



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Johannes Becher, Christian Hierneis** BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

vom 15.10.2025

- mit Drucklegung -

Belastung der Atemluft in den Gebäuden auf dem Gelände des Flughafens München durch Triebwerksabgase und deren Ausstattung mit entsprechenden Filteranlagen

An Flughäfen werden Unmengen von Kerosin bodennah ohne Filter und Katalysatoren verbrannt. Umfangreiche Untersuchungen an vielen Großflughäfen weltweit zeigen, dass durch den bodennahen und ohne Filter oder Katalysatoren stattfindenden Abbrand die Konzentrationen von Triebwerksabgasen (ultrafeine Partikel, UFP) in der Atemluft direkt an Flughäfen extrem hoch sind. Sie stellen ein Gesundheitsrisiko für alle Flughafenbeschäftigten, Besucher*innen und Passagiere dar. In den Niederlanden wurde diese Gefahr erkannt. Am Flughafen Schiphol werden deshalb u.a. Filter in Gebäude eingebaut, wodurch die Schadstoffkonzentrationen deutlich gesenkt werden konnten.

Der Flughafen München ist ein Großflughafen, an dem täglich bis zu 500.000 Liter Kerosin für den Flugbetrieb am Boden verbrannt werden. Dabei entstehen 7 - 13 Tonnen Luftschadstoffe täglich.

Neben mehreren Möglichkeiten, diese Belastung zu senken (schwefelarmes Kerosin, Einsatz von Taxibots), können UFP-Filter die Schadstofflast im Innern der Flughafengebäude deutlich reduzieren.

Vor allem für die Beschäftigten am Flughafen München wäre es wichtig zu wissen, welchen UFP-Belastungen sie ausgesetzt sind, wo bereits entsprechende Filter vorhanden sind und wo nicht. Nach eigenen Angaben besitzt der Flughafen München bereits seit mehreren Jahren ein UFP-Messgerät (DISCmini der Fa. Testo), mit dem auf einfache Weise die Konzentrationen von Triebwerksabgasen und deren Partikelgröße (Modalwert) auch in Innenräumen ermittelt werden kann.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Staatsregierung:

1. A) In welchen Gebäuden des Flughafens München werden oder wurden Ultrafeinpartikel (UFP, Partikelgröße < 100 nm) gemessen?
B) Welche Werte wurden dort (in welchen Partikelgrößen) gemessen?

- C) Welche Dokumentation kann hierzu eingesehen werden?
2. A) Welche Gebäude auf dem Flughafengelände sind mit Filteranlagen zur Reduzierung der Belastungen durch Triebwerksabgase (UFP) ausgerüstet? (bitte alle Gebäude/Immobilien auflisten, wie Lab Campus, Besucherpark, Feuerwache, Polizeiwache, Kindertagesstätte Airport Hopper, Ärztepraxen im MAC, Terminals, etc. und auch die nicht mit Filtern ausgestatteten Gebäude nennen)
B) Bei Gebäuden ohne UFP-Filteranlagen: Wie wird in diesen Gebäuden der Luftaustausch realisiert und sichergestellt? (bitte die Maßnahmen je Gebäude listen)
 3. A) Welche speziell für UFP geeigneten Filter (Hersteller, Typ, Leistung) kommen zum Einsatz?
B) Wie wird die Funktionstüchtigkeit der UFP-Filter überprüft und nachhaltig sichergestellt?
C) Wer ist für die Aufrechterhaltung der Funktion verantwortlich?
 4. A) Ist der Staatsregierung bzw. der Flughafen München GmbH das am Flughafen Schiphol verwendete System (Cirquair von Van Wees Innovations) bekannt?
B) Wenn ja, wäre dieses System aus Sicht der FMG auch eine Möglichkeit für den Flughafen München, die Belastung der Innenräume mit Triebwerksabgasen zu reduzieren?
C) Wenn nein, warum nicht?
 5. A) Verfolgt die Staatsregierung das Ziel, zum Schutz der Beschäftigten die Triebwerksabgase in den Innenräumen des Flughafens zu reduzieren?
B) Wenn ja, welche Maßnahmen werden dazu bisher ergriffen?