

Pressemitteilung

Der BV Freising spricht auf seiner Sitzung am 24. 7. 2017 folgende Themen an:

1. Der Flugverkehr ist im Umbruch. Die Flughäfen unterbieten sich in Sachen Landegebühren permanent.

Der Anteil der Billigflieger nimmt laufend und unerbittlich zu! Die Folge: Der Preisdruck pro Sitzplatz ist inzwischen so gnadenlos, dass lt. Aussage von Carsten Spohr (Lufthansa) nur ca. 50 % der derzeit aktiven Fluggesellschaften die nächsten 5-10 Jahre erleben werden. Die Flughäfen müssen reagieren, wollen mit zusätzlichen Rabatten die Überschusskapazitäten möglichst am Leben erhalten! **Es gibt also nicht zu wenig Start- und Landebahnen, sondern zu viele Flugkapazitäten, für die überhaupt kein Bedarf besteht!**

2. Zusammenfassung der bisherigen Messergebnisse

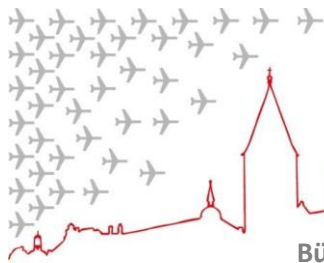
Die Ultrafeinstaubmessungen über 6 Monate ergeben ein ziemlich deutliches Bild der regionalen Belastung.

Hauptquelle ist der Flughafen München, an dem täglich 500 - 600.000 Liter Kerosin verbrannt werden. Die dabei entstehenden ultrafeinen Partikel (Größenordnung: 10^{20} pro Tag) werden vom Wind kilometerweit getragen. Je näher am Flughafen, desto höher die Konzentration. **Aber selbst in 10 km Entfernung ist das 2-6 fache der Grundbelastung messbar. In Lerchenfeld oder Attaching z. B. wurde das 10 bis 20 fache der Grundbelastung festgestellt.**

Von verschiedenen Stellen wird immer wieder behauptet, dass man wenig über die Wirkung der UFP auf die Gesundheit weiß. Das ist nicht richtig: eine Reihe von wissenschaftlichen Publikationen beweisen den Zusammenhang zwischen UFP-Belastung und Herz-Kreislauf-, Lungenerkrankungen u. a. Vor allem gibt es keine einzige Veröffentlichung, die die Unbedenklichkeit der UFP nachweist. Bezüglich der Anzahl von zulässigen UFP gibt die EU6c-Norm 10^{11} Partikel/km vor.

3. Schadstoffe am Flughafen: Misst die FMG richtig?

Die FMG lässt über eine Firma die Stickoxide (NOx) an zwei Stationen, jeweils am verlängerten West- bzw. Ostende der Startbahn Süd messen. Station LHY7 im Osten misst zusätzlich Feinstaub (PM₁₀ und



PM_{2,5}), Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid, CO, StN, Ozon und BTX (Benzol, Toluol, Xylol). Für diese Schadstoffe gibt es gesetzlich festgelegte Grenzwerte.

Mit zwei stationären und einer mobilen Messstelle, die üblicherweise für jeweils sechs Monate in einer Gemeinde der Flughafenregion stationiert wird, überwacht der Flughafen München die Luft permanent auf Schadstoffe (Quelle: Webseite FMG; Luftgüte).

Berücksichtigt man die Hauptwindrichtungen am Flughafen, so kommt der Wind zu 17 % aus West (270°), zu 14 % aus West Südwest (247°), zu 14 % aus Ost (90°) und zu 10 % aus Ost Nordost (68°). Bei allen Ostwinden wird die Station LHY7 nicht vom Flughafen-Abwind tangiert, ebenso die Station LHY4 nicht bei Westwind. Alle südlichen Winde tragen keine Flughafenluft zu den beiden Mess-Stationen. Lediglich wenige enge Korridore führen den Wind in Richtung Mess-Station (Nord Nordwest oder Ost Nordost).

Bei dieser Konstellation der Mess-Stationen zur Windrichtung werden die **tatsächlichen Schadstoffwerte nicht gemessen, denen Passagiere und Angestellte des Flughafens direkt ausgesetzt sind**. So wie man die Schadstoffbelastung in München unmittelbar neben vielbefahrenen Straßen misst, wäre eine Erfassung an mehreren Stellen im Zentralbereich des Flughafens erforderlich. Die FMG stellt ihre Stationen aber gerade da auf, wo keine hohen Schadstoffwerte zu erwarten sind.