

Anlage 3

Erweiterte Betrachtung zur Emissions- und Luftqualitätsbewertung beim Bau und Betrieb des „BPOL Sonderbau MUC“

Zusammenfassung

Bau und Betrieb des BPOL Sonderbau MUC am Flughafen München verursachen nur geringe Luftschadstoffemissionen. In der Bauphase mögliche Staubemissionen werden durch entsprechende Maßnahmen minimiert, im Betrieb kommt es kaum zu einer Mehrung von Verkehrsflüssen. Der Luftverkehr bleibt nahezu unverändert. Eine Verschlechterung der Luftqualität oder Überschreitungen der gültigen Luftqualitätsgrenzwerte sind nicht zu erwarten.

Hintergrund

Der geplante BPOL Sonderbau MUC dient dazu, die bereits jetzt am Flughafen München durchgeführten Rückführungen in der Zukunft unter Berücksichtigung der gestiegenen qualitativen und quantitativen Standards effektiv durchzuführen. Die Auswirkungen auf die Luftqualität des Vorhabens werden in der Folge dargestellt.

Begründung

Emissionen der Bauphase

Für die etwa 18 Monate andauernde Bauphase sind rund 1.500 Fahrten mit Schwerlastverkehr vorgesehen. Dabei ist während der Vorbereitung der Erdarbeiten mit dem höchsten Schwerlastverkehrsaufkommen von bis zu 15 Fahrten pro Tag zu rechnen. Zudem sind verschiedene Baumaschinen: Dozer, Radlader, Grader, Walzen, Hochbaukran, Autokran, Bagger, Betonpumpe, Raupenfertiger, Gummiradwalze und Glattmantelwalze im Einsatz.¹ Bei trockener Witterung kann es dadurch zu erhöhten Staubemissionen kommen. Um dies zu vermeiden werden die ausführenden Baufirmen verpflichtet, das "Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen" der Regierung von Oberbayern [SG50] einzuhalten. Dieses Merkblatt empfiehlt unter anderem den Einsatz staubarmer Arbeitsverfahren, die Verwendung von Absaugtechniken sowie die regelmäßige Befeuchtung von Arbeitsbereichen, um die Staubbelastung für Mensch und Umwelt zu reduzieren. Somit ist während der temporär begrenzten Bauphase nicht mit negativen Auswirkungen auf die Luftqualität zu rechnen.

Emissionen der Betriebsphase

Beim Betrieb des BPOL Sonderbau MUC kommt es durch die Rückführungen nur in geringem Maß zu straßenverkehrsbedingten Emissionen. Der Fahrzeugverkehr besteht aus An- und Abfahrt der dort tätigen Mitarbeiter in die Parkhäuser P43 und P44 sowie dem Transport von Rückzuführenden und ggf. Begleitungen in Pkw oder Bussen der BPOL. Es wird gesamtheitlich mit einem Fahrzeug pro Rückzuführendem gerechnet. D. h. bei bis zu 50 Einzelmaßnahmen, parallel stattfindenden Sammelchartermaßnahmen und allgemeinen Fahrten von

Mitarbeitenden kommt es im Laufe eines Tages zu ca. 746 Fahrzeug-Fahrten.² Dabei handelt es sich auch um eine Verlagerung bestehender Verkehre; nur ein Teil ist neu generiert. Im Vergleich zum vorhandenen Verkehrsaufkommen auf der Nordallee von ca. 7.500 Fahrten pro Tag und der nahen Zentralallee mit ca. 75.000 Fahrten pro Tag sind die aus dem BPOL Sonderbau MUC [maximal 746 Fahrzeuge-Fahrten/Tag] resultierenden Verkehrsemissionen aus lufthygienischer Sicht unbedeutend.³

Nach Inbetriebnahme des BPOL Sonderbau MUC wird ein Anstieg der Sammelrückführungsflüge mit gecharterten Flugzeugen von derzeit einem auf bis zu sieben Sammelrückführungsflüge pro Woche erwartet, d.h. um ca. 620 Flugbewegungen pro Jahr (für einen Sammelrückführungsflug sind eine Landung und ein Start notwendig, somit zwei Flugbewegungen). Dies entspricht lediglich ca. 0,2 % der ca. 330.000 Flugbewegungen am Flughafen München des Jahres 2024. Diese Steigerung hat keinen relevanten Einfluss auf die Luftqualität.²

Der BPOL Sonderbau MUC ist so konzipiert, dass im Betrieb keine direkten Luftschadstoffemissionen entstehen, da keine entsprechenden Quellen wie Heizkessel oder Aggregate vorgesehen sind. Die Energieversorgung erfolgt über das Stromnetz.

Luftqualität am Flughafen München

Messungen der Luftqualität am Flughafen München zeigen, dass die Grenzwerte der 39. Bundesimmissionschutz-Verordnung [39.BImSchV] zum Schutz der menschlichen Gesundheit deutlich unterschritten werden. An der Hauptmessstation des Flughafens München, im Osten der südlichen Start- und Landebahn, wurden im Jahr 2024 die in Tabelle 1 dargestellten Immissionskonzentrationen ermittelt.

Messparameter	Grenz-bzw. Zielwert		Mittelwert bzw. Maximalwert [max.]	Zul. Überschreitungen	Überschreitungen
Partikel [PM ₁₀]	Jahresimmissionsgrenzwert	40 µg/m³	10 µg/m³	-	-
	Tagesimmissionsgrenzwert	50 µg/m³	max. 131 µg/m³	35	2*
Partikel [PM _{2,5}]	Jahresimmissionsgrenzwert	25 µg/m³	7 µg/m³	-	-
Stickstoffdioxid [NO ₂]	Jahresimmissionsgrenzwert	40 µg/m³	13 µg/m³	-	-
	Stundenimmissionsgrenzwert	200 µg/m³	max. 62 µg/m³	18	0
Ozon [O ₃]	Alarmschwelle 1h-Mittelwert	240 µg/m³	max. 158 µg/m³	-	-
	Informationsschwelle 1h-Mittelwert	80 µg/m³	max. 158 µg/m³	-	-
	8h-Zielwert für den Tag	120 µg/m³	max. 129 µg/m³	25	17**
Schwefeldioxid [SO ₂]	Tagesimmissionsgrenzwert	125 µg/m³	max. 3 µg/m³	3	0
	Stundenimmissionsgrenzwert	350 µg/m³	max. 6 µg/m³	24	0
Kohlenmonoxid [CO]	8h-Immissionsgrenzwert für den Tag	10 g/m³	max. 0,6 mg/m³	-	-

*Überschreitung durch Saharastaub, **gemittelt über drei Jahre; Mittelwert 2022 – 2024

Tabelle 1: Im Jahr 2024 gemessene Konzentrationen an der Hauptmessstation des Flughafens und Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit nach der 39. BImSchV.⁴



Diese Ergebnisse werden durch NO₂-Passivsammlermessungen am Labcampus in der Nähe des geplanten BPOL Sonderbau MUC weiter bestätigt (NO₂-Jahresmittelwert für 2024: 17 µg/m³).⁵ Es werden somit am Flughafen München alle Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und zum Schutz der Vegetation eingehalten und sogar deutlich unterschritten.

Auch ergeben sich aus den Messungen an der LHY7 im Jahr 2024 keine Überschreitungen der in der 39. BImSchV aufgeführten Grenzwerte zum Schutz der Vegetation [Tabelle 2].

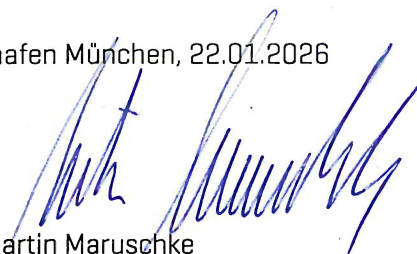
Messparameter	Grenz- bzw. Zielwert	Mittelwert
Stickstoffoxide [NO _x]	kritischer Wert zum Schutz der Vegetation (Mittelwert Kalenderjahr) 30 µg/m ³	17 µg/m ³
Ozon [O ₃]	AOT40: Zielwert zum Schutz der Vegetation (Von Mai bis Juli, gemittelt über 5 Jahre) 18.000 µg/m ³ *h	15.564 µg/m ³ *h
Schwefeldioxid [SO ₂]	kritischer Wert zum Schutz der Vegetation (Mittelwert Kalenderjahr und Winterhalbjahr) 20 µg/m ³	2 µg/m ³

Tabelle 2: Im Jahr 2024 gemessene Konzentrationen an der Passivsammlermessung am Labcampus [NO₂]⁴ und an der Hauptmessstation des Flughafens [SO₂ und O₃]^{5,6} sowie Grenzwerte zum Schutz der Vegetation nach der 39. BImSchV.

Auch die Einhaltung der zu erwartenden, strengeren Grenzwerte, wie in der EU-Richtlinie 2024/2881 ab dem Jahr 2030 vorgesehen, wird durch die sehr geringen zusätzlichen Emissionen der Maßnahme nicht gefährdet.

Bei Umsetzung des Projekts ist weder mit einer signifikanten Verschlechterung der Luftqualität noch mit einer Überschreitung der geltenden Luftqualitätsgrenzwerte zu rechnen. Die Luftschadstoffemissionen sind zu vernachlässigen.

Flughafen München, 22.01.2026

i. A. 
i. A. Martin Maruschke


i. A. Dr. Jonathan Liebmann



Quellen

¹ Baustellenlogistik (Vorentwurfsplanung) BPOL Sonderbau FMG, Delta ImmoTec GmbH, Stand 10.10.2025

² Plangenehmigungsverfahren – Erweiterung nördliches Bebauungsband / Neubau „BPOL Sonderbau MUC“ der Bundespolizei, Bedarfsbegründung und Erläuterung, Flughafen München GmbH, Stand 16.01.2026

³ Verkehrsbelastung [Kfz/24h] - Prognose 2035 - Analyse Sonderbau BPOL MUC, Flughafen München GmbH, Stand 16.01.2026

⁴ Lufthygienischer Jahresbericht 2024, Bericht Nr. M178329/18, Müller-BBM Industry Solutions GmbH, Stand 08.10.2025

⁵ NO₂-Passivsammlermessungen im Umfeld des Flughafens München, Jahresbericht 2024, M178329/20, Müller-BBM Industry Solutions GmbH, Stand 08.10.2025

⁶ Berechnungen der Müller-BBM Industry Solutions GmbH, Stand September 2024