



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Johannes Becher, Christian Hierneis**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 15.10.2025

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 Flughafenbeschäftigte, Besucher und Besucherinnen 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 Luftschaudstoffe täglich.

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

Die Staatsregierung wird gefragt:

- 1.a) In welchen Gebäuden des Flughafens München werden oder wurden Ultrafeinpartikel (UFP, Partikelgröße < 100 nm) gemessen? 3
- 1.b) Welche Werte wurden dort (in welchen Partikelgrößen) gemessen? 3
- 1.c) Welche Dokumentation kann hierzu eingesehen werden? 3

-
- 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 Hopser, Ärztepraxen im MAC, Terminals etc., und auch die nicht mit Filtern ausgestatteten Gebäude nennen)? 3
- 2.b) Bei Gebäuden ohne UFP-Filteranlagen, wie wird in diesen Gebäuden der Luftaustausch realisiert und sichergestellt (bitte die Maßnahmen je Gebäude listen)? 3
- 3.a) Welche speziell für UFP geeigneten Filter (Hersteller, Typ, Leistung) kommen zum Einsatz? 4
- 3.b) Wie wird die Funktionstüchtigkeit der UFP-Filter überprüft und nachhaltig sichergestellt? 4
- 3.c) Wer ist für die Aufrechterhaltung der Funktion verantwortlich? 4
- 4.a) Ist der Staatsregierung bzw. der Flughafen München GmbH das am Flughafen Schipol verwendete System (Cirqlair von Van Wees Innovations) bekannt? 4
- 4.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? 4
- 4.c) Wenn nein, warum nicht? 4
- 5.a) Verfolgt die Staatsregierung das Ziel, zum Schutz der Beschäftigten die Triebwerksabgase in den Innenräumen des Flughafens zu reduzieren? 5
- 5.b) Wenn ja, welche Maßnahmen werden dazu bisher ergriffen? 5
- Hinweise des Landtagsamts 6

Antwort

des Staatsministeriums der Finanzen und für Heimat auf Basis einer Stellungnahme der Flughafen München GmbH
vom 03.11.2025

- 1.a) In welchen Gebäuden des Flughafens München werden oder wurden Ultrafeinpartikel (UFP, Partikelgröße < 100 nm) gemessen?**

- 1.b) Welche Werte wurden dort (in welchen Partikelgrößen) gemessen?**

- 1.c) Welche Dokumentation kann hierzu eingesehen werden?**

Die Fragen 1a bis 1c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Mitteilung der Flughafen München GmbH (FMG) werden keine Messungen von Ultrafeinpartikeln (UFP, Partikelgröße <100 nm) in Gebäuden der FMG auf dem Flughafencampus durchgeführt. Es liegen daher keine dokumentierten Messwerte zu Partikelkonzentrationen in Gebäuden vor.

- 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 Hopser, Ärztepraxen im MAC, Terminals etc., und auch die nicht mit Filtern ausgestatteten Gebäude nennen)?**

Hierzu hat die FMG mitgeteilt: Der Einsatz von Filtern richtet sich nach normativen Erfordernissen. Am Flughafen München wird moderne Filtertechnik nach dem Stand der Technik eingesetzt. Dabei erfolgen Auswahl, Auslegung, Einbau und Wartung der Filter unter Berücksichtigung der einschlägigen technischen Regeln und Normen, insbesondere DIN EN ISO 16890, DIN EN 1822/ISO 29463, EN 16798-3, VDI 3803 Blatt 4, VDI 6022, ASR A3.6 sowie VDMA 24186.

Siehe hierzu auch Anlage „Übersicht Gebäude inkl. raumlufttechnische Anlagen & Filterstufen“¹.

- 2.b) Bei Gebäuden ohne UFP-Filteranlagen, wie wird in diesen Gebäuden der Luftaustausch realisiert und sichergestellt (bitte die Maßnahmen je Gebäude listen)?**

Nach Mitteilung der FMG werden alle Lüftungsanlagen am Campus nach dem aktuellen Stand der Technik sowie unter Beachtung aller einschlägigen Normen und Richtlinien geplant, betrieben und instand gehalten. Maßgebend sind insbesondere DIN EN 16798, VDI 3803, VDI 6022, DIN EN ISO 16890, DIN EN 1822/ISO 29463 und VDMA 24186. Sofern es bauliche Gegebenheiten zulassen, wird energiesparend eine freie Lüftung gemäß ASR 3.6 angewendet.

¹ Von einem Abdruck wurde abgesehen. Die Anlage ist als pdf-Dokument [hier](#) einsehbar.

3.a) Welche speziell für UFP geeigneten Filter (Hersteller, Typ, Leistung) kommen zum Einsatz?

Auf dem gesamten Flughafencampus kommen nach Mitteilung der FMG qualitativ hochwertige Filter namhafter Hersteller, wie beispielsweise der Firma Camfil, zum Einsatz. Je nach Anforderung im jeweiligen Gebäude sind bis zu vier Filterstufen in den Lüftungsanlagen verbaut, um die Zuluftqualität der Kategorie 2 (DIN EN 16798-3 – Zuluft mit geringer Konzentration an Staub oder Feinstaub und/oder gasförmigen Verunreinigungen) zu erzielen.

3.b) Wie wird die Funktionstüchtigkeit der UFP-Filter überprüft und nachhaltig sichergestellt?

Nach Mitteilung der FMG erfolgt die nachhaltige Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit in der Zuluftqualität 2 (SUP) sowie deren Überprüfung durch ein flughafenweites Wartungskonzept, das folgende Maßnahmen umfasst:

- Zweimal jährliche Inspektionsleistungen
- Einmal jährliche Wartungsleistungen
- Durchführung von Hygieneinspektionen gemäß VDI 6022
- Manuelle und digitale Differenzdrucküberwachung

3.c) Wer ist für die Aufrechterhaltung der Funktion verantwortlich?

Hierzu hat die FMG mitgeteilt: Für die Aufrechterhaltung der Funktion ist der jeweilige Anlagenbetreiber verantwortlich. Ihm obliegt das Delegationsrecht an einen technischen Dienstleister. Anlagenbetreiber sind die FMG sowie die jeweiligen Nutzer bzw. Mieter (vertragliche Aufgabenübertragung).

4.a) Ist der Staatsregierung bzw. der Flughafen München GmbH das am Flughafen Schiphol verwendete System (Cirquair von Van Wees Innovations) bekannt?

Das am Flughafen Schiphol lokal eingesetzte System Cirquair der Firma Van Wees Innovations ist der FMG als innovatives Luftreinigungssystem bekannt, das insbesondere auf die Reduktion ultrafeiner Partikel (UFP) sowie flüchtiger organischer Verbindungen (VOC) abzielt. Nach derzeitigem Kenntnisstand der FMG befindet sich dieses Vorhaben in einer Testphase.

4.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?

4.c) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 4 b und 4 c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Mitteilung der FMG ist eine pauschale Aussage dazu, ob das vorgenannte System (in Testphase) auch für den Flughafen München eine Möglichkeit zur Reduzierung der Belastung der Innenräume mit Triebwerksabgasen darstellen könnte, nicht

möglich, da für jedes Gebäude eine individuelle Prüfung erforderlich ist, um den jeweiligen Gegebenheiten vor Ort gerecht zu werden. Dazu müsste eine Integration in das bestehende und dem Stand der Technik entsprechende Lüftungssystem erfolgen.

- 5.a) Verfolgt die Staatsregierung das Ziel, zum Schutz der Beschäftigten die Triebwerksabgase in den Innenräumen des Flughafens zu reduzieren?**

5.b) Wenn ja, welche Maßnahmen werden dazu bisher ergriffen?

Die Fragen 5a und 5b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die FMG misst dem Schutz der Beschäftigten am Flughafen München im Rahmen seiner Arbeitsschutzorganisation sehr hohe Bedeutung bei.

Ziel ist es stets, die Belastung durch luftgetragene Schadstoffe, einschließlich der Triebwerksgase, so gering wie möglich zu halten. Die Einhaltung gesetzlicher und technischer Vorgaben wird durch die kontinuierliche Überprüfung, Optimierung und Sanierung der technischen Anlagen zur Raumluftführung und -filterung sowie durch das oben angesprochene Wartungskonzept gewährleistet. Die Staatsregierung unterstützt die Anstrengungen und Zielsetzungen der FMG.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.