

Antrag

der Abg. Karl Rombach u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

Nitratbelastung durch Flugplätze

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. inwieweit in der Vergangenheit Harnstoff zur Enteisung von Flugzeugen und Landebahnen auf den Flugplätzen Baden-Württembergs eingesetzt wurde, auch unter Berücksichtigung ehemals militärisch genutzter Flugplätze (Auflistung der Tonnagen je Flughafen);
2. seit wann das Niederschlagswasser von Landebahnen (einschließlich das Schmelzwasser von der Schneeräumung) jeweils gefasst und Kläranlagen zugeführt wird;
3. welchen Zusammenhang die Landesregierung zwischen aktueller Nitratbelastung im Grundwasserabstrombereich von Flughäfen und dem historischen Einsatz von Harnstoffen zur Enteisung von Flugzeugen und Landebahnen sieht;
4. wie die Landesregierung die hohen Nitratwerte an den beiden landwirtschaftlichen EU-Messstellen im Grundwasserabstrombereich des Flughafens Lahr erklärt;
5. welche Maßnahmen sie ergreift, um die von Flugplätzen historisch ausgegangene Nitratbelastung systematisch zu erfassen und verursachergerecht abzugrenzen;

6. inwieweit sie hierbei im Austausch mit anderen Bundesländern steht im Hinblick auf die geplante Verwaltungsvorschrift für eine bundeseinheitliche Abgrenzung von Nitratgebieten.

29.06.2020

Rombach, Haser, Nemeth, Dr. Rapp,
Röhm, Schuler, Wald CDU

Begründung

Grundwasser hat ein langes Gedächtnis. Für eine verursachergerechte Zuordnung von Nitratbelastungen im Grundwasser sollte die Abgrenzung von Altlasten aus historischem Harnstoffeinsatz zur Enteisung von Flugzeugen und Landebahnen geklärt werden. Bis Anfang der 90er-Jahre wurden zur Enteisung von Flugzeugen und Landebahnen große Mengen an Harnstoff eingesetzt. Das meiste davon gelangte in Oberflächengewässer und Grundwasser.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 12. August 2020 Nr. 54-DS 16/8345 nimmt das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz und dem Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. inwieweit in der Vergangenheit Harnstoff zur Enteisung von Flugzeugen und Landebahnen auf den Flugplätzen Baden-Württembergs eingesetzt wurde, auch unter Berücksichtigung ehemals militärisch genutzter Flugplätze (Auflistung der Tonnagen je Flughafen);*

Flughafen Stuttgart: Seit dem Winter 1984/1985 wurde UREA (Harnstoff) als Bodenenteisungsmittel nicht mehr eingesetzt. Die Enteisung von Flugzeugen erfolgte stets mit nicht stickstoffhaltigen Mitteln auf Glykolbasis.

Flughafen Baden-Airpark: Auf der bis zum Jahr 1993 durch die kanadischen Streitkräfte betriebenen Airbase Söllingen wurde Harnstoff für die Enteisung der Flugbetriebsflächen eingesetzt. Seit der Wiederaufnahme des Flugbetriebs im Jahr 1997 durch die Baden-Airpark GmbH wurden keine auf Harnstoff basierenden Enteisungsmittel mehr verwendet.

Flughafen Lahr: Aus der Zeit der Nutzung durch die kanadischen Streitkräfte bis 1994 und der anschließenden zivilen Mitnutzung des Flugplatzes liegen keine genaueren Informationen vor, jedoch ist der Einsatz von Harnstoff zur Enteisung belegt. Die Lahrer Flugbetriebs GmbH & Co. KG, die den Flughafen Lahr seit Oktober 2013 betreibt, hat in dieser Zeit keine chemische Pistenenteisung durchgeführt.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Flughafen Friedrichshafen: Aus der Zeit der Nutzung durch die französischen Streitkräfte bis 1992 liegen keine Informationen vor. Seit der zivilen Nutzung ab 1994 wurden keine auf Harnstoff basierenden Enteisungsmittel verwendet.

Eine Auflistung der eingesetzten Menge Harnstoff pro Flughafen ist nicht möglich, da die Daten bei den derzeitigen Flughafenbetreibern nicht vorliegen.

Für die kleineren Flughäfen liegen keine Informationen vor.

2. seit wann das Niederschlagswasser von Landebahnen (einschließlich das Schmelzwasser von der Schneeräumung) jeweils gefasst und Kläranlagen zugeführt wird;

Flughafen Stuttgart: Seit dem Jahr 1996 wird das auf Landebahnen anfallende Niederschlagswasser gefasst, in Rückhalteanlagen gespeichert und den Kläranlagen zugeführt. In Abhängigkeit der vorhandenen stofflichen Belastung ist die Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers auch in Oberflächengewässer zugelassen, sofern die festgesetzten Grenzwerte eingehalten werden.

Flughafen Baden-Airpark: Seit dem Jahr 2009 wird das mit Enteisungsmittel belastete Oberflächenwasser der eigenen Kläranlage zugeleitet. Auch im Sommer wird das Niederschlagswasser gedrosselt der Kläranlage zugeleitet. Wenn die parallel zur Start- und Landebahn verlegten Kanäle gefüllt sind, wird der darüber hinaus anfallende Regenabfluss in Versickerungsmulden geleitet, die ebenfalls parallel zur Landebahn angeordnet sind.

Flughafen Lahr: Das Niederschlagswasser der Landebahn Lahr wird gefasst und über perforierte Rohre ins Oberflächengewässer geleitet. Daneben wird von Flugzeugen abtropfendes Enteisungsmittel mittels Kehrmaschinen direkt aufgenommen.

Flughafen Friedrichshafen: Seit 1996 wird das anfallende Niederschlagswasser in den Wintermonaten während der Enteisungszeit der Kläranlage zugeführt. In den Sommermonaten wird das Niederschlagswasser über ein Regenklärbecken in den Rotach eingeleitet.

Für die kleineren Flughäfen liegen keine Informationen vor.

3. welchen Zusammenhang die Landesregierung zwischen aktueller Nitratbelastung im Grundwasserabstrombereich von Flughäfen und dem historischen Einsatz von Harnstoffen zur Enteisung von Flugzeugen und Landebahnen sieht;

Mit Ausnahme des Flughafen Lahr liegen in Baden-Württemberg im Grundwasserabstrombereich von Flughäfen keine erhöhten Nitratgehalte vor. Für eine relevante systematische Beeinflussung der Nitratgehalte im Grundwasserabstrom von Flughäfen durch den historischen Einsatz von Harnstoffen zur Enteisung von Flugzeugen und Landebahnen liegen daher keine hinreichenden Belege vor.

4. wie die Landesregierung die hohen Nitratwerte an den beiden landwirtschaftlichen EU-Messstellen im Grundwasserabstrombereich des Flughafens Lahr erklärt;

Die beiden landwirtschaftlichen EU-Messstellen liegen im Grundwasserkörper 16.5 Ortenau-Ried. Dieses Gebiet ist in der aktuellen Bewertung nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie einer von landesweit elf Grundwasserkörpern, die in der Nitratbelastung in einem schlechten Zustand sind. Auf 94% der Landesfläche wird dagegen der Zustand aktuell als gut eingestuft.

Die Messstellen „Meißenheim-Kürzell“ mit einem Nitratgehalt von ca. 63 mg/l NO₃ und „Neuried-Dundenheim“ mit ca. 90 mg/l NO₃ im Jahr 2018 liegen etwa drei Kilometer bzw. acht Kilometer nördlich des Flughafens in der vorherrschenden Grundwasserabstromrichtung. Im fraglichen Gebiet auf den Gemeindeflächen von Neuried und den östlichen Flächen von Meißenheim werden bereits über Jahrzehnte Nitratgehalte über 50 mg/l, vereinzelt auch über 100 mg/l gemessen. Der hohe Anteil an Ackerflächen in Verbindung mit ungünstigen Standortbedingungen – insbesondere der geringen Grundwasserneubildung – lassen in der Rheinebene hohe Nitratgehalte im Grundwasser erwarten. An beiden Messstellen

liegen auch keine reduzierenden sauerstoffarmen Grundwasserverhältnisse vor, die zu einem Nitratabbau führen würden.

Aktualisierten Modellierungsergebnissen zufolge lagen die Nitratkonzentrationen im Sickerwasser für das Jahr 1980 unter den landwirtschaftlich genutzten Ackerflächen in dem betroffenen Gebiet bei deutlich über 100 mg/l, für das zuletzt betrachtete Jahr 2009 sind diese deutlich zurückgegangen, liegen aber immer noch über 50 mg/l.

Verschiedene Grundwasseruntersuchungskampagnen auf dem Flughafengelände in der Vergangenheit ergaben keine signifikante Belastung mit Nitrat im näheren Umfeld der Start- und Landebahn. So lagen beispielsweise Mitte der 1980er-Jahre die Nitratgehalte auf dem Flughafengelände an sechs Messstellen unter 0,5 mg/l. Die unmittelbar nördlich des Flughafens an elf Messstellen gemessenen Nitratwerte lagen zwischen 0,1 und 20 mg/l, die Harnstoffwerte an allen Messstellen lagen zwischen 0,1 und 14 mg/l.

Das Flughafengelände und dessen Umfeld bis zu drei km nördlich liegen in einem Bereich mit reduzierenden sauerstoffarmen Grundwasserverhältnissen, unter denen Nitrat von Bakterien veratmet und abgebaut wird. Sofern Nitrat durch die Enteisungsmaßnahmen ins Grundwasser gelangte, kann davon ausgegangen werden, dass dieses durch natürliche Vorgänge im Abstrom weitgehend abgebaut wurde.

Einige Messstellen mit Werten > 50 mg/l Nitrat liegen außerhalb des Grundwasserabstroms des Flughafens, sodass kein Zusammenhang mit Nitratauswaschungen aus dem Flugplatz bestehen kann.

Unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte erscheint eine maßgebliche Beeinflussung der derzeitigen Nitratgehalte der EU-Messstellen durch Austräge aus dem Flughafen als nicht plausibel. Vielmehr können die Nitratgehalte im Grundwasser durch die N-Bilanzüberschüsse aus der landwirtschaftlichen Nutzung hinreichend plausibel erklärt werden.

5. welche Maßnahmen sie ergreift, um die von Flugplätzen historisch ausgegangene Nitratbelastung systematisch zu erfassen und verursachergerecht abzugrenzen;

Für die Flughäfen in Baden-Württemberg gibt es keine belastbaren Hinweise für eine maßgebliche Beeinflussung der aktuellen Nitratbelastung des Grundwassers durch den überwiegend seit Jahrzehnten nicht mehr praktizierten Harnstoffeinsatz für Enteisungsmaßnahmen. Eine systematische Erfassung der Verursacherbeiträge ist angesichts der nur unvollständig recherchierbaren Einsatzmengen wenig erfolgversprechend und in ihrer Notwendigkeit nicht ausreichend begründet.

6. inwieweit sie hierbei im Austausch mit anderen Bundesländern steht im Hinblick auf die geplante Verwaltungsvorschrift für eine bundeseinheitliche Abgrenzung von Nitratgebieten.

Da es für Baden-Württemberg keine belastbaren Hinweise für aktuelle Nitratbelastungen des Grundwassers durch Flugplätze gibt, ist dies auch kein Aspekt für die Abgrenzung von Nitratgebieten nach der geplanten Verwaltungsvorschrift des Bundes. Auf eine bundesweite Abfrage haben sich acht Bundesländer geäußert. Alle teilen die Einschätzung von Baden-Württemberg.

Untersteller

Minister für Umwelt,
Klima und Energiewirtschaft