

05.01.2006

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 358

der Abgeordneten Horst Becker und Johannes Remmel Grüne
Drucksache 14/837

Luftqualität an den nordrhein-westfälischen Flugplätzen

Wortlaut der Kleinen Anfrage 358 vom 30. November 2005:

Angesichts steigender Flugbewegungszahlen wird auch das Problem der Belastung der Luft im Umfeld von Flughäfen durch Stickoxide und Feinstaub in den nächsten Jahren zunehmen. Erfahrungsgemäß tragen insbesondere folgende Faktoren zur Immissionsbelastung an Flughäfen bei: der Flugverkehr selbst, der Betrieb von mobilen oder stationären Systemen zur Strom- und Klimaversorgung der Luftfahrzeuge während der Abfertigung (sog. APU's und GPU's), der luftseitige Kfz-Verkehr und die Servicegeräte auf dem Vorfeld, der landseitige Kfz-Verkehr durch Beschäftigte, Passagiere, Besucher und Fracht sowie die Heizanlagen und Betankungsvorgänge. Die Europäische Union hat allgemein gültige Immissionswerte festgelegt, die in der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung in deutsches Recht umgesetzt wurden. Demnach gelten für Feinstaub (PM10) seit Anfang dieses Jahres folgende Grenzwerte: Ein Tagesmittelwert von 50 µg/m³ darf nicht häufiger als 35 Mal im Jahr überschritten werden. Der maximale Jahresmittelwert beträgt 40 µg/m³. Für Stickstoffdioxid (NO₂) gelten ab dem 01. Januar 2010 folgende Grenzwerte: Ein Stundenmittel von 200 µg/m³ darf max. 18 Mal im Jahr überschritten werden. Der Jahresmittelwert darf maximal 40 µg/m³ betragen. Allerdings müssen die ab Anfang 2010 gültigen Stickoxid-Grenzwerte bereits heute bei luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren eingehalten werden. Beispielsweise hat der Umstand, dass die Stickoxid-Grenzwerte künftig nicht eingehalten werden können, zur behördlichen Untersagung des Baues einer weiteren Start- und Landebahn am Flughafen London-Heathrow geführt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Wo genau befinden sich die vom Landesumweltamt oder Flughafenbetreiber betriebenen Messstationen zur Bestimmung der Feinstaub- und Stickoxidbelastung im Einwirkungsbereich von nordrhein-westfälischen Flugplätzen?

Datum des Originals: 05.01.2006/Ausgegeben: 09.01.2006

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

2. Welche Feinstaub- bzw. Stickoxid-Werte wurden in den Jahren 2002 bis heute an diesen Messstationen gemessen (bezogen auf den Feinstaub- bzw. Stickoxid-Jahresmittelwert, die Zahl an Überschreitungen beim PM10-Tagesmittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sowie die Zahl an Überschreitungen des Stundenmittels von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei NO_2)?
3. Inwieweit trägt der Flugverkehr an diesen Flugplätzen direkt oder indirekt (Quell- und Zielverkehr) zur Beeinträchtigung der Luftqualität der Bewohnerinnen und Bewohner im Flughafenumfeld bei?
4. Welche Maßnahmen werden im Zusammenhang mit dem Ausbaurvorhaben am Flughafen Münster/Osnabrück bzw. der Kapazitätserweiterung am Düsseldorfer Flughafen zur Reduzierung der flugverkehrsbezogenen Feinstaub- und Stickoxidbelastung unternommen?
5. Hält die Landesregierung die derzeit vorhandenen Messstationen zur Erfassung der Luftqualität im Flughafenumfeld für ausreichend?

Antwort des Ministers für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 5. Januar 2006 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Bauen und Verkehr und der Ministerin für Wirtschaft, Mittelstand und Energie:

Zur Frage 1

In der Nähe des Flughafens Düsseldorf betreibt das Landesumweltamt NRW die LUQS-Station Ratingen-Tiefenbroich. Diese befindet sich im Süden von Tiefenbroich an der Daniel-Goldbach-Str., ca. 2,5 bzw. 5,5 km von den Startbahnen entfernt, die von der Messstation aus gesehen in südwestlicher Richtung liegen.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH führt eigene Messungen auf dem Flughafengelände durch. Für beide Bahnen des Parallelbahnsystems erfolgen sowohl am westlichen als auch am östlichen Ende kontinuierliche Messungen der Stickstoffdioxid-Konzentration mit einem Streckenmessverfahren (DOAS-Messungen = differentielle optische Absorptionsspektroskopie). Zusätzlich wird seit Oktober 2004 ein kontinuierlicher PM10-Analysator am westlichen Messpunkt zwischen den beiden Bahnen eingesetzt.

Beim Flughafen Köln-Bonn ist die nächstgelegene landeseigene Messstation in Köln-Rodenkirchen (RODE), ca. 11 km vom Flughafen entfernt. Die Flughafen Köln/Bonn GmbH wendet ein Streckenmessverfahren zur Bestimmung gasförmiger Luftverunreinigungen an der Bahn 14L/32R an. PM10-Messungen werden nicht vorgenommen.

An anderen Flugplätzen in NRW sind im unmittelbaren Einwirkungsbereich keine landeseigenen Messstationen vorhanden.

Zur Frage 2

In den Tabellen 1-3 sind die Jahreskenngößen NO_2 und PM10 der Jahre 2002 bis 2004 im Bereich des Flughafens Düsseldorf zusammengefasst.

Tabelle 1

| Jahresmittel NO ₂ [µg/m ³] | Ratingen- Tiefenbroich | Nordbahn | | Südbahn | |
|--|---------------------------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Ostseite | Westseite | Ostseite | Westseite |
| 2002 | 32 | 35 | 38 | 36 | 40 |
| 2003 | 34 | 37 | 40 | 37 | 40 |
| 2004 | 32 | 32 | 36 | 32 | 36 |

Tabelle 2

| Anzahl der Stundenmittel NO ₂ >200 µg/m ³ | Ratingen- Tiefenbroich | Nordbahn | | Südbahn | |
|--|---------------------------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | Ostseite | Westseite | Ostseite | Westseite |
| 2002 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2003 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2004 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tabelle 3

| Jahresmittel PM10 [µg/m ³] | Ratingen- Tiefenbroich | Messpunkt (Flughafen West) | Anzahl der Tagesmittel PM10 >50 µg/m ³ | Ratingen- Tiefenbroich | Messpunkt (Flughafen West) |
|---|---------------------------|----------------------------------|--|---------------------------|----------------------------------|
| 2002 | 24 | -- | 2002 | 9 | -- |
| 2003 | -- | -- | 2003 | -- | -- |
| 2004 | 22 | 24* | 2004 | 11 | -- |
| 2005 | Liegt noch nicht vor | | 2005 | 6** | 10*** |

*Okt. 2004 bis Sep. 2005

** Jan. 2005 bis 18.12.2005

*** Jan. 2005 bis Nov. 2005

In der Tabelle 4 sind die Jahreskenngößen NO₂ und PM10 der Jahre 2002 bis 2004 für die LUQS-Messstation Köln-Rodenkirchen zusammengestellt.

Tabelle 4

| | NO ₂ | | PM10 | |
|------|--------------------------------------|---|--------------------------------------|--|
| | Jahresmittel [µg/m ³] | Anzahl der Stundenmittel >200 µg/m ³ | Jahresmittel [µg/m ³] | Anzahl der Ta- gesmittel >50 µg/m ³ |
| 2002 | 34 | 0 | 22 | 9 |
| 2003 | 37 | 1 | 25 | 15 |
| 2004 | 33 | 0 | 24 | 13 |

Tabelle 5 enthält die von der Flughafen Köln/Bonn GmbH gemessenen Jahreskenngößen für NO₂.

Tabelle 5

| | NO ₂ | |
|------|--------------------------------------|--|
| | Jahresmittel [µg/m ³] | Anzahl der Stundenmittel >200 µg/m ³ |
| 2002 | 36 | 0 |
| 2003 | 40 | 0 |
| 2004 | 42 | 0 |

Zur Frage 3

Die fachgutachterliche Untersuchung im gerade abgeschlossenen Genehmigungsänderungsverfahren für den Flughafen Düsseldorf ergab, dass im Bereich der nächstgelegenen und durch flugverkehrsbedingte Immissionen höchstbelasteten Wohnbebauung eine allgemeine Stickstoffdioxid-Vorbelastung von 30 µg/m³ vorherrscht, zu der sich durch den bisherigen Flugverkehr eine Zusatzbelastung von 2,5 µg/m³ sowie durch den zukünftigen Flugverkehr von 3,5 µg/m³ ergibt. Die PM10-Vorbelastung beträgt im Jahresmittel 23 µg/m³. Die flugverkehrsbedingte PM 10-Zusatzbelastung beläuft sich im Jahresmittel bisher auf 0,5 µg/m³ und wird sich lt. Gutachten zukünftig auf 0,7 µg/m³ erhöhen. Insgesamt zeigte die Untersuchung, dass der Anteil der flugverkehrsbedingten Luftverunreinigungen an der vorhandenen Belastung nur von nachgeordneter Bedeutung ist.

An den anderen Flughäfen in Nordrhein-Westfalen ist die Luftbelastung durch den Flugverkehr noch geringer, da weniger Flugbewegungen ausgeführt werden.

Zur Frage 4

Im Rahmen der angesprochenen Verfahren wurden die zu erwartenden Schadstoffbelastungen der Luft fachgutachterlich untersucht. Hierbei wurde festgestellt, dass für die zukünftigen Flugverkehrssituationen eine Überschreitung der herangezogenen Beurteilungswerte außerhalb der Flughafengelände nicht zu erwarten ist; selbst in den hauptbeaufschlagten Beurteilungsflächen außerhalb der Flughafengelände werden die Beurteilungswerte größtenteils deutlich unterschritten.

Aufgrund dieser Ergebnisse sind im Zusammenhang mit den angesprochenen Verfahren Maßnahmen zur Reduzierung der flugverkehrsbezogenen Feinstaub- und Stickoxidbelastung weder erforderlich noch lag eine rechtlich ausreichende Grundlage vor, die Entscheidungen über die Anträge der Flughafengesellschaften mit entsprechenden Nebenbestimmungen zu verknüpfen.

Unabhängig von konkreten Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren verfolgt die Landesregierung im Bereich der Luftfahrt eine Präferenzpolitik zugunsten lärm- und verbrauchsarmer Flugzeuge. So achten die zuständigen Luftfahrtbehörden z. B. bei der Genehmigung von Landeentgelten auf den Verkehrsflughäfen gemäß § 43 LuftVZO darauf, dass die Entgeltspanne zugunsten verbrauchsarmer und damit emissionsreduzierter Flugzeuge immer weiter geöffnet wird, um einen Anreiz zum Einsatz verbrauchsarmer Flugzeuge zu schaffen

Zur Frage 5

Die Luftqualität im Bereich des Düsseldorfer Flughafens wird durch die Messungen der Flughafen Düsseldorf GmbH und des LUA NRW ausreichend überwacht.

Für den Nahbereich des Flughafens Köln/Bonn, wo nach dem Flughafen Düsseldorf die zweithöchsten Schadstoffemissionen durch den Flugverkehr auftreten, wird im Rahmen der Messplanung 2006 geprüft, ob eine zeitlich befristete PM10 Messung in Abwägung mit anderen prioritären Messaufgaben durchgeführt werden kann.

Die kleineren Flughäfen in Nordrhein-Westfalen weisen Schadstoffemissionen durch den Flugverkehr auf, die um ca. eine Größenordnung (Faktor 10) unter denen des Flughafens Düsseldorf liegen. Messungen sind dort nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht erforderlich.