Region Hannover
Dezernat für Umwelt, Planen und Bauen

Region Hannover

Hannover, 09. Januar 2012

Informationen zur Sanierung der Fulgurit-Halde in Wunstorf-Luthe

Kein Baustoff ist so in Verruf geraten wie Asbest. Der Einsatz der noch vor Jahrzehnten hoch geschätzten „Wunderfaser“ ist wegen der von ihr ausgehenden erwiesenen Gesundheitsgefahr in Deutschland seit 1993 generell untersagt. Seit dem 01. Januar 2005 besteht in allen EU-Ländern ein totales Verbot für Herstellung, Handel und Verwendung von Asbestprodukten. Allerdings besteht kein Beseitigungsgebot, weswegen das Material noch in vielen Gebäuden und Anlagen vorhanden ist.

Asbest stellt heute primär ein Entsorgungsproblem dar. Die Region Hannover ist hiervon besonders betroffen, weil die 1912 gegründete Firma Fulgurit in Wunstorf-Luthe einer der wichtigsten Produktionsstandorte für Asbesterzeugnisse in Deutschland war. Dort wurde der natürliche Rohstoff vor allem in der Nachkriegszeit im großen Maßstab verarbeitet. Asbest, ein Mineral mit festen Fasern, musste dazu aufgelockert, gereinigt und mit flüssigem Zement zu einer zähen Masse verrührt werden. Im anschließenden Formungsprozess entstanden dann gegen Hitze und Säure widerstandsfähige Platten, Ziegel, Rohre oder Blumenkästen.

Die Rückstände aus der Produktion, die bis Anfang der 1970er Jahre auf dem Gelände des ehemaligen Fulgurit-Werkes abgelagert wurden (ca. 160.000 Tonnen Asbestzementschlamm und ca. 10.000 Tonnen Asbestzementscherben), verblieben in Luthe auf einer nur provisorisch mit Mulch ummantelten Halde. Ohne eine Sanierung drohen Gefährdungen für Menschen und Umwelt durch Verwitterung und Freisetzung von Asbeststaub, aber auch durch im Weiteren noch zu erläuternde Folgeprozesse beim Einsickern des aus der Halde austretenden Wassers in den Untergrund.

Um Menschen und Umwelt im engeren und weiteren Umfeld der Halde dauerhaft zu schützen, hat die Region Hannover als seit 2001 zuständige Abfall- und Bodenschutzbehörde die Sanierung der Halde vorangetrieben. Sie engagiert sich dabei in erheblichem Umfang mit eigenen Mitteln. Im Zusammenhang mit der Sanierung der Halde durch Abtrag und Deponierung auf einer dafür geeigneten Deponie sind in der Öffentlichkeit zahlreiche Fragen diskutiert worden, die nachfolgend beantwortet werden.

1. **Warum muss das Material der Halde auf eine Deponie verlagert werden? Wäre nicht eine Sicherung vor Ort günstiger und ökologischer? Wäre nicht eine dickere Mulchschicht ausreichend?**

Eine Sicherung der Halde vor Ort wurde intensiv geprüft, auch hinsichtlich der Kosten. Sie ist grundsätzlich möglich, stellt jedoch gegenüber dem Abtrag der Halde und ihrer sicheren Deponierung nur die zweitbeste Lösung dar. Die Halde lässt sich nicht einfach abdecken, sie müsste aufwändig neu modelliert werden, was zu einer langen Bauzeit mit frei liegendem Asbestzementschlamm führen würde. Das Risiko für die Bevölkerung wäre höher, da die Wahrscheinlichkeit einer Faserfreisetzung steigen würde.

Die Errichtung einer Oberflächenabdeckung ist außerdem wegen der eng begrenzten räumlichen Situation (Lage direkt an einer Straße und einer Bahnlinie) technisch schwierig. Eine an die Deponieverordnung angelehnte Abdeckung der Halde wäre aufgrund der vorhandenen steilen Böschungen und der eingeschränkten Möglichkeiten zum Vorschütten nur mit sehr hohem Aufwand und vor allem mit einer nur begrenzten Haltbarkeit möglich. Zudem wäre eine dauerhafte Unterhaltung notwendig.

Das Aufbringen einer dickeren Mulch- oder Erdschicht allein ist nicht ausreichend, da diese das Durchdringen des Sickerwassers nicht verhindert und keine Basisabdichtung unter der Halde vorhanden ist. Das Sickerwasser aus der Deponie hat einen hohen pH-Wert und löst das natürlich im Boden unter der Halde vorkommende Arsen, das dadurch ins Grundwasser gelangt. Dieser Grundwasserschaden würde ohne eine wirklich wasserdichte Oberflächenabdeckung fortbestehen und müsste auch künftig durch Abpumpen und Reinigung bearbeitet werden. Außerdem muss die Oberflächenabdichtung nach dem Stand der Technik für aktuelle Deponien hergestellt werden (Kunststoffdichtungsbahn, Rekultivierungsschicht usw.), damit die Belastung des Grundwassers mit Arsen dauerhaft verhindert wird.

Wegen der genannten Schwierigkeiten, der nur bei einem Abtrag der Halde gegebenen Nachhaltigkeit der Sanierung und der Möglichkeit, die Sanierung mit einem Brachflächenrecycling zu verbinden und die Fläche somit wieder nutzbar zu machen, haben sich Region Hannover, Stadt Wunstorf, Grundstückseigentümerin und das Nachfolgeunternehmen der Verursacherfirma in einem Sanierungsvertrag für einen vollständigen Abtrag der Halde entschieden.

2. **Wenn die Halde verlagert wird: Wäre nicht eine Deponierung in der Region Hannover besser, um „Mülltourismus“ zu vermeiden? Warum wurden gerade diese so weit entfernt liegenden Deponien ausgesucht?**

Ursprünglich war geplant, die gesamten Asbestzementabfälle auf einer Deponie in der Region Hannover zu entsorgen. Das wäre erheblich kostengünstiger gewesen, weil nur der kurze Transport und die deutlich niedrigeren Deponierungskosten angefallen wären. Das Material sollte bis Sommer 2009 zur endgültigen Verfüllung des Deponiekörpers genutzt werden, da die Deponie kurz vor der Schließung stand.

Diese Planung war nach einem Beschluss des Oberverwaltungsgerichtes (OVG) Lüneburg vom Februar 2009 nicht mehr durchführbar. Dieses hatte im Rahmen eines einstweiligen Rechtsschutzverfahrens die aufschiebende Wirkung von Klagen gegen den damals notwendigen Planfeststellungsbeschluss wieder hergestellt, weswegen bis zum Abschluss des Hauptsacheverfahrens nicht mit dem Vorhaben begonnen werden konnte. Dem Beschluss lag eine summarische Prüfung der Rechtslage zugrunde, keine abschließende Beurteilung. Durch Zeitablauf ist es nicht mehr zu einer Überprüfung des Sachverhalts in einem Hauptsacheverfahren gekommen, weil die Deponie gemäß der geltenden Rechtslage zur Schließung vorgesehen war.

Eine Entsorgung war danach nur außerhalb Niedersachsens möglich, da es in Niedersachsen keine für das Material aus Luthe geeignete Deponie gibt. Weil auch andere Länder nicht alle Arten von Deponien vorhalten können, ist eine Kooperation der Bundesländer bei der Entsorgung von Sonderabfällen erforderlich. Dabei ist es ökologisch und ökonomisch durchaus sinnvoll, bundesweit nur wenige zentrale Sondermülldeponien vorzuhalten, auch wenn dies zwangsläufig mit Abfalltransporten verbunden ist.

Die Deponien Ihlenberg (Mecklenburg-Vorpommern) und Rondeshagen (Schleswig-Holstein), zu denen das Material der Halde transportiert werden soll, haben die Annahme angeboten und die erforderlichen Annahmeerklärungen abgegeben. Des Weiteren wurden die erforderlichen Bestätigungen der Niedersächsischen Gesellschaft zur Endablagerung von Sonderabfall vorgelegt.

3. **Welche Informationen gibt es über die Materialzusammensetzung des Haldenmaterials? Wie werden Zeitzeugenberichte gewertet, nach denen dort Asbeststäube abgelagert wurden?**

Bei der Sanierung der Fulgurit-Halde fallen Asbestzementschlamm und Asbestzementscherben an. Diese beiden Abfallarten wurden im Vorfeld der Sanierung detailliert untersucht (zehn voll-

ständige Bohrungen mit der Gewinnung von insgesamt 120 Meter Bohrkernen aus der Deponie, insgesamt über 40 vollständige chemisch-analytische Untersuchungen). Der Asbestzementschlamm ist durch den Zementanteil und durch Entwässerung heute weitgehend verfestigt und nur noch teilweise plastisch (verformbar), enthält aber immer noch etwa 70 Prozent Wasser. Der Asbestanteil im Schlamm beträgt im Mittel etwa 5, maximal 7 Prozent. Der Begriff „Asbestzementschlamm“ bezieht sich vor allem auf den Zustand bei Einbringung des Materials auf die Halde. Die Informationen über die früheren Arbeitsvorgänge wurden aus alten Werksplänen, Luftbildern sowie den Informationen ehemaliger Werksangehöriger gewonnen.

Durch wissenschaftlich begleitete Vorversuche wurde festgestellt, dass die im Asbestzementschlamm der Luther Halde enthaltenen gefährlichen Fasern nur bei einer nicht fachgerechten Handhabung des Materials in sehr geringen Mengen als Staub freigesetzt werden könnten.

Der Hinweis auf Asbeststäube in der Datenbank des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) ist nach Auskunft der Behörde darauf zurückzuführen, dass es zur Zeit der Erfassung einen gemeinsamen sogenannten Abfallschlüssel für Asbeststäube und Asbestzementschlamm gegeben hat. Leider sind im Internet die Zusatzinformationen der LBEG-Datenbank nicht sichtbar – dies gilt im Falle der Fulgurit-Halde auch für den erläuternden Zusatz "Schlamm aus Reinigung der Produktionsmaschinen".

Dafür, dass Stäube in Jutesäcken eingebracht und später bei Baumpflanzungen vorgefunden worden seien, sieht die Region keine Anhaltspunkte. Einerseits sind keine gezielten Bepflanzungen der Halde bekannt, andererseits sind Jutesäcke kaum für den Transport oder die Lagerung von Stäuben geeignet. Diese Einschätzung beruht auch auf dem Ergebnis zahlreicher Gespräche in Luthe. Bei den Bohrungen im Vorfeld der Sanierung haben sich keine Hinweise auf ein anderes Einbringen als das Einspülen ergeben, wofür auch der schichtweise Aufbau des Haldenkörpers spricht. Es gibt auch keine Hinweise auf Fremdmaterialien (Säcke o.ä.). Selbst für den Fall, dass Asbestzementstäube, zum Beispiel von Säge- und Schleifvorgängen, eingebracht worden wären, lägen diese bei dem hohen Wassergehalt in der Halde heute nicht mehr staubförmig vor. Auch die o.g. Untersuchungen haben jedoch keine Anhaltspunkte für eingebrachte Stäube geliefert.

4. Besteht eine Gefährdung der Bevölkerung im Umfeld der Halde durch den Abtrag und insbesondere beim Verladen?

Auf die Sicherheit der Bevölkerung und der an der Umlagerung beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der beauftragten Fachfirmen wird während des Abtrags der Halde und der geplanten Transporte besonderer Wert gelegt. Die wesentlichen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung sind in einem verbindlichen Sanierungsplan festgelegt. Es sind aber auch weitere umfangreiche Vorkehrungen vorgesehen, die die Sicherheit gewährleisten. Die Umlagerung wird durch geschultes Personal geleitet und überwacht. Darüber hinaus findet in Wunstorf-Luthe eine behördliche Überwachung der Baustelle durch die Region Hannover, das Gewerbeaufsichtsamt Hannover und die Bauberufsgenossenschaft statt. Alle Vorgaben zum Arbeitsschutz und dem Schutz der Bevölkerung werden erfüllt. Während der Sanierung wird die Umgebungsluft von einem unabhängigen Messinstitut auf Asbestfasern hin untersucht. Bisher haben sich bei diesen Untersuchungen keine Belastungen der Umgebungsluft ergeben. Dies bestätigt die Ergebnisse der Untersuchungen, die im Vorfeld der Sanierung in einem großen Versuch gewonnen wurden (siehe unter 3.). Damals wurden bei Probebaggerungen nur sehr geringe Faserkonzentrationen im Arbeitsbereich gemessen. Die ermittelten Werte liegen weit unter der nach Arbeitsschutzrecht zulässigen Konzentration von 15.000 Asbestfasern pro Kubikmeter Luft.

5. **Müsste der Transport des Schlamms in Big-Bags erfolgen, um eine Sicherheit der Bevölkerung zu gewährleisten und den Eilbeschluss des OVG Lüneburg zu respektieren? Ist ein Transport auf LKW nicht viel zu teuer, gefährlich und vor allem ökologisch bedenklich?**

Der Transport des Asbestzementschlamms muss nicht in reißfesten Foliensäcken (Big-Bags) erfolgen, da das Material wegen des hohen Wassergehaltes von sich aus schon die Fasern bindet. Die vorgesehenen zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen umfassen einerseits eine Abdeckung der Mulden-LKW mit dicht schließenden Planen und andererseits den Einsatz eines Bindemittels, wie es sonst bei Kohlenstaubhalden zur Vorbeugung einer Verstaubung eingesetzt wird. Dieses Bindemittel versiegelt wirksam die Oberfläche und verhindert zusätzlich ein Austreten der in den Schlamm ohnehin eingebundenen Asbestfasern. Darüber hinaus besitzen die LKW-Sattelauflieger eine Klappendichtung, so dass evtl. austretendes Wasser nicht entweichen kann. Die Fahrzeuge werden sowohl in Luthe als auch auf den Deponien regelmäßig von außen gereinigt, so dass es keine Anhaftungen geben kann.

Dass das zu transportierende Material durch seinen Wassergehalt von sich aus nicht zu einer Freisetzung von Fasern neigt, ist durch die Untersuchungen im Vorfeld der eigentlichen Sanierung festgestellt worden und wurde durch die messtechnische Begleitung von drei Probetransporten durch den TÜV Nord Umweltschutz im Herbst 2011 erneut bestätigt. Unterhalb der Rollplane der Sattelauflieger konnten während der Fahrten keine relevanten Asbestfasergehalte gemessen werden. Da die Repräsentativität dieser Probefahrten für die Gesamthalde noch nicht sicher gegeben ist, sollen vorerst weitere Fahrten mit messtechnischer Begleitung durch den TÜV durchgeführt werden (jeder 10. Transport), bis die Situation endgültig bewertet werden kann.

Die dem Beschluss des OVG Lüneburg (siehe unter 2.) zugrunde liegende Richtlinie, eine so genannte Mitteilung der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) zur Entsorgung asbesthaltiger Abfälle, ist inzwischen in der zuständigen Arbeitsgruppe der Bundesländer geändert worden, so dass eine lose Ablagerung des Asbestzementschlamms möglich ist. Hintergrund für diese Änderung ist, dass erkannt worden war, dass das Merkblatt nur übliche Arbeiten, bei denen asbesthaltige Abfälle entstehen, abbildete, jedoch der bei einer Altlastensanierung anfallenden Sonderabfall nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Die auf dem Gelände ebenfalls lagernden Asbestzementplatten und –bruchstücke werden entsprechend den hierfür geltenden spezifischen Vorschriften wegen der Gefahr der Faserfreisetzung in Big-Bags transportiert. Die Transporte der Big-Bags erfolgen in Containern.

Die Transporte, die ja weitgehend auf Bundesautobahnen stattfinden, werden mittels GPS überwacht. So kann einerseits verfolgt werden, dass die Fahrzeuge auf dem schnellstmöglichen Weg zu den Entsorgungsanlagen unterwegs sind. Andererseits können die Fahrzeugführer auf besondere Verkehrssituationen aufmerksam gemacht und z.B. Umleitungsempfehlungen gegeben werden. Ziel ist es dabei, die Transportzeit so kurz wie möglich zu halten und ein Ausweichen der Fahrzeuge auf Nebenstrecken und Ortsdurchfahrten soweit wie möglich zu minimieren.

Für den Fall von technischen Problemen an den Fahrzeugen können kurzfristig Serviceleistungen oder Ersatzfahrzeuge bereitgestellt werden. Dieses ist durch die Sanierungsfirma über Verträge mit LKW-Werkstätten und Abschleppdiensten sichergestellt.

Für Unfallsituationen sind die Fahrzeuge mit den wichtigsten Informationen versehen, damit die Sicherheitskräfte (Polizei, Feuerwehr) sachgerecht mit dem transportierten Abfall umgehen können. Hierzu gehört die Benennung von Ansprechpartnern genauso wie konkrete Hinweise zum Umgang mit dem Ladegut. Eine unmittelbare Gefährdung von Sicherheitskräften, sonstigen Beteiligten oder der allgemeinen Öffentlichkeit ist auch bei Unfällen nicht zu befürchten, da die transportierten Abfälle Asbestfasern nur in sehr geringen Mengen freigeben können, die weit unter den Grenzwerten für den Arbeitsschutz liegen.

Auf die Notwendigkeit teilweise langer Transportwege für Sonderabfälle als Folge der begrenzten Zahl von Sonderabfalldeponien wurde schon unter 2. eingegangen. Allerdings gab es in der Ausschreibung keine Vorgabe, dass der Transport mit LKW zu erfolgen hätte, vielmehr hat es die Region Hannover durchgesetzt, dass vom Auftraggeber ausdrücklich alternative Transportwege (Schiene, Wasserweg) abgefragt wurden. Keines der abgegebenen Angebote hat jedoch eine solche Alternative enthalten, da sie offenbar nicht wirtschaftlich abzubilden war. Außerdem verfügen die meisten der in Frage kommenden Entsorgungsanlagen nicht über einen Gleisanschluss oder einen Hafen. Ein Umschlag der Abfälle von der Schiene oder dem Schiff auf die Straße, um die letzte Strecke bis zur Deponie zurückzulegen, ist mit hohem technischem Aufwand und zusätzlichen Risiken des Freiwerdens von Asbestfasern durch das mehrfache Bewegen des Materials verbunden.

6. Sind die Deponien Ihlenberg und Rondeshagen für die Aufnahme des Materials geeignet? Bestehen dort Gefährdungen für Bevölkerung und Deponiepersonal?

Sonderabfälle müssen auf dafür vorgesehenen Deponien entsorgt werden, wobei selbstverständlich sämtliche Bestimmungen für Arbeits- und Bevölkerungsschutz einzuhalten sind. Die beiden genannten Deponien sind als Sonderabfalldeponien unbestritten für die Aufnahme von gefährlichen Abfällen und natürlich auch von Asbestzementschlamm und -scherben geeignet. Die Deponien verfügen über alle notwendigen Zulassungen für den Umgang mit sensiblen Materialien zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Schutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf der Deponie und dem Schutz der Bevölkerung und der Umwelt in der Umgebung der Deponien.

7. Stehen wirtschaftliche Interessen, z. B. etwa der benachbarten Spedition, hinter der Verlagerung? Erwirbt diese das Grundstück nach der Sanierung unter Wert?

Wirtschaftliche Interessen sind weder Grund noch Triebfeder für die Sanierung. Es ist richtig, dass die Spedition, die auf dem benachbarten Grundstück ihren Betriebsstandort hat, sich nach der Sanierung auf das Haldengelände erweitern will. Die Spedition hat jedoch mit der ehemaligen Asbestzementproduktion auf diesem Gelände nichts zu tun. Sie leistet sogar einen finanziellen Beitrag zur Sanierung in einer Höhe, die über dem Wert des sanierten Grundstücks liegt, der von der Region Hannover durch ein externes Grundstücks-Wertgutachten ermittelt wurde.

8. Wie teuer ist die Verlagerung? Wer verdient an dem Projekt?

Die Zusagen für die Finanzierung des Projektes liegen bei ca. 9 Mio. Euro. Die maximale Beteiligung des Landes Niedersachsen und der EU über die N-Bank liegt bei ca. 4 Mio. Euro. Die Region Hannover beteiligt sich mit maximal 3,9 Mio. Euro an den Kosten. 667.000 Euro werden von der Eichriede Projekt GmbH übernommen, die Stadt Wunstorf steuert 150.000 Euro bei. In diesem Kostenrahmen sind Abtrag, Transport und Lagerung enthalten. Die Eichriede Projekt GmbH hat ein Ingenieurbüro mit der Ausführung des Ausschreibungsverfahrens beauftragt. Daraus hervorgegangener Auftragnehmer ist die HEILIT Umwelttechnik GmbH als Generalunternehmer. Die vertraglich festgelegten und von den beauftragten Firmen erbrachten Leistungen (wie zum Beispiel die Baustelleneinrichtung, der Abtransport und die Deponiekosten) werden vergütet. Im Übrigen bestehen die für die Verwendung öffentlicher Mittel üblichen Rechenschaftspflichten. Der Abtrag der Halde ist nicht wirtschaftlich motiviert, sondern löst ein Umweltproblem.

9. Ist es zu verantworten, über 8 Millionen Euro aus Steuergeldern zu investieren?

Ja, dieser Betrag muss aufgebracht werden, weil nur so die nachhaltige Sanierung der Halde und damit eine wichtige Zukunftsvorsorge für Menschen und Umwelt im Raum Luthe zu erreichen ist. Die Förderung durch EU-Mittel erfolgt, weil mit der Verlagerung der Halde auch eine heute nicht nutzbare Fläche im Gewerbegebiet der Stadt Wunstorf im Sinne eines Brachflächenrecyclings wieder nutzbar gemacht werden kann. Allein das geförderte Konzept eröffnet die Chance, gleichzeitig den bestehenden Handlungsbedarf zum Schutz von Mensch und Umwelt gegen die Risiken der Halde zu befriedigen und eine Gewerbefläche wieder nutzbar zu machen. Beträchtliche Steuergelder müssten auch für die Variante einer Sicherung vor Ort eingesetzt werden. Der sanierungspflichtige Gesamtrechtsnachfolger der Verursacher kann nicht für eine Verlagerung der Halde, sondern nur für eine Sicherung auf dem Gelände in Luthe herangezogen werden. Zumindest die Fulgurit Holding GmbH ist hierfür nicht ausreichend leistungsfähig. Im Falle einer Zahlungsunfähigkeit der Sanierungspflichtigen müsste die öffentliche Hand auf unabsehbare Zeit für hohe Folgekosten der Überwachung und Nachsorge aufkommen.

10. Welche Gefährdung durch Asbestfasern besteht im Umfeld der Halde, insbesondere durch Asbestzementscherben auf den Wegen und Feldern? Was tut die Region Hannover?

Die bei der Fulgurit-Produktion angefallenen Abfälle (Asbestzementscherben, untergeordnet auch asbestfreie Scherben) wurden auf weiten Teilen des Firmengeländes zur Untergrundbefestigung eingesetzt. Sie wurden seinerzeit darüber hinaus kostengünstig als Baumaterial für den landwirtschaftlichen Wegebau abgegeben, was damals legal war. Teilweise wurden auch kleinere Senken mit dem Material verfüllt. Beim Pflügen ist es immer wieder zu Verschleppungen (insbesondere bei Nichtbeachtung der Ackerrandstreifen) von den Wegen oder dem Firmengelände in die Fläche gekommen. Nach Beobachtungen der letzten Jahre ist jedoch davon auszugehen, dass der Anteil der Asbestzementscherben in den meisten Bereichen deutlich unter 0,5 Vol% liegt. Für die Böden der betroffenen Felder wird die Gefahr der Winderosion vom Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) als gering bis sehr gering eingestuft.

Die gesundheitliche Belastung durch Asbestfaserstaub ist ein Prozess, der abhängig ist von den Faserkonzentrationen und der Dauer, während der ein Betroffener einer Umweltbelastung ausgesetzt ist (Exposition). Wegen der geringen Exposition für Landwirte bei der Feldbearbeitung, für Jogger und Spaziergänger sowie wegen der nur sehr beschränkten Anzahl der Expositionstage ist keine unmittelbare Gefährdung durch Asbestzementscherben auf den Ackerflächen gegeben.

Die Region Hannover begleitet seit Jahren die Entwicklung der Umgebung des ehemaligen Fulgurit-Geländes. Bei vielen Bauvorhaben war die Region als Abfall- und Bodenschutzbehörde beteiligt und hat u. a. durch Sanierungsverfügungen für einen ordnungsgemäßen Umgang mit den asbesthaltigen Abfällen gesorgt. Auch die Beseitigung oder Abdeckung von Asbestzementscherben auf landwirtschaftlichen Wegen in Luthe und Umgebung wurde 2008 durch die Region Hannover veranlasst.

Die an der Oberfläche der Äcker freiliegenden Asbestzementscherben sind rechtlich als Abfall einzustufen und müssen aus diesem Grund ordnungsgemäß entsorgt werden. Auch wenn aus den genannten Gründen keine konkrete Gefahr besteht, gilt für Asbest ein Minimierungsgebot, d.h. die Exposition sollte so niedrig wie möglich sein. Aus diesen Gründen beabsichtigt die Region Hannover die Grundstückseigentümer bzw. Pächter der bekannten belasteten Ackerflächen aufzufordern, die Asbestzementscherben einzusammeln und ordnungsgemäß zu beseitigen. In Einzelfällen sind Bewirtschaftungseinschränkungen zu prüfen. Hierzu wurden bereits Gespräche mit dem Landvolkkreisverband und der Landwirtschaftskammer geführt.