

Umwelt

Krebserregende Stoffe im Wasser in der Region – Warum tut keiner was dagegen?

1. September 2021 um 06:05 Uhr | Lesedauer: 11 Minuten



Foto: picture-alliance / dpa/Bernd_Hanselmann

Bitburg/Spangdahlem/Büchel/Hahn. Seit rund einem Jahrzehnt ist bekannt, dass in Bitburg und Spangdahlem, in Büchel oder am Flughafen Hahn gesundheitsschädliche Chemikalien in Bäche, Teiche und ins Grundwasser gelangen. Brunnen wurden vom Netz genommen, das Angeln eingestellt, Kommunen klagen auf Schadensersatz. Aber warum wird noch immer nicht saniert? Wir haben nachgehakt.

Von Katharina De Mos

Chefreporterin

Die Chemikalien sickern mehr als 100 Meter tief ins Grundwasser, sie gefährden das Trinkwasser, vergiften Angelteiche und verhindern den Verkauf von Gewerbeflächen. Schon seit langem ist bekannt, dass es rund um rheinland-pfälzische Flugplätze massive Schadstoffprobleme gibt. Im Zentrum dieses Problems stehen Stoffe, die mal als Perfluorierte Tenside (PFT) bezeichnet werden, mal als PFC oder PFAS. Hinter diesen Zungenbrechern verbergen sich krebserregende Substanzen, die von den Flugplätzen Bitburg und Spangdahlem, aber auch Büchel oder Hahn über Jahrzehnte mit Löschschaum in die Umwelt gelangten.

Seit rund einem Jahrzehnt weiß man darum. Doch passiert ist wenig. Jedenfalls wenig, was die Probleme lösen würde.



Meinung

Aus diesen Fehlern muss man lernen!

„Wie kann es sein, dass Wasser noch immer belastet vom Flugplatz läuft. Das ist doch unglaublich!“, sagt Umweltaktivist Günther Schneider aus Binsfeld. In zehn Jahren sei so gut wie nichts passiert. „Hier muss Technik hin, hier muss geschafft werden“, fordert er und mutmaßt, dass die Politik das Problem unter den Teppich kehrt – einfach, weil die Sanierung so aufwendig und teuer sei.

Am Nürnberger Flughafen laufen längst die Sanierungsbrunnen (siehe Extra-Text). Wir haben bei den zuständigen Behörden nachgehört, warum nicht auch an rheinland-pfälzischen Airports längst mal damit begonnen wurde, Böden abzubaggern oder Grundwasser zu reinigen.

Fliegerhorst Büchel

Zwar ist der Fliegerhorst Büchel, wo in der Eifel die letzten US-Atombomben auf deutschem Boden liegen sollen, der letzte Flugplatz in Rheinland-Pfalz, auf dem die zuständige Wasserbehörde SGD Nord damit begann, Gewässer auf Schadstoffe zu untersuchen – die sich natürlich in viel zu hoher Konzentration fanden. Dennoch wird er wohl der erste sein, der das Problem in den Griff bekommt. „Die Bundeswehr hat das Thema gleich aufgegriffen“, sagt Joachim Gerke, der als zuständiger Abteilungsleiter der SGD einer der wenigen Menschen im Land ist, die einen Überblick über die PFT-Problematik haben. In Büchel schlage man zwei Fliegen mit einer Klappe.

Denn dort soll zwischen Juni 2022 und Februar 2026 die Start- und Landebahn für 259 Millionen erneuert werden. Dies geht aus der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Linken-Fraktion im Bundestag hervor. Während der Arbeiten werden die Tornados des Taktischen Luftwaffengeschwaders 33 nach Nörvenich in Nordrhein-Westfalen verlegt. Teil der Bauarbeiten ist laut Bundesregierung auch die Sanierung PFT-kontaminierter Flächen. Dies koste etwa vier Millionen Euro. Im wesentlichen funktioniert das so, dass die belasteten Flächen unter den neuen Rollflächen verschwinden. „Sanierung durch Sicherung“, nennt Gerke das. Aber reicht das, um zu verhindern, dass sich die Schadstoffe weiter ausbreiten? „Ja“, sagt der Experte. Wenn kein Wasser mehr in den Boden komme, dann finde auch keine Lösung mehr statt.



Giftschlamm

Die Schadstoffe kommen zwar von der Airbase Spangdahlem ...

INFO

Warum PFT so bedenklich sind

Perfluorierte Tenside (PFT) werden in der Natur nicht abgebaut und reichern sich daher an: in Gewässern, Böden, Tieren, Pflanzen und auch im menschlichen Körper. Sie gelten als krebserregend, fortpflanzungsgefährdend und mäßig toxisch. US-Forscher haben in einer Groß-Studie (C8 Science Panel) 69 000 Menschen befragt, die PFT-belastetes Trinkwasser getrunken hatten. Sie wiesen nach, dass es einen Zusammenhang zwischen der PFT-Konzentration des Blutes und **diversen Krankheiten** gibt: Erhöhte Blutfettwerte und damit einhergehende Herzprobleme, Schilddrüsenerkrankungen, Dickdarmentzündungen, Hodenkrebs, Nierenkrebs sowie eine Verzögerung der Pubertät sollen von PFT verursacht werden.

PFT, häufig auch unter dem Begriff PFC (Per- und polyfluorierte Chemikalien) zusammengefasst, werden wegen ihrer besonderen Eigenschaften – sie sind öl-, schmutz- und wasserabweisend sowie hitzebeständig – auch in Schaumlöschmitteln eingesetzt. Gesundheits- und Umweltgefahren, die von diesen Stoffen ausgehen, waren lange nicht bekannt. 2006 wurde die Perfluoroktansulfonsäure (PFOS) als erster Stoff dieser Gruppe verboten. Bis zum 28. Juni 2011 gab es laut Umweltbundesamt aber eine Aufbrauchfrist für Lagerbestände. Nach Bekanntwerden der umwelt- und gesundheitsschädlichen Eigenschaften der langkettigen PFT, darunter PFOS, wechselte man zu wasserfilmbildenden Schaummitteln mit nur vier bis sechs fluorierten Kohlenstoffatomen. Im Gegensatz zu den langkettigen PFT reichern sich die **kurzkettigen Tenside** zwar weniger im Organismus an und sind weniger giftig. Dafür seien sie umso mobiler und könnten somit zur Verunreinigung von Grund- und Trinkwasser beitragen, teilt das Umweltbundesamt mit.

Rechtliche Grundlage dafür, dass der Bund für Schäden aufkommt, die das US-Militär verursacht hat, ist das **Nato-Truppenstatut**: Zunächst zahlt Deutschland. Ist der „Entsendestaat“ (hier: die USA) voll verantwortlich, kann Deutschland 75 Prozent des Geldes zurückfordern.

Für Menschen, die regelmäßig vor den Toren des Standorts gegen Atomwaffen protestieren, dürfte womöglich folgende Info interessanter sein: Auch der Zaun, der das Gelände vor Eindringlingen schützen soll, wird dann erneuert. In der Vergangenheit war es Demonstranten immer wieder gelungen, darüber hinwegzuklettern.

Flugplatz Bitburg

1990 erscheint in der Los Angeles Times ein Artikel mit der Ortsmarke Röhl, West Germany. Um ihn schreiben zu können, ist der Reporter John M. Broder von Kalifornien in die Eifel gereist. Genauer: zur Air Base Bitburg, an deren Beispiel er demonstrieren möchte, wie gewaltig „der Morast chemischer Umweltverschmutzung ist, den US-Militärstützpunkte rund um den Globus hinterlassen haben“.

Jahrelang sei ein kleiner Bach, der unweit der Landebahn verläuft, „eine Kippe für ungewollte Flugzeugtreibstoffe, chemische Lösungsmittel und Lösch-Chemikalien gewesen“, schreibt Broder 1990 und zitiert Dokumente aus dem Pentagon. Sie beschreiben in früheren Zeiten „übliche und allgemein akzeptierte Praktiken“ der US-Stützpunkte, um Abfälle loszuwerden: die Entsorgung in Gruben und Bächen, das Verbrennen bei Feuerlöschübungen, das Versprühen oder die Lagerung in undichten unterirdischen Tanks.

Vier Jahre, nachdem der US-Reporter die Eifel besuchte, zog die Air Force im Jahr 1994 aus Bitburg ab. Und heute, rund 27 Jahre später, sind deutsche Behörden immer noch damit beschäftigt, die Umweltschäden zu beheben. Dabei starteten die Sanierungsarbeiten bereits 1995 und kosteten seitdem einen zweistelligen Millionenbetrag. Wenn es um PFT geht, steht man sogar immer noch ganz am Anfang.

Dabei ist das Problem bereits bekannt, seit es 2012 die ersten Messungen gab. Vor allem im Süden und Osten der Landebahn fand man in Bächen kritische Konzentrationen. Diese Bäche fließen in die Kyll, wo Bachforellen die Schadstoffe aufnehmen. Mehr als 300 Gramm Kyllfisch pro Monat soll man daher nicht essen. Auch Wasserversorgern bereitet all das Sorgen. Denn im Trierer Trinkwasser, das zum Teil aus dem Kylltal kommt, sind winzige, derzeit zum Glück völlig unbedenkliche Mengen PFT nachzuweisen.



Umwelt

Airbase Spangdahlem: Leck in Kerosin-Pipeline verursacht Umweltschaden (Update)

Ein guter Teil des Ex-Airbase-Areals wurde so erfolgreich als Gewerbegebiet vermarktet, dass dieses „Bitburger Modell“ als Paradebeispiel für Konversionen in Deutschland gilt. 2016 jedoch kam es wegen der Tenside zu einem Vermarktungsstopp. Seitdem konnten nur noch sehr wenige Grundstücke den Besitzer wechseln – und das, obwohl die Nachfrage laut Helmut Berscheid vom Zweckverband Flugplatz Bitburg enorm groß ist. Mehr als 70 Hektar Gewerbeflächen gibt es am Flugplatz noch und Berscheid ist überzeugt, dass ohne die PFT-Probleme alles verkauft wäre. Er hoffe, dass es bald zu konkreten Vorschlägen kommt, was auf den einzelnen Arealen passieren muss.

Verantwortlich für die Sanierung ist trotz der unterschiedlichen Eigentümer die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), die den Flugplatz von den Amerikanern übernahm. Allein die Kosten für die noch lange nicht abgeschlossene Erkundung des Untergrunds belaufen sich laut BImA auf 1,2 Millionen Euro. Für die Sanierung kommen nach aktueller Schätzung weitere 4,8 Millionen Euro hinzu.

Aber man hatte doch schon fast zehn Jahre Zeit, etwas zu unternehmen: Warum wird nicht längst gebaggert, gepumpt und gereinigt? Die Antwort der BImA: „Aufgrund der sehr komplexen geologischen Standortsituation ist die Planung einer Grundwassersanierung nur bezogen auf den gesamten Flugplatz zielführend und bedarf einer überaus gründlichen Vorbereitung, um die gewünschten Erfolge zu erzielen.“ Oder wie Gerke sagt: „Man kann nicht einfach anfangen, Grundwasser zu sanieren.“ Zunächst einmal müsse man genau wissen, wie dieses fließe. „Sie können auch nicht den ganzen Flugplatz abgraben“, betont Gerke. Jungfräulichen Boden gebe es dort nämlich nirgends. Was also ist der Plan?

Die erste Maßnahme zum Schutz des Grundwassers soll sein, besonders stark belastete Böden abzutragen und in einem „Landschaftsbauwerk“ – quasi in einem künstlichen Berg – so zu lagern, dass von dort aus keine Schadstoffe mehr in die Umwelt gelangen. Die Firma Arcadis wurde 2020 vom Bund beauftragt, ein solches Lager zu konzipieren, in das rund 80 000 Kubikmeter Erde passen.

„Das Bauwerk wird sicher sein“, verspricht Gerke. Eine vernünftige Alternative fehle ohnehin. Denn eine Deponie gebe es in Rheinland-Pfalz nicht. Selbst bei der Verbrennung würden die Stoffe nicht zerstört. Zudem müsse man sich überlegen, welche Umweltbelastung der Transport derart großer Erdmengen mit sich bringe. Ziel sei es, „das Bauwerk in drei Jahren da stehen zu haben“, sagt Gerke. Bis es soweit ist, wird Erdreich in Flugzeugsheltern zwischengelagert.

Und wie lang wird sich die Sanierung hinziehen? „Jahrzehnte“, sagt Gerke. Ist die Grundwasserreinigung doch eine riesige Herausforderung. Aktuell wird laut BImA „die Konzeptphase für eine Grundwasseruntersuchung vorbereitet“. Bis die ersten Pump- oder Reinigungsversuche laufen, dürfte also noch viel Wasser vom Flugplatz Richtung Kyll fließen.

Airbase Spangdahlem

Anders als der Flugplatz Bitburg wird die Airbase Spangdahlem weiterhin von der US Air Force genutzt. Für den deutschen Steuerzahler bringt dies den großen Vorteil mit sich, dass die USA komplett die Kosten für Untersuchungen und Arbeiten auf dem Luftwaffenstützpunkt übernehmen.

Schon seit 2011 ist bekannt, dass Perfluorierte Tenside ihren Weg in die umliegenden Gewässer und das Grundwasser finden. Teils sind diese um ein Tausendfaches stärker verunreinigt, als sie laut EU-Vorgaben sein sollten. Angelteiche mussten stillgelegt werden, der Beilinger Brunnen wurde vom Netz genommen und Klärschlamm darf nicht mehr aufs Feld, sondern muss teuer verbrannt werden. Die Verbandsgemeinde Wittlich-Land klagt deswegen auf Schadensersatz. Zehn Jahre hatte man inzwischen Zeit, das Problem anzugehen.

2018 reichte es der SGD Nord. Um Druck zu machen, erließ die Behörde eine Anordnung, in der sie die Grundstückseigentümerin, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, aufforderte, alles vorzubereiten, damit in Spangdahlem 2019 mit der Sanierung begonnen werden kann. Offiziell zuständig ist allerdings das US-Militär. Seitdem gingen Jahre ins Land. Zwar investierte die Airbase seit 2011 nach eigener Auskunft rund zwei Millionen Dollar in den Umweltschutz. Mit einer umfassenden Sanierung wurde jedoch noch immer nicht begonnen. Und dafür gibt es viele Gründe.

Die BlmA legte nämlich zunächst Widerspruch ein – mutmaßlich, weil sie wegen der Schadstoffe mit zahlreichen Schadensersatzklagen konfrontiert ist. Die offizielle Begründung: Es sei nicht nachgewiesen, dass die Chemikalien vom Flugplatz stammten. Und wenn sie dies nicht täten, wäre die BlmA auch nicht zuständig. Denn die haftet, gemäß NATO-Truppenstatut, nur für Umweltschäden, die das US-Militär außerhalb der Stützpunkte anrichtet.

Wenig später legten die Behörden ihren Streit bei. Die Wasserbehörde teilte den Amerikanern „ein Wunschpaket“ mit, wie Gerke es nennt. Oder genauer: Anforderungen, was alles untersucht werden muss, um herauszufinden, wo die Hotspots liegen und wie man die Schadstoffquellen im Boden oder im Entwässerungssystem abstellen kann. 800 000 Dollar habe dieses Gutachten gekostet. Geld, das der US-Kongress zunächst freigeben musste. „Da können wir uns auf den Kopf stellen“, sagt Gerke. Im September 2020 dann legten die Amerikaner der deutschen Wasserbehörde das Gutachten vor. Und seitdem wird es dort ausgewertet. Ein Jahr lang? Warum dauert das so lange? Gerke zufolge war der bisher zuständige Mitarbeiter in Ruhestand gegangen und der neue musste sich zunächst einarbeiten. Eigentlich sollte diese Auswertung nun beendet sein – doch dann kam die Flutkatastrophe und mit ihr extrem viel Arbeit für eine Wasserbehörde. Also blieb das Gutachten liegen.

Die Air Force selbst hat längst strengere Vorschriften für den Umgang mit Löschschaum erlassen, der nur noch in dringenden Notfällen außerhalb befestigter Übungsgelände versprüht werde. Und wenn das passiert, würden die Böden sofort saniert, teilte eine Airbase-Sprecherin unserer Zeitung im Februar mit.

Flughafen Hahn

LIVE ABSTIMMUNG  2.069 MAL ABGESTIMMT

Wäre Karl Lauterbach ein guter Gesundheitsminister?

**volksfreund**OPINARY. 

Der einst militärisch genutzte Hunsrück-Airport wird nach Einschätzung Gerkes wohl der zweite Flugplatz sein, der mit der PFT-Sanierung startet. Seit 2014 ist bekannt, dass auch am Hahn der Feuerlöschübungsplatz, Drainagen, Regenrückhaltebecken und Gewässer sehr stark mit Schadstoffen belastet sind. So soll am Brühlbach bei Hahn kein Vieh mehr getränkt werden und auch für die Gartenbewässerung ist das Wasser zu gefährlich. Aktuell laufen Bodenuntersuchungen, um eine genaue Vorstellung von der Verteilung der Chemikalien zu bekommen – und geeignete Maßnahmen zu entwickeln. Laut Gerke gäbe es verschiedene Möglichkeiten: „Entweder man baggert aus oder kapselt alles mit Spundwänden ab.“ Auf die Fragen, wann es losgeht und wie viel das alles kostet, sagt der Abteilungsleiter gleichermaßen: „Keine Ahnung“. Die SGD habe der Flughafen Hahn GmbH die Anordnung erteilt, ein Gutachten vorzulegen – was aber nicht bedeute, dass man Streit habe. Deadline sei Ende 2021. Auch wenn die Sanierung sehr teuer werden dürfte, werde sie nicht an der Finanzierung scheitern. Gewährleiste das Land im Gesetz zur Übergabe des Hahns doch auch, dass es sich um Altlasten kümmert.