



HESSISCHER LANDTAG

24. 10. 2012

Kleine Anfrage

**des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 02.08.2012**

**betreffend Niederschlag flugverkehrsbedingter Schadstoffe im
Rhein-Main-Gebiet**

und Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Pressemeldungen ("FAZ" und "Hamburger Abendblatt" vom 28. Juli 2012, "GRENZECHO" vom 30. Juli 2012) ist zu entnehmen, dass das Atomium in Brüssel durch Kerosin derart verschmutzt wurde, dass binnen kurzer Zeit eine neuerliche intensive Reinigung erforderlich wurde. Angesichts des deutlich höheren Aufkommens an Flugbewegungen in Frankfurt stellt sich die Frage nach vergleichbaren Feststellungen im Rhein-Main-Gebiet. Dieselbe Problematik ist auch angesprochen bei der immer wieder berichteten Beobachtung von Ölfilmen auf Oberflächengewässern und Gartenteichen. Die lufthygienischen Jahresberichte der Fraport beziehen sich lediglich auf Messstellen auf dem Flughafengelände; die Situation unter den Anfluggrundlinien und Abflugrouten ist dabei nicht berücksichtigt. Obendrein ist der Lufthygienische Jahresbericht für das Jahr 2011 noch nicht verfügbar.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die o.a. Kleine Anfrage im Einvernehmen mit der Hessischen Ministerin für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz wie folgt:

Frage 1. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über die in der Vorbemerkung angesprochene Problematik in Brüssel?

Der Landesregierung ist die entsprechende Pressemeldung bekannt. Dass jedoch Kerosin für die Verschmutzung verantwortlich gemacht wird, ist aufgrund aller bisher vorliegenden Untersuchungen flugverkehrsbedingter Verunreinigungen in der Umgebung deutscher Flughäfen nicht nachzuvollziehen.

Frage 2. Welche vergleichbaren Feststellungen sind der Landesregierung aus dem Rhein-Main-Gebiet bekannt?

Der Landesregierung ist kein Fall bekannt, bei dem im Rhein-Main-Gebiet Verschmutzungen auf Kerosinablässe oder auf Triebwerksabgase zurückzuführen gewesen wären.

Frage 3. Welche Erkenntnisse zieht die Landesregierung in diesem Zusammenhang aus den Lufthygienischen Jahresberichten der Fraport?

Der "Lufthygienische Jahresbericht 2011" der Fraport AG ist inzwischen veröffentlicht. Die Ergebnisse der Messung von Luftschadstoffen an den von der Fraport AG betriebenen Messstellen weisen im Vergleich zu Stationen des Hessischen Luftmessnetzes ein vergleichbares Belastungsniveau auf. Darüber hinaus sind in diesem Bericht keine Informationen über Staubbiederschläge bzw. Ablagerungen am Erdboden oder auf anderweitigen Oberflächen enthalten.

Frage 4. Über welche weiteren empirischen Daten flugverkehrsbedingter Schadstoffe im Rhein-Main-Gebiet verfügt die Landesregierung?

Frage 5. Wie stellt sich insbesondere die Situation im Bereich der Anfluggrundlinien dar?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus dem unmittelbaren Nahbereich des Flughafens Frankfurt liegen mehrjährige Erkenntnisse über den Schadstoffeintrag in den Boden vor. Auf Heft 9 des Hessischen Landesamts für Umwelt und Geologie (HLUG) (HLUG 2010: Intensiv-Messstelle Frankfurt Flughafen, Ergebnisbericht 2004 bis 2009. Böden und Bodenschutz in Hessen) <http://www.hlug.de/vertrieb/schrift/schriftenreihen/boeden-und-bodenschutz-in-hessen.html> sowie die lufthygienischen Jahresberichte der Fraport AG (http://www.fraport.de/content/fraport-ag/de/nachhaltigkeit/news_publicationen.html#SV) wird verwiesen. Im Rahmen des Bodendauerbeobachtungsprogramms des HLUG wird in ca. 100 m Entfernung von der Startbahn 18W eine Intensiv-Messstelle betrieben.

Zur Intensivierung der Messungen wurde der Fraport AG mit Planfeststellungsbeschluss (PFB) vom 18.12.2007 aufgegeben (S. 162, Teil A Abschnitt XI, Nebenbestimmung 11.1), dass im Bereich der An- und Abflugrouten des bestehenden Parallelbahnsystems östlich des Flughafengeländes eine (weitere) Intensiv-Bodendauerbeobachtungsfläche einzurichten und über einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren zu betreiben ist.

Es liegen Daten der flugverkehrsbedingten Emissionen bestimmter Luftschadstoffe (Stickoxide, Gesamtkohlenwasserstoffe (Ohne Methan), Feinstaub PM₁₀ für den Flughafen Rhein-Main vor.

Eine Untersuchung der Zusammensetzung von Triebwerksabgasen zeigte Ähnlichkeiten zu Abgasen aus Dieselmotoren, so dass eine eindeutige Zuordnung gemessener Immissionskonzentrationen zu den Flugzeugemissionen nicht möglich ist.

Das HLUG betreibt seit 1976 eine Luftmessstation in Raunheim, die im Überflugbereich des Rhein-Main-Flughafens liegt. Trotz der niedrigen Überflughöhe von ca. 350 m wurden bisher alle Immissionsgrenzwerte sicher eingehalten.

Eine Auswertung der Immissionsverhältnisse an Messstellen des hessischen Luftmessnetzes im Umkreis des Flughafens Rhein-Main während der Zeit des fünfzügigen Flugverbots im April 2010 zeigte keine signifikante Veränderung der Belastung mit Luftschadstoffen (Feinstaub(PM₁₀) und Stickstoffdioxid).

Frage 6. In welcher Weise hat die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest die Situation verändert - etwa durch die Verlagerung bestehender oder die Installation zusätzlicher Messstationen?

Von der Fraport AG sind im Jahr 2003 zunächst zwei eigene Messstationen zur Überwachung der Luftqualität auf dem Flughafengelände in Betrieb genommen worden. Im Zusammenhang mit dem Flughafenaustritt wurde die Anzahl der Messstationen erhöht; aktuell werden vier Stationen betrieben. Die zusätzlichen Messstellen befinden sich im Bereich der neuen Landebahn Nordwest. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Frage 7. In welcher Weise wurde im Netz der Messstationen (SOMMI¹) der Fraport und bei anderen Messeinrichtungen (HLUG o.a.) Veränderungen in den Messergebnissen nach Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest registriert?

Es wurden keine Veränderungen registriert, die auf die Inbetriebnahme der neuen Landebahn und das veränderte Betriebskonzept des nun aus vier Start- und Landebahnen bestehenden Bahnsystems als Ursache hindeuten.

Die zukünftigen Messreihen werden unter Berücksichtigung dieses Aspektes entsprechend analysiert. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Frage 8 Welche weitere Maßnahmen zum Schutz gegen flugverkehrsbedingte Schadstoffe sind nach Auffassung der Landesregierung erforderlich bzw. empfehlenswert?

Aus Sicht der Landesregierung werden aufgrund der aus Messungen sowie den Simulationsberechnungen der Fraport AG zum Planfeststellungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse derzeit keine weitere Maßnahmen für erforderlich gehalten.

Wiesbaden, 12. Oktober 2012

Florian Rentsch

¹ SOMMI = "Self Operated Measuring and Monitoring Installation"