



## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Dr. Christian Magerl, Ulrich Leiner, Rosi Steinberger**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 21.04.2016

### **Bewertungen der Schadstoffproblematik in Zusammenhang mit den Sprengstoffsuchgeräten am Flughafen München I**

Wir fragen die Staatsregierung:

1. Wurden die Wechselwirkungen der gemessenen Schadstoffe untersucht, wenn ja, von wem und mit welchen Ergebnissen?
2. Wenn nein, weshalb nicht?
3. Wurden Innenraumlufmessungen im Terminal 2 des Flughafens München, wo die meisten Beschwerden und Erkrankungen gemeldet wurden, durchgeführt, wenn ja, wann, von wem und mit welchen Ergebnissen?
4. Wenn nein, weshalb nicht?
5. Wurden mögliche Wechselwirkungen der in der Innenraumluft gemessenen Stoffe mit den von den Sprengstoffsuchgeräten emittierten Stoffe untersucht, wenn ja, wann, von wem und mit welchen Ergebnissen?
6. Wenn nein, weshalb nicht?
7. Ist daran gedacht, gegebenenfalls diese Untersuchungen noch durchführen zu lassen, wenn ja, wann und von wem, wenn nein, weshalb nicht?

## Antwort

**des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**  
vom 31.05.2016

### **1. Wurden die Wechselwirkungen der gemessenen Schadstoffe untersucht, wenn ja, von wem und mit welchen Ergebnissen?**

Die toxikologisch begründeten Bewertungen der Gutachten Dekra (28. Oktober 2015) und Müller-BBM GmbH (im Auftrag der Staatsanwaltschaft Landshut) umfassen mögliche Wechselwirkungen sowohl in quantitativer wie qualitativer Hinsicht.

Falls von den Geräten emittierte chemische Verbindungen reaktiv sind und deshalb in Wechselwirkung mit anderen emittierten chemischen Verbindungen treten, entstehen ggf. neue chemische Verbindungen, die bei einer Raumlufmessung mit erfasst werden. Bei der Bewertung von gesundheitlichen Effekten von VOC (= flüchtige organische Verbindungen) ist bei Festlegung der hygienischen Leitwerte eine mögliche Wechselwirkung berücksichtigt. Die bei der Messung der Firma Müller-BBM festgestellten Summenwerte von flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) (ca. 0,05 mg/m<sup>3</sup>) liegen im Bereich, der in der Fachwelt als hygienischer Vorsorgebereich (im Sinne eines hinreichenden Sicherheitsfaktors gegenüber der biologischen Wirkungsschwelle) bewertet wird.

### **2. Wenn nein, weshalb nicht?**

Entfällt.

### **3. Wurden Innenraumlufmessungen im Terminal 2 des Flughafens München, wo die meisten Beschwerden und Erkrankungen gemeldet wurden, durchgeführt, wenn ja, wann, von wem und mit welchen Ergebnissen?**

Das Dekra-Gutachten vom 28. Oktober 2015 beinhaltet am 1. Oktober 2015 durchgeführte reine Innenraumlufmessungen (ohne Betrieb der Geräte) im Terminal 2 (s. Messpunkt 1) mit in Schadstoffhinsicht unkritischen Ergebnissen.

Darüber hinaus enthält dieses Gutachten weitere Innenraumlufmessungen mit Einsatz der Geräte im Terminal 2. Die Firma Müller-BBM hat am 2./3. November 2015 Innenraumlufmessungen im Terminal 2 (mit Einsatz der Geräte) durchgeführt.

Auch die Innenraumlufmessungen mit Einsatz der Geräte ergaben in Schadstoffhinsicht unkritische Messwerte.

### **4. Wenn nein, weshalb nicht?**

Entfällt.

### **5. Wurden mögliche Wechselwirkungen der in der Innenraumluft gemessenen Stoffe mit den von den Sprengstoffsuchgeräten emittierten Stoffe untersucht, wenn ja, wann, von wem und mit welchen Ergebnissen?**

Mögliche Wechselwirkungen mit der Innenraumluft waren Bestandteil der toxikologisch begründeten Bewertung in den Gutachten.

Falls emittierte chemische Verbindungen reaktiv sind und deshalb in Wechselwirkung mit bereits in der Raumluft vorhandenen chemischen Verbindungen treten, entstünden ggf. neue chemische Verbindungen, die bei einer Raumluftmessung mit erfasst werden. Bei der Bewertung von gesundheitlichen Effekten von VOC ist bei Festlegung der hygienischen Leitwerte eine mögliche Wechselwirkung berücksichtigt.

**6. Wenn nein, weshalb nicht?**

Entfällt.

**7. Ist daran gedacht, gegebenenfalls diese Untersuchungen noch durchführen zu lassen, wenn ja, wann und von wem, wenn nein, weshalb nicht?**

Geschäftsführung und Betriebsrat der Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München (SGM) beabsichtigen, noch vor dem Sommerreiseverkehr eine erneute sogenannte Echtbetriebsmessung in Auftrag zu geben. Im Zuge dieser Echtbetriebsmessung werden sowohl Innenraummessungen der Terminalgebäude (ohne Geräte) durchgeführt als auch erneut die möglichen Wechselwirkungen untersucht.