

Kommentar zum Leserbrief

Hermann Blomeyer, Leiter Umwelt Flughafen München

In seiner umfangreichen Analyse des SZ-Berichts „Warnung vor der unsichtbaren Gefahr“ vom 26. 7. 2017 vergreift sich Herr Blomeyer etwas im Ton und auch in der Darstellung der Fakten. Normalerweise reagiert der BV Freising nicht auf emotionsgeladene Äußerungen; da aber der Leserbrief von Herrn Blomeyer unhaltbare Vorwürfe erhebt, sieht sich der BV Freising zu einer Richtigstellung gezwungen.

Blomeyer: *BV „verweist auf Südwind“...*

BV Freising: Die Daten zu den Windverhältnissen sind den Berichten der FMG entnommen: 17% Westwind, 14% West-Südwestwind, 14% Ostwind und 10% Ost-Nordostwind. Wenn Südostwind weht, werden die Abgase vom Flughafen nach Freising geweht. Aus den Zahlen zu den Hauptwindrichtungen geht eindeutig hervor, dass die am Südrand des Flughafengeländes aufgestellten Messstationen der FMG nur sehr selten vom Abwind des Flughafenzentrums tangiert werden.

Blomeyer: *BV Vorwurf, „es werde verniedlicht und vertuscht“ ist absurd ...*

BV Freising: Bis April 2017 suchte man nach den PM_{2,5}-Werten im Immissionsbericht vergeblich. Erst auf unsere Nachfragen und mit Hilfe von OB Eschenbacher werden sie seit Mai veröffentlicht. Zudem: Zur Auswertung der Daten von der mobilen Messstation in Pulling wurde die FMG gebeten, die Werte in Excel-Format zur Verfügung zu stellen, da man mit pdf-Dateien nicht adäquat umgehen kann. Das wurde verweigert, angeblich, weil „man die Zahlen verfälschen könnte“.

Blomeyer: *Die Messungen werden durch eine zertifizierte Messstelle nach dem Bundesimmissions-Schutzgesetz durchgeführt.*

BV Freising: Da erwiesenermaßen die höchsten Emissionen im Zentrum des Flughafens auftreten, muss auch dort gemessen werden und nicht an Stellen, die kilometerweit davon entfernt sind. Das Immissions-Schutzgesetz sagt dazu:

B. Großräumige Ortsbestimmung der Probenahmestellen

1. Schutz der menschlichen Gesundheit

a) Der Ort von Probenahmestellen, an denen Messungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgenommen werden, ist so zu wählen, dass folgende Daten gewonnen werden:

*– Daten über Bereiche innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen, in denen die **höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist;***

– Daten zu Werten in anderen Bereichen innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen, die für die Exposition der Bevölkerung allgemein repräsentativ sind. (Hervorhebung vom BV)

Blomeyer: *Zudem misst kein anderer deutscher Flughafen mit einer mobilen Messstation mit hohem Aufwand im Umland wie der Flughafen München die Luftgüte.*

BV Freising: Davon abgesehen, dass man Luftgüte nicht messen kann, weil es in sauberer Luft nichts zu messen gibt, ist es unerheblich, ob noch jemand anders misst oder nicht, wenn hier keine

repräsentativen Messungen durchgeführt werden. „Luftgüte“ gehört zum euphemistischen Vokabular der FMG, das eine heile Welt vortäuschen soll. Vor allem aber, wie kann Herr Blomeyer von „Luftgüte“ sprechen und Hochglanzbroschüren drucken lassen, die saubere Luft am Flughafen versprechen, wenn er doch einen Teil der Schadstoffe, die UFP, überhaupt nicht misst und nach seinen Aussagen auch nicht messen will!

Blomeyer: *Die Ergebnisse zeigen, dass alle Messwerte deutlich unter den jeweiligen Grenzwerten liegen.*

BV Freising: Obwohl die Mess-Stationen der FMG nicht dort stehen wo sie stehen müssten, wurde bereits im Januar 2017 der zulässige Tagesgrenzwert von max. 50 µg/m³ für den Feinstaub PM₁₀ an 9 Tagen überschritten (max. sind pro Jahr 35 Überschreitungen zulässig). Der Höchstwert lag bei 145 µg/m³.

Blomeyer: *Er (BV Freising) übersieht, dass die Diskussion über UFP weit im Bereich der Wissenschaft und Forschung erfolgt, während die Luftschadstoffmessungen des Flughafens im Bereich des anerkannten Wissens und etablierter Technik stattfinden.*

BV Freising: Damit leugnet Herr Blomeyer wiederholt die Möglichkeit, Ultrafeinstaub einfach und zuverlässig messen zu können. Seine Äußerung in der Abendschau am 9.3.2017 dazu: *„Man kann Ultrafeinpartikel dann erfassen, wenn man die Verfahren dazu kennt. Die liegen bislang nicht vor“.*

Nach Auskunft der Vertreiber- und einer Herstellerfirma sind die mobilen Geräte (P Trak) seit 2002 im Einsatz – hunderte in Deutschland und tausende weltweit. Daneben gibt es andere (teurere) Geräte, die zur Ermittlung der Ultrafeinstaubbelastung in mehreren Städten Deutschlands eingesetzt werden. Eine Vergleichsmessung unseres P Trak mit mehreren dieser Geräte ergab eine sehr hohe Übereinstimmung der Messwerte. Die Messung/Erfassung von Ultrafeinstaub ist also keine utopische Technik, wie man übrigens auch schon während des Gerichtsverfahrens zur 3. Startbahn dem Richter weiszumachen versuchte, sondern eine erprobte, zuverlässige Methode.

Blomeyer: *Selbst das außergewöhnliche Ziel des Münchner Airports, als erster Flughafen Deutschland in Deutschland bis 2030 CO₂-neutral zu werden, wird dabei kritisiert (durch den BV Freising).*

BV Freising: Der Flughafen wird nie CO₂-neutral werden können, zumindest nicht, wenn er so verfährt wie angekündigt. In seiner Webseite findet man unter Klimaschutz: *Wir machen ernst - bis zum Jahr 2030 wird der Flughafen München als erster deutscher Flughafen klimaneutral. Das bedeutet: Wir reduzieren die uns zurechenbaren CO₂-Emissionen um 60 % und kompensieren die verbleibenden 40 %.*

Kompensieren heißt: Freikauf durch Unterstützung von Klimaprojekten (Offsetting). Der Spiegel berichtet dazu: *Milliardenmarkt Klimaschutz Wie Firmen mit dem Umweltsiegel abkassieren. ...von ihrer Verpflichtung zum Klimaschutz teilweise freikaufen. Doch statt des Weltklimas profitieren davon oft nur Unternehmen: Mit Tricksereien kassieren sie doppelt ab.*

In jedem Fall wird der Flughafen München auch im Jahr 2030 fast die Hälfte seines jetzigen CO₂-Ausstoßes beibehalten. Hinzu kommt, dass der Flugverkehr von und nach München jetzt schon das 100 fache an CO₂ produziert im Vergleich zu den erwähnten „zurechenbaren 60%“, und mit den von der FMG geforderten 180.000 Flügen auf der dritten Startbahn dann das 150 fache dessen, was jetzt am Flughafen an CO₂ ausgestoßen wird.

Jede wirkliche CO₂-Einsparung ist selbstverständlich zu begrüßen, aber sie sollte nicht missbraucht werden, die wahre Klimabelastung durch den Flugverkehr des Flughafens München zu vertuschen.

Blomeyer: *Warum klärt der Bürgerverein seine fachlichen Fragen eigentlich nicht einfach mit den zuständigen Fachbehörden?*

BV Freising: Das hat der BV getan und einerseits eine Bestätigung der Messmethoden erhalten. Andererseits sagte man dem BV im Umweltministerium, dass für das Thema UFP keine Zeit verfügbar sei, zumal die Weltgesundheitsorganisation (WHO) sich damit nicht beschäftige. Letzteres stimmt zwar nicht, aber unabhängig von Behörden ist der Flughafen der größte Emittent von Ultrafeinstaub in der Region. Als Verursacher von krankmachenden Substanzen sollte er sich auch um die Beseitigung, zumindest um keine weitere Erhöhung dieser Belastung kümmern – wie man das von einem Nachbarn erwarten könnte, der nach außen auf Compliance so großen Wert legt.

Im Vergleich mit dem Dieselskandal ist festzustellen, dass man den KfZ-Verkehr grundsätzlich schadstoffarm machen kann – mit Hilfe von Harnstoff, Katalysatoren und Filtern, während Flugzeugtriebwerke umso mehr ultrafeine Partikel ausstoßen, je besser sie verbrennen.

Die zweite Seite des Vergleichs mit der Autoindustrie betrifft die Transparenz. Da ist kein Unterschied erkennbar: auf beiden Seiten wurde und wird die wahre Belastung für die Bevölkerung schöngefärbt.

Wenn täglich 500.000 Liter Kerosin am Flughafen verbrannt werden, so fragt sich doch jeder mitdenkende Bürger, wo denn all die Tonnen Schadstoffe bleiben. In Bezug auf die UFP kann man sagen, dass 1000 Flüge allein im direkten Umfeld des Flughafens so viele UFP ausstoßen wie 1000 Autos mit der neuen EU Norm 6c, die alle 18 mal um die Erde fahren müssten.