktparken) bei gleichbleibender Parkfläche, wie beispielsweise Anfang Februar 2016 von Staatsminister Herrmann vorgestellt, zusätzlich geschaffen werden?

Bei dem erwähnten, im Februar 2016 vorgestellten Projekt handelt es sich um ein erstes Pilotprojekt zum telematisch gesteuerten Lkw-Kompaktparken an der Rastanlage Jura an der A 3 bei Neumarkt. Dabei können bis zu vier Lkws durch Mitnutzung der mittleren Fahrgasse kompakt hintereinander parken.

Auf der Pilotanlage Jura West konnte so die plangemäße Stellflächenkapazität um theoretisch bis zu 60 % erhöht werden. Das Maß der tatsächlich sich im täglichen Gebrauch ergebenden Erhöhung ist deutlich geringer, da vor Beginn des Kompaktparkens die Anlage durch das (ungeordnete und z. T. sicherheitsgefährdende) Abstellen von Lkws in den Fahrgassen schon über die plangemäße Stellflächenkapazität hinaus genutzt wurde, was nun nicht mehr möglich ist. Es hängt darüber hinaus wesentlich von der

bestimmungsgerechten Akzeptanz durch die Lkw-Fahrer im Regelbetrieb ab, der sich bisher noch nicht konsolidiert hat. Eine belastbare Aussage ist daher noch nicht möglich.

Ergänzende Anmerkung:

Bei dem in der Anfrage ebenfalls verwendeten Begriff „elektronisches Parkleitsystem“ handelt es sich um ein Informationssystem zur gleichmäßigen Auslastung der in dieses System integrierten einzelnen Rastanlagen. Es bringt keine Kapazitätserhöhung in Form zusätzlicher Stellplätze, sondern gibt einen Überblick über die Auslastung der Anlagen im Streckenzug und ermöglicht so, das vorhandene Parkplatzangebot optimal auszuschöpfen. Momentan wird auf der A 9 zwischen Nürnberg und München solch ein elektronisches Parkleitsystem erprobt.

b) Welche Parkplätze in Bayern sollen mit dem elektrischen Parkleitsystem nachgerüstet werden?

Neben dem unter 7 a genannten Pilotprojekt zum Kompaktparken wird an der Tank- und Rastanlage Inntal West an der A 93 Süd derzeit ein weiteres, ähnliches System zur Parkraumverdichtung mit der Bezeichnung „Kolonneparken“ aufgebaut.

Die genannten Pilotanlagen an der A 3 und A 93 werden anschließend evaluiert, um herauszufinden, welche Kapazitätsgewinne jeweils im praktischen Betrieb tatsächlich erreichbar sind, und welches System im Realbetrieb wirtschaftlicher ist und zuverlässiger funktioniert.

Erst auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse kann dann festgelegt werden, welche weiteren Rastanlagen mit welcher Technik ausgestattet werden können.

Anwendbar sind die genannten Systeme zur Parkraumverdichtung (Kompaktparken/Kolonneparken) bei bestehenden Anlagen nur bei einer vorhandenen Mindestgröße und geeigneter Ausrichtung der Parkstände. Diese Bedingungen sind nur an den Tank- und Rastanlagen möglich. Die verwendeten Bauformen von PWC-Anlagen sind für diese Parkverfahren nicht geeignet, da die Anzahl der zur Verfügung gestellten Parkstände nicht ausreicht, um alle notwendigen Abfahrtszeiten anzubieten.

Infrage kommen daher Tank- und Rastanlagen mit einem vorhandenen signifikanten Defizit an Lkw-Stellplätzen.

c) Aus welchen Gründen ist die Staatsregierung der Auffassung, dass der Bau der PWC-Anlage Mauswinkel auf der BAB A 6 Nürnberg-Amberg-Waidhaus trotz der Kapazitätsausweitung der bestehenden Parkplätze durch die elektronischen Parkleitsysteme weiterhin nötig ist?

Im Hinblick auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht ein vom Bund definierter Bedarf, alle ca. 15 bis 20 km eine Rastanlage mit WC (PWC-Anlage) vorzuhalten.

In das mit dem Bund abgestimmte Netzkonzept fügt sich die geplante PWC-Anlage Mauswinkel ein. Der Standort bei Moosbach ist dabei vor allem notwendig, um eine größere Lücke im Netz der Rastanlagen zu schließen. Der geplante Standort Moosbach weist in Richtung Westen einen Abstand von rund 25 km bis zur Tank- und Rastanlage Kammersteiner Land und in Richtung Osten einen Abstand von rund 33 km bis zur Tank- und Rastanlage Oberpfälzer Alb auf und liegt daher über dem vom Bund definierten Regelabstand.

Anlagen mit besonderen Parkverfahren (z. B. Kompaktparken) können damit lediglich eine Ergänzung des Netzkonzepts in einzelnen Streckenabschnitten mit erhöhtem Lkw-Stellplatzbedarf ermöglichen, den konventionellen Neu- und Ausbau von Rastanlagen aber nicht ersetzen.

8. a) Warum wurde das Planfeststellungsverfahren unverändert und auf dem ursprünglichen Planungsstand von 2012 wieder aufgenommen?

Die Autobahndirektion Nordbayern führte aufgrund der langen Laufzeit des Verfahrens im Jahr 2015 erneut naturschutzfachliche Untersuchungen durch. Im Ergebnis hat sich an der naturschutzfachlichen Wertigkeit nichts geändert. Der Bedarf für Lkw-Stellflächen im Zuge der A 6 besteht weiterhin. Dies spiegeln auch die steigenden Zahlen für den Schwerverkehr aus den Dauerzählstellen wider. Auch nach erneuter Abwägung drängen sich alternative Standorte nicht auf.

b) Warum wurden die Einwendungen und die konkreten Alternativvorschläge, die von der Rechtsvertretung der Bürgerinitiative Moosbach-Birnthon sowohl der Regierung von Mittelfranken als auch der Autobahndirektion Nordbayern übermittelt wurden, bei der Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens nicht berücksichtigt?

Die Einwendungen des Bund Naturschutz Bayern e. V. und das Schreiben der Rechtsvertretung wurden in der Stellungnahme des Autobahndirektion Nordbayern vom 21.02.2011 behandelt. Alternativvorschläge waren ausschließlich hinsichtlich der Verschiebung der Anlage gemacht worden. Die Autobahndirektion hat daraufhin eine detaillierte Standortbetrachtung durchgeführt. Im Ergebnis stellt der Standort bei Moosbach die beste Wahl dar.

Die im Verfahren getätigten Aussagen haben sich vom Zeitpunkt der Antragstellung bis dato nicht grundlegend geändert.