

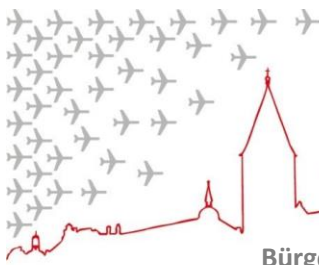
Mai 2023

Der BV Freising informiert

## **Triebwerksabgase vom Flughafen und unsere Gesundheit Was macht die Politik?**

Warum greift der BV Freising dieses Thema auf?

- Weil täglich 8 Tonnen Luftschadstoffe von den Triebwerken in unsere Atemluft emittiert werden und
- weil es keinen gesetzlichen Grenzwert für Ultrafeinstaub gibt,
- weil die politisch Verantwortlichen die WHO-Richtlinien nicht proaktiv anwenden wollen,
- weil die Bevölkerung nicht über diese ständige Belastung informiert wird,
- weil die Betroffenen nicht wissen dass:
  - sie am Flughafen und im Umland große Mengen Ultrafeinstaub einatmen müssen
  - bei 50% der Flugbewegungen: an 5 von 6 Messorten lagen die UFP-Konzentrationen der Tagesmittelwerte an mehr als 50% der Messtage über dem Wert von  $10.000 \text{ p/cm}^3$  (hohe Partikelkonzentration laut WHO)
  - diese UFP über Lunge (und Nase) in die Blutbahn in die Körperzellen gelangen, deren Funktion sie (zer-) stören.
  - UFP Langzeitwirkung haben und Lungenschäden ... Gehirnschäden ... verursachen
- Dennoch vertröstet die Staatsregierung immer wieder:
  - UFP und ihre Wirkung erst erforscht werden müssen (Verzögerungstaktik für Nichtstun)
  - Entscheidungen zur Reduzierung (u.a. Einsatz von Taxibots) werden erst gar nicht diskutiert, obwohl die Belastungen denen die Beschäftigten am Flughafen, die Kinder des Airportopsers und die Bewohner des Flughafenumlandes ausgesetzt bekannt sind.
- So sind die Betroffenen die Opfer politischer Ränkespiele und den Geschäftsinteressen der FMG - u.a.: schlechte Luft, offiziell gemessen, ist sicher kein gutes Argument um Immobilien am Flughafen möglichst gewinnbringend zu vermieten.
- Alle Fakten liegen auf dem Tisch; es fehlt nicht an Erkenntnis, es fehlt am Willen das Notwendige endlich anzupacken.



## Warum sind Ultrafeine Partikel so gefährlich?

Partikel mit Durchmesser 10nm ( $PM_{10}$ ) gelangen in die Nasenhöhle, Teilchen, die kleiner sind als 2,5nm ( $PM_{2,5}$ ) erreichen die Bronchien und die Lungenbläschen. Die kleinsten Teilchen mit Größen unter 100nm ( $PM_{0,1}$ ), der sogenannte Ultrafeinstaub gelangt über die Lungenbläschen in den Blutkreislauf, verursacht hier Arterienverkalkung und erreicht sämtliche Organe, z.B. Gehirn, Herz, Lunge, Bauchspeicheldrüse (Pankreas) und die Fortpflanzungsorgane.

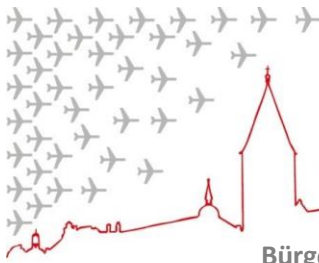
Am Gehirn kommt es zu neurodegenerativen Erkrankungen wie z.B. Demenz, außerdem steigt das Risiko für Schlaganfall. An den Atemwegen entstehen Entzündungen, die Asthma verschlechtern und zur COPD (chronisch obstruktive Bronchialerkrankung), einer sehr schweren Erkrankung, führen. Am Herzen kommt es durch diese Abgasbelastung zu vermehrten Herzinfarkten. Die Bauchspeicheldrüse reagiert mit vermehrter Entwicklung der Zuckerkrankheit und zwar sowohl mit Typ I als auch mit Typ II Diabetes. Schließlich erhöht der Ultrafeinstaub das Risiko für Frühgeburten und auch für verminderte Spermienqualität. Diese Gesundheitsschädigungen sind alle wissenschaftlich belegt. Mittlerweile kann die Wissenschaft auch den Verlust an gesunden Jahren gut abschätzen, die durch vorzeitigen Tod oder n Krankheit verlorene Jahre entstehen. So sterben nach Schätzungen der europäischen Umweltagentur in Deutschland ca. 66 000 und in der EU insgesamt 428 000 Menschen jährlich infolge von Feinstaubbelastung.

Wie soll vernünftigerweise verfahren werden?

Zunächst ist es utopisch, zu glauben, dass die krankmachende Feinstaubbelastung völlig verhindert werden kann. Realistisch ist es, die **Belastung soweit wie möglich zu vermindern**. Hier kommen natürlich die großen Emissionsquellen infrage. Da ist der allgemeine Verkehr und im **Flughafenumland insbesondere der Luftverkehr** zu nennen.

Nicht zuletzt sollte man auch an die circa 30 000 Beschäftigten am Flughafen denken, die hier täglich einer hohen gesundheitlichen Gefährdung ausgesetzt sind. 30 000 Menschen – das entspricht der Bewohnerzahl einer Kleinstadt.

Dr. Hermann Hobmair

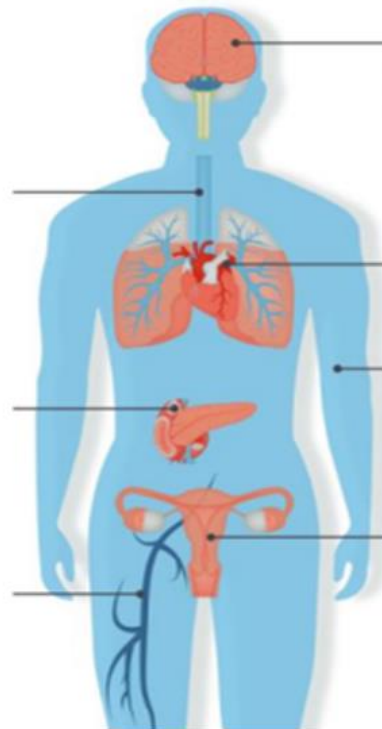


## Sterblichkeit und Morbidität wegen Atemwegserkrankungen

Lungenkrebs  
Lungenentzündung  
Atemwegssymptome  
Entzündung der Atemwege  
Verminderte Lungenfunktion  
Vermindertes  
Lungenwachstum

Insulinresistenz  
Typ-2-Diabetes  
Typ-1-Diabetes  
Knochenstoffwechsel

Bluthochdruck  
Endotheliale Dysfunktion  
Erhöhte Blutgerinnung  
Systemische Entzündung  
Venenthrombose



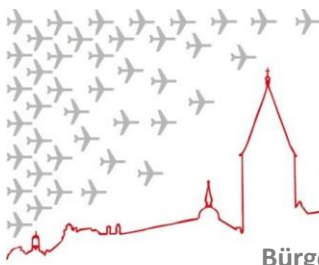
Schlaganfall  
Neurologische Entwicklung  
Mentale Gesundheit  
Neurodegenerative Erkrankungen

Herz- / Kreislaferkrankungen  
Myokardinfarkt  
Herzrhythmusstörungen  
Herzinsuffizienz

Hautalterung

Frühgeburt  
Verringertes Geburtsgewicht  
Verringertes fetales Wachstum  
Wachstumsverzögerung in der Gebärmutter  
Verringerte Spermienqualität  
Präeklampsie

Quelle: Peters/Hoffmann/Brunekreef u.a., Die Rolle der Luftschadstoffe für die Gesundheit, 2019

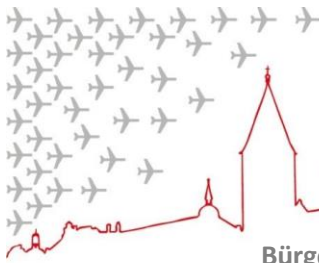


## Wie ist der aktuelle Stand?

- Abschlussbericht des BV Freising und Helmholtz-Zentrum am 22. Dez. 2022
- Einzelheiten können wir leider noch nicht nennen – jedoch:
- alle bisherigen Messergebnisse und Belastungen wurden bestätigt
- tatsächliche UFP-Werte sind ein Drittel höher als von unseren Geräten angezeigt
- Die Unterstellungen durch die FMG zu unseren Messungen für den LK Freising, unsere Arbeit würde wissenschaftliche Standards nicht erfüllen, sind ad absurdum geführt
- Der Flughafen und seine Umgebung sind wegen der hohen Konzentrationen der Triebwerksabgase in der Atemluft gesundheitliches Risikogebiet!
- Vor allem, wenn der Wind aus Richtung Flughafen weht
- Unsere Auswertung gemeinsam mit dem Helmholtz Zentrum München zeigen bereits bei 50% der Flugbewegungen: an 5 von 6 Messorten lagen die UFP-Konzentrationen der Tagesmittelwerte an mehr als 50% Messtage über dem Wert von  $10.000 \text{ p/cm}^3$ . Der Wert ab dem die WHO von hohen Partikelkonzentration spricht.

## Was macht die Politik?

- Wir messen seit Anfang 2017 – das war die Grundlage für eine Anhörung im Nov. 2017
- Erst im Juli 2021 wurde mit offiziellen Messungen begonnen, an 2 Standorten seitlich der Bahnen, die Ergebnisse der Uni Bayreuth werden frühestens 2024 vorliegen, wenn nicht erst 2025
- Am 9.3. wurde mit der Mehrheit der Stimmen der CSU, FW, FDP und AFD einmal mehr ein Antrag der Opposition (GRÜNE) abgelehnt direkt am Flughafen zu messen – man will erst die Ergebnisse der Uni Bayreuth abwarten (nicht vor 2024!)
- Entscheidungen zur Reduzierung (u.a. schwefelarmes Kerosin, Einsatz von Taxibots) werden erst gar nicht diskutiert, obwohl die Belastungen denen die Beschäftigten am Flughafen, die Kinder des Airporthopsers und die Bewohner des Flughafenumlandes ausgesetzt bekannt sind.
- So sind die Betroffenen die Opfer politischer Ränkespiele und den Geschäftsinteressen der FMG - u.a.: schlechte Luft, offiziell gemessen, ist sicher kein gutes Argument um Immobilien am Flughafen möglichst gewinnbringend zu vermieten.
- Alle Fakten liegen auf dem Tisch; es fehlt nicht an Erkenntnis, es fehlt am Willen das Notwendige endlich anzupacken.
- Wir haben einen Staatsminister in der Regierung, aber wir haben nicht vernommen, dass er sich proaktiv um dieses Thema kümmert



- trotz mehrerer Anfragen zu einem persönlichen Austausch ist noch kein Gespräch zustande gekommen.
  - Triebwerksabgase (UFP) sind in hohem Maße gesundheitsschädlich
  - Maßnahmen zur Reduzierung sind vorhanden
  - Die politisch Verantwortlichen in der bayerischen Regierung sind jetzt am Zug
  - Wir sind es einfach leid ständig zu hören, man müsse noch weitere Erkenntnisse gewinnen, wir brauchen noch weitere Wirkstudien
  - Das alles ist reine Verzögerungstaktik!
  - Es darf kein Warten mehr geben auf irgendwelche weiteren Messergebnisse
  - ... und auch keinen Verweis auf Brüssel oder Berlin
  - alle verfügbaren Reduzierungsmaßnahmen können in Bayern eigenverantwortlich umgesetzt werden – ohne Brüssel oder Berlin und zeitnah!
  - So lange nichts passiert, atmen wir weiter die Triebwerksabgase in hohen Konzentrationen ein.
- Damit lassen sich die Belastungen wirksam reduzieren:**
- Schwefelarmes Kerosin
  - Taxibots
  - weniger Kurzstrecken
  - keine 3. Startbahn

