

## Pressegespräch, am 14. März 2024

17:00 Uhr

Attaching, Sportgaststätte

### Schlechte Luft in Attaching - besteht Aussicht auf Besserung?

Nach Abschluss der Messungen im Projektverbund (mit Helmholtz Munich, Uni Bayreuth) an sechs Standorten um den Flughafen hat der BV Freising weitere Messungen in Attaching von August bis November 2023 durchgeführt (Abb. 1).

Die Ergebnisse (Messwerte) übertreffen die der ersten Kampagne und spiegeln deutlich die Zunahme des Flugverkehrs, die sich in höheren UFP-Konzentrationen und längeren Expositionszeiten äußert. Die beiden Abbildungen zeigen einmal die Tagesmittelwerte dieser zweiten Messkampagne und zum andern die Stundenmittelwerte.

Als Maßstab für eine hohe Belastung hat die WHO einen **Tagesmittelwert von 10.000 p/cm<sup>3</sup>**, und einen **Stundenmittelwert von 20.000 p/cm<sup>3</sup>** eingeführt.

- Wie deutlich zu sehen, liegt in Attaching an etwa zwei Drittel aller **Tage (66%)** die UFP-Konzentration über diesem hohen Wert (Abb. 2).
- An einem Siebtel aller **Stunden (14,4%)** liegt die UFP-Konzentration über 20.000 p/cm<sup>3</sup>, d.h. während etwa 3,5 Stunden eines Tages atmen die Menschen diese hohe Konzentration ein (Abb. 3).

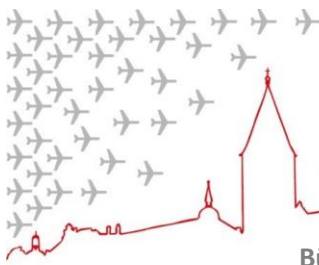
Erfahrungsgemäß riecht man den typischen Kerosingeruch nur anfangs, wenn die Abgaswolke vom Flughafen eintrifft. Die menschliche Nase gewöhnt sich schnell an Gerüche, so dass die schlechte Luft gar nicht mehr wahrgenommen wird. 10.000 Partikel werden einem meist noch nicht bewusst, während eine Konzentration von 20.000 schon manchem in die Nase steigt. Die Empfindlichkeit lässt aber schnell nach. Dennoch atmet man weiter, mit jedem Atemzug etwa einen halben Liter Luft mit 5 bzw. 10 Mio. ultrafeinen Partikeln.

In letzter Zeit häufen sich die wissenschaftlichen Publikationen, die UFP vom Flugverkehr (um die Flughäfen) als Ursache für schwerwiegende Krankheiten beschreiben. Die Verhältnisse an und um Flughäfen ähneln sich weltweit sehr. Gemeinsames Kennzeichen sind die hohen UFP-Konzentrationen, denen die Beschäftigten und Anwohner ständig ausgesetzt sind. Es finden sich immer mehr Bestätigungen, dass diese Menschen krank werden (siehe Zitate).

Umso erstaunlicher ist die Reaktion der FMG auf unsere Berichte und Veröffentlichungen. Anstatt diesen Hinweisen nachzugehen und das weltweit bestätigte Risiko durch UFP ernst zu nehmen, ignoriert die FMG – bestenfalls- die Fakten, oder versucht sie, unsere Ergebnisse zu diskreditieren. Gleichzeitig verkündet die FMG „reine Luft“ am Flughafen und Umgebung, weil die Grenzwerte des Feinstaubes nicht überschritten werden, den sie vorschriftsmäßig misst, der aber nicht aus den Triebwerken kommt (diese emittieren UFP).

So werden Beschäftigte und die Bevölkerung in falscher Sicherheit gewiegt. Das ist eine fahrlässige Täuschung und steht in krassem Widerspruch zu den Werbeslogans der FMG als „guter Nachbar“.

Dabei könnte man die UFP-Belastungen massiv reduzieren. Aus unerklärlichen Gründen weigert sich die FMG, über emissionsfreies/emissionsarmes Schleppen der Flugzeuge zu diskutieren. Auch sollte sie sich für die Verwendung von schwefelfreiem Kerosin einsetzen. Beides Maßnahmen, welche die UFP-Mengen deutlich senken und die von UBA, DLR und ACI auch vorgeschlagen werden:



## Wissenschaftliche Untersuchungen und Aussagen

### UBA (Umweltbundesamt):

- 50 % der UFP-Belastungen kommen vom Rollen der Flugzeuge mit laufendem Triebwerk (unvollständige Verbrennung des Kerosins).
- Für die Abbildung der Belastung durch einen Flughafen sind Messstellen seitlich des Flughafens nicht geeignet.

### ACI (Airports Council International):

- Messgeräte sind eigentlich überflüssig, denn wenn man den Kerosingeruch wahrnimmt, sind die Konzentrationen schon übermäßig hoch!
- Bereits seit 2012 ist vom ACI bekannt, dass an Flughäfen hohe UFP-Konzentrationen entstehen (bis 500.000 p/cm<sup>3</sup>). Seit 2018 wird empfohlen, dass man UFP reduzieren kann durch
  1. schwefelarmes Kerosin und
  2. emissionsarmes Schleppen der Flugzeuge.
- Das Messgerät Discmini wurde von ACI verwendet (*This is a suitable device to very fast obtain information of number and size of particles*).

### UFIREG EU-Studien 2011-2014 :

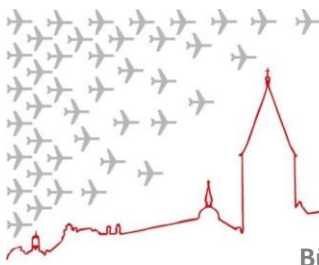
*Ein um 2 % erhöhtes Risiko für Krankenhauseinweisungen und Sterbefälle aufgrund von Atemwegserkrankungen für einen Anstieg der UFP-Anzahl um 1000 Partikel pro Kubikzentimeter im Tagesdurchschnitt. Die Effekte traten mit zeitlicher Verzögerung auf, das heißt, dass ansteigende UFP Konzentrationen mit einer erhöhten Zahl an Krankenhauseinweisungen und Sterbefällen einige Tage später verbunden waren.*

### Helmholtz Munich 2023:

*Erhöhtes Sterberisiko durch Atemwegserkrankungen – insbesondere bei kleineren Partikelgrößen. Signifikant erhöhtes Sterberisiko aufgrund von Atemwegserkrankungen fünf bis sieben Tage nach der Exposition gegenüber UFP. Bei einem Konzentrationsanstieg von 3.223 Partikeln/cm<sup>3</sup> stieg das Risiko der respiratorischen Mortalität um 4,46 % an.*

### Wu et al. 2021:

Das Risiko für bösartigen Hirntumor stieg durch flughafenbedingte Exposition um 12 %. (Los Angeles).



## Was sagt die FMG:

1. „Man kann die Ultrafeinpartikel dann erfassen, wenn man die Verfahren dazu kennt. Die liegen bislang nicht vor. Und zu Recht hat auch die Fluglärmkommission des Flughafens München darauf hingewiesen, dass es nicht Aufgabe eines Unternehmens, eines Flughafens sein kann, Forschungsarbeit, universitäre Arbeiten zu leisten“ (BR-Fernsehen 2017).

2. Discmini nur für Innenraum verwendbar (*Anmerkung BV: Das ACI schon 2012 mit Discmini im Freien gemessen, übrigens auch das UBA und viele andere Forschungsgruppen*).

3. Der Flughafen MUC hat kurze Rollwege, Taxibots würden nichts bringen, außerdem seien zusätzliche Logistikwege erforderlich, die das Vogelschutzgebiet betreffen.

4. FMG fühlt sich für schwefelfreies Kerosin nicht zuständig, sie stellen nur die Tankinfrastruktur. (*Anmerkung BV: Vermieter kann dies aber verlangen. Schwefelfreies Kerosin verbrennt sauberer/rückstandsfreier*).

5. Diskreditierung unserer Ergebnisse und Erkenntnisse – Verweigerung eigener und gemeinsamer Messungen.

\*\*\*\*\*

BV:

Die FMG übernimmt keinerlei Verantwortung, weder für die Emissionen der Flugzeuge noch für die Gesundheit der Anwohner (Verantwortung als Verursacher). Themen wie Lärm und Ultrafeinstaub, Gesundheit und Klima stören offensichtlich im Flughafenbetrieb, obwohl die FMG stets als der „gute Nachbar“ gesehen werden will. Anstatt „grünes Fliegen“ oder Klimaneutralität vorzugaukeln, und zu behaupten, man unternehme alles um die Belastungen so klein wie möglich zu halten, soll ohne Rücksicht auf steigende Emissionen der Flugverkehr zunehmen. Dabei könnte die FMG proaktiv zwei Maßnahmen initiieren, die Schadstoffbelastungen deutlich zu senken. Schon lange fordert der BV sich für schwefelfreies Kerosin und Taxibot stark zu machen. Maßnahmen, die Schadstoffe reduzieren, stünden einem 5 Star Airport gut zu Gesicht. Denn das wäre zum Nutzen tausender Beschäftigter, Besucher, hunderttausender Anwohner und nicht zuletzt der Kinder im Airport Hopsler.

- **Was muss eigentlich passieren, dass hier reagiert wird?**
- **Was fürchtet die FMG, dass sie unsere Ergebnisse diskreditiert?**
- **Warum will man mit den völlig ungeeigneten Jahresmittelwerten die Bevölkerung in Sicherheit wiegen? Man könnte das auch fahrlässige Täuschung nennen.**
- **Wenn die Aussagen der wiss. Publikationen auch für den Flughafen München zutreffen, dann ist höchste Zeit, Gegenmaßnahmen zu ergreifen.**

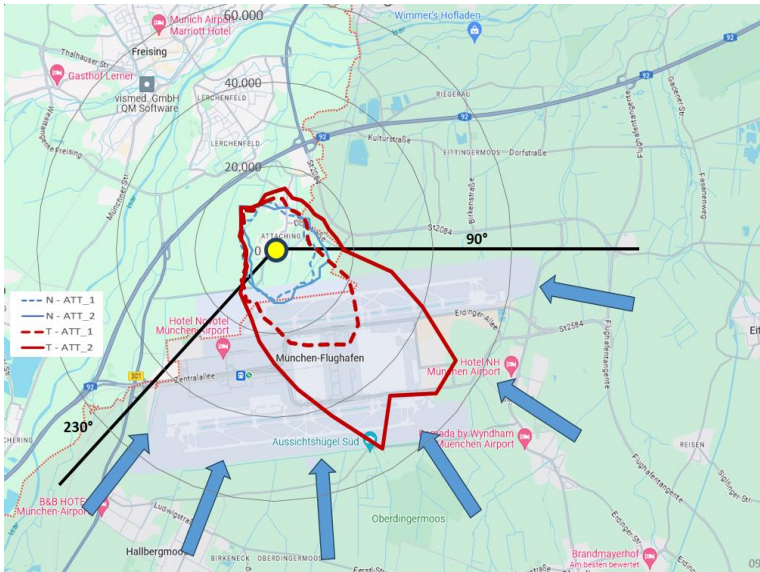
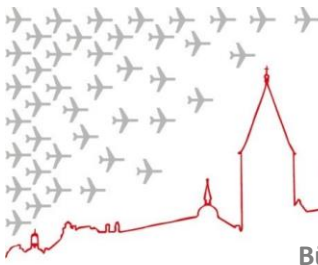


Abb.1:

Attaching im Abwind des Flughafens. Alle südlichen Winde tragen die Abgase der Flugzeuge am Boden in die Wohngebiete im Norden.

Gelber Punkt: Messort

Blaue Linien: UFP-Konzentrationen bei Nacht (6.000 -10.000 p/cm<sup>3</sup>)

Rote Linien: UFP-Konzentrationen bei Tag  
Gestrichelt: bis 26.000 p/cm<sup>3</sup> (2021/2022, ca. 600 Flüge/Tag)

Durchgezogen: bis 55.000 p/cm<sup>3</sup> (> 900 Flüge/Tag)

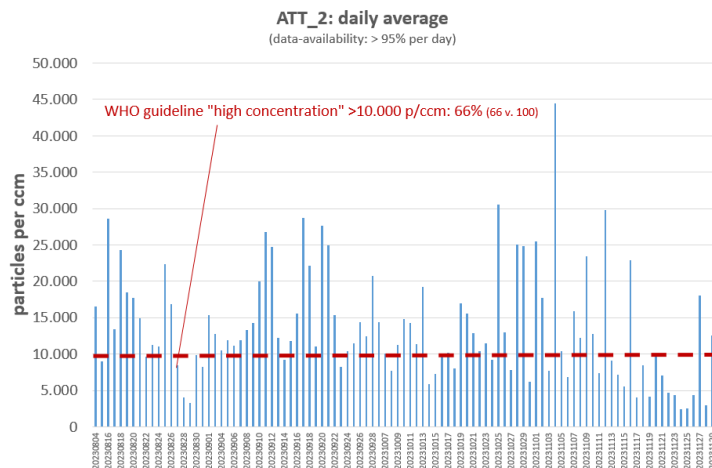


Abbildung 2: Tagesmittelwerte der Messkampagne in Attaching (August – November 2023)

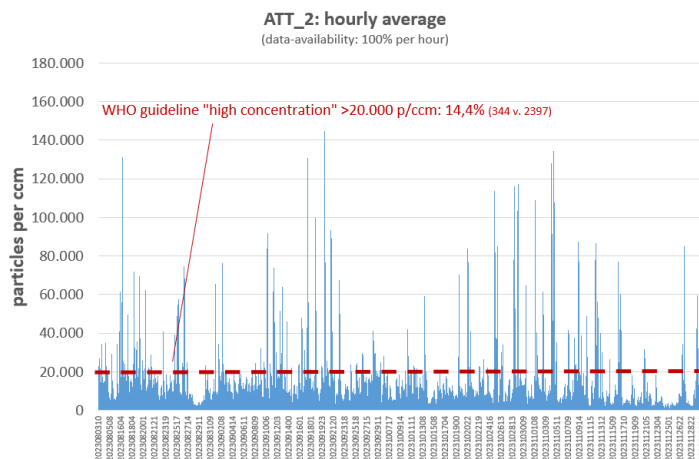


Abbildung 3: Stundenmittelwerte der Messkampagne in Attaching (August – November 2023)