

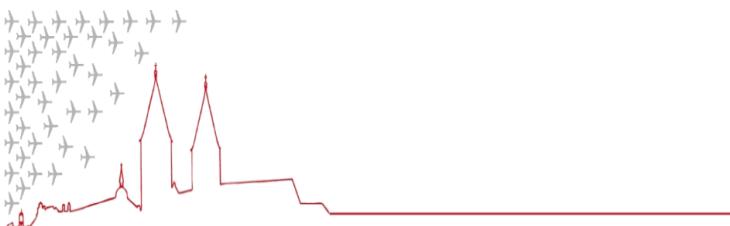
Bürgerverein Freising

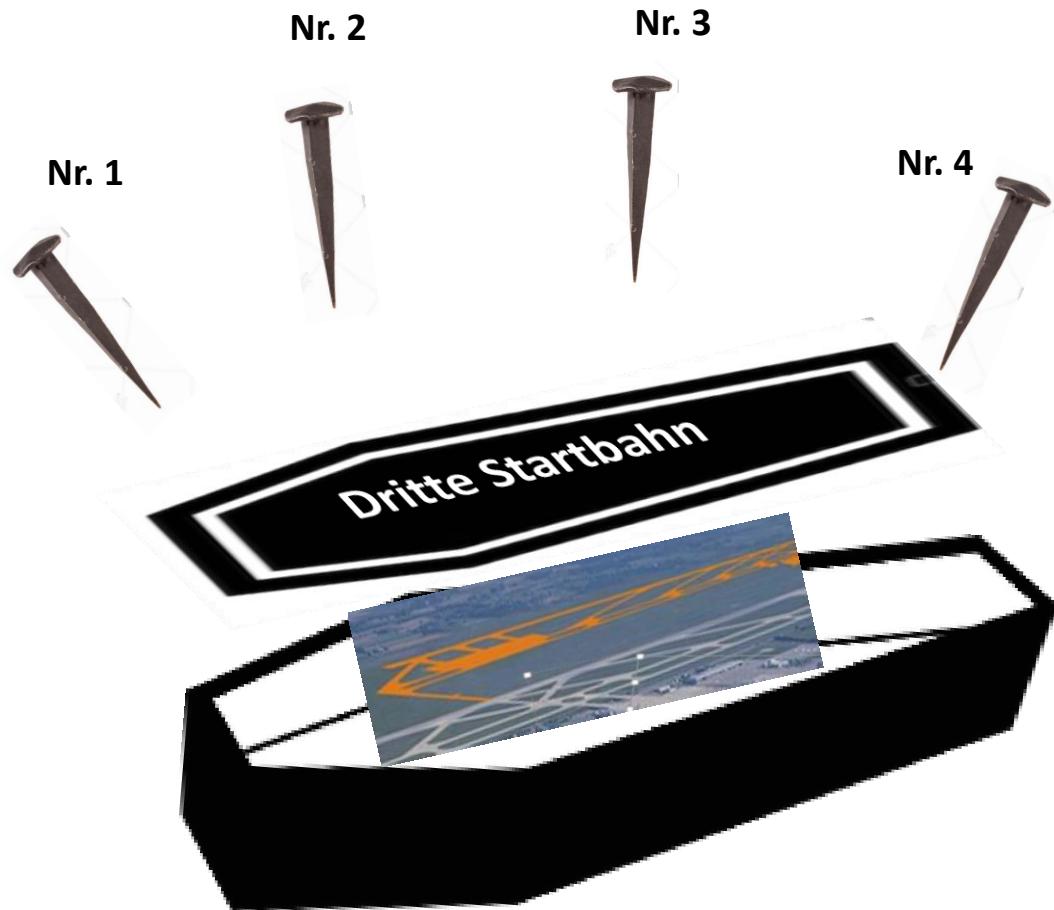
Gespräch mit Staatsminister Hubert Aiwanger  
5. Dez. 2019

## **Es gibt gute Gründe, die 3. Startbahn zu beerdigen**

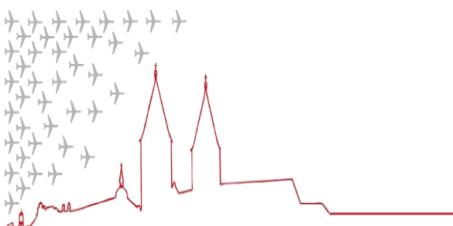
Flughafen und Flugverkehr verursachen große Belastungen  
für Klima ( $\text{CO}_2$ ), durch Schadwirkungen (Lärm und Ultrafeinstaub) und durch umweltschädliche Subventionen

Nur die Politik kann proaktiv werden.





- 1. Vorsorgepflicht  
Minimierungsgebot**
- 2. Zug statt Flug  
Bus statt Airbus**
- 3. CO<sub>2</sub> - Bilanz**
- 4. Glaubwürdigkeit  
der Politik**



# Minimierung der Ultrafeinstaub-Emissionen !



Übereinstimmende Forderungen von



"In der Umgebung von Flughäfen ist die Bevölkerung aber nicht nur Lärm, sondern auch schlechter Luftqualität ausgesetzt.

Dabei sind ultrafeine Partikel der Faktor mit den größten Auswirkungen auf die öffentliche Gesundheit.,,

Mitteilung zur Luftfahrtstrategie 5 für Europa (COM(2015) 98)

Mittel zur Umsetzung:



Stellen UFP ein Risiko für die Gesundheit dar?

Ja →

Vorsorgegrundsatz;  
Begrenzung  
Minimierung

Gibt es eine Wirkchwelle?

Nein!

Marion Wichmann-Fiebig



... sollten trotzdem alle vernünftigen Maßnahmen ergriffen werden, um solche Emissionen zu vermeiden.

Das ist schon aus Vorsorgegründen angebracht."

Angestellte, Arbeiter und Anlieger müssen vor UFP geschützt werden

Tarek Al-Wazir



Feinstaub gefährdet die Gesundheit weitaus stärker als Stickoxid

... "sollte eine weitere Reduktion der Feinstaubbelastung angestrebt werden."

Adhoc-Stellungnahme April 2019

- Weniger Emissionen durch Reduzierung der Kurzstreckenflüge
- APU-Ersatz, emissionsfreier Bodenverkehr, Kerosin-Entschwefelung\*
- Internalisierung der externen Kosten
- Keine Subventionen für Airlines

\* Rahmenrichtlinien schaffen großen Anreiz für Firmen, entsprechendes Gerät zu entwickeln bzw. Produktion vorhandener zu steigern.



## Schädlichkeit der UFP (aus Verbrennung) ist unstrittig

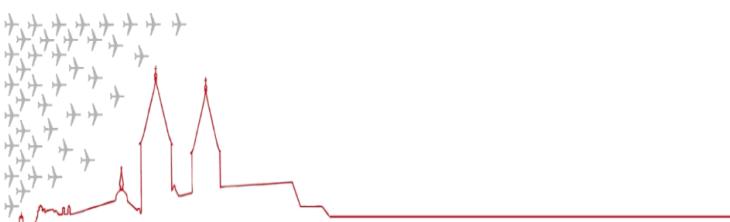
- Toxikologie evident
- Neue Langzeitstudien: - Assoziationen zwischen UFP-Anzahl und kardiovaskulären Erkrankungen
  - Wirkung der UFP unabhängig von PM<sub>2,5</sub> und NO<sub>2</sub>
- EU-Expertengruppe erstellt Positionspapier: Risikoabschätzung auf Grundlage der WHO-Empfehlung
- EU-Kommission unterbreitet RL-Vorschlag
- Mitgliedsstaaten und EU-Parlament stimmen verbindlichen RL-Text ab

## Unstrittig auch die Messtechnik

- Auch einfache Messgeräte zeigen UFP Belastung korrekt an (von HLNUG, UBA, Flughafen Zürich verwendet)
- Messungen in Frankfurt und Düsseldorf: völlige Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Bürgerinitiativen
- „alle“ messen UFP (LAX, SMO, BOS, AMS, CPH, ZRH, LHR, ARN, FRA, DUS)
  - nur in München wird nicht gemessen (zweitgrößter Flughafen Deutschlands)

## Warum wird Ultrafeinstaub am Flughafen München nicht gemessen ?

Wer fürchtet sich wovor?





Nr. 2

## „Die Zahl der Flugbewegungen kontinuierlich reduzieren“

Konkrete Forderungen

**3 % Slots jährlich weniger** --- reduzieren Lärm, Schadstoffe und CO<sub>2</sub> gleichermaßen

Umsetzungsmaßnahmen

Aufbau von Fernbuslinien zwischen Flughäfen, Einchecken vor Ort, Codesharing

Situation

25 -30 % aller deutschen Flüge bedienen Strecken unter 500 km. Eine Reduzierung um 3 % jährlich erlaubt Anpassung seitens der Wirtschaft.

In 10 Jahren sind die Kurzstreckenflüge ersetzt.

Strategische Partner

Unterstützende Kompetenzträger

Klimaschutzbewegungen, Umweltverbände, UBA, Deutsche Bahn,

Konkrete nächste Planungsschritte

Gespräche mit Fluglinien, Bus hat Vorfahrt auf den Straßen.



# Airlines klagen über die unrentable Kurzstrecke\*

## Wirtschaftlicher Aspekt: Win-win-Situation für Airlines und Umwelt

### Vergleich unter ökonomischen Gesichtspunkten



Anschaffung (Euro)	500.000	100.000.000
Personal	1 Fahrer	2 Piloten, 3 Attendants
Diesel/Kerosin	35 l Diesel/Stunde**	3.000 l Kerosin/Stunde aufwendige Wartung und Bedienung

\* Carsten Spohr (Lufthansa)

\*\* Ein vollbesetztes Flugzeug entspricht etwa 2 Bussen. Also müsste man auf ausgelasteten Strecken mit 2 Fahrern und 70 l/Stunde rechnen.



## Bus ist ökologisch weit überlegen

### „Wenn keine Bahn-Anbindung: Bus statt Airbus“

Ersatz der Flugverbindung München Nürnberg durch die Einrichtung einer Busverbindung zwischen den Flughäfen MUC und NUE

Verbindung	Anzahl Flüge	Passagiere	PAX/Flug	Auslastung (%)
MUC - NUE	2.503	131.887	53	64,6

	Flugzeug	Bus
Zeitaufwand	1:45	2:00
Schadstoffe (Tonnen)	69*	5,2**
CO <sub>2</sub> (Tonnen)	15.813*	375***

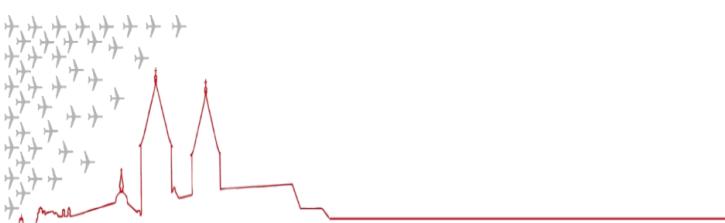
Mit der Verlagerung der Flüge München - Nürnberg auf einen Busverkehr zwischen den beiden Flughäfen ließe sich – **nur auf dieser Ultrakurzstrecke** – der Schadstoffausstoß um mehr als 60 Tonnen und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um mehr als 15.000 Tonnen (Klimawirkung **45.000 Tonnen CO<sub>2</sub>**) pro Jahr reduzieren.

Im Jahr 2018 wurden nach Destatis 2503 Flüge zwischen München und Nürnberg abgewickelt. Die Auslastung mit durchschnittlich 64,6 % war sehr gering. Durch Verlagerung der jährlich ca. 2.500 Flüge auf den Bus lassen sich erhebliche Reduzierungen des klimaschädlichen CO<sub>2</sub>- und Schadstoffausstoßes erzielen und dies bei vergleichbaren Zeitaufwand.

\*: Ecopassenger

\*\*: Oben (UBA)

\*\*\*: Großraumbus mit mehr als 70 Plätzen, Verbrauch 35 l/100 km



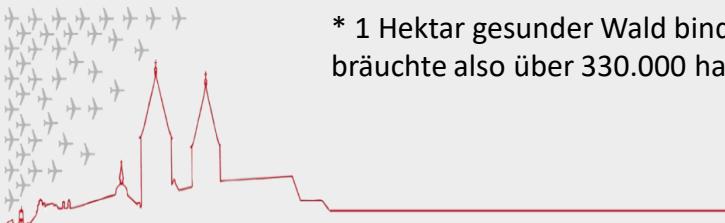


Nr. 3

## CO<sub>2</sub>- Bilanz der 3. Startbahn

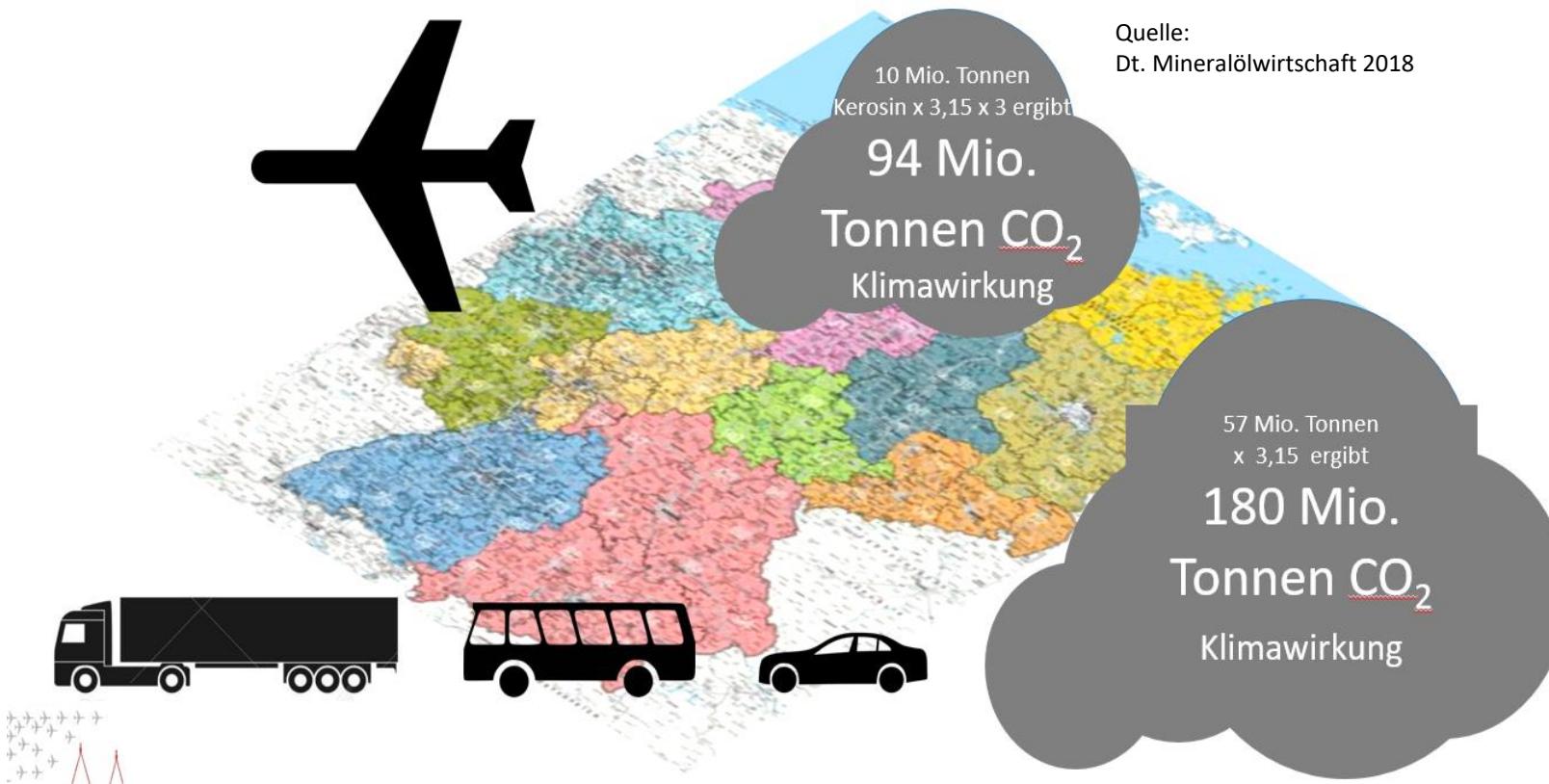
- CO<sub>2</sub> und Klima werden im PFB nicht berücksichtigt („EU ist zuständig“) – heute eine offene Rechtslage
- Bau der 3. Startbahn:
  - 11.000 t CO<sub>2</sub> durch Trockenlegung
  - 250.000 t CO<sub>2</sub> allein durch Zement (Beton für 350 ha)
  - 4.000.000 t/a CO<sub>2</sub> durch 200.000 Flugbewegungen \*
- CO<sub>2</sub> vom Flugverkehr in Deutschland weit mehr als die Hälfte des gesamten Straßenverkehrs
- Eine dritte Startbahn am Flughafen München konterkariert alle Umweltschutzbemühungen (Belastung des Klimas durch Treibhausgase (global) -Belastung der Gesundheit durch Lärm und Schadstoffe (regional, lokal))

\* 1 Hektar gesunder Wald bindet pro Jahr günstigstenfalls 12 Tonnen CO<sub>2</sub> (Quelle: Bundesinformationszentrum Landwirtschaft). Man bräuchte also über 330.000 ha oder 3.300 km<sup>2</sup>, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu binden, der vom Flugverkehr der 3. Startbahn verursacht wird.



## Klimabelastung durch Flugverkehr

Klimawirkung der in Deutschland getankten fossilen Treibstoffe Diesel, Benzin und Kerosin



**Klimawirkung des Flugverkehrs:  
mehr als die Hälfte des gesamten Straßenverkehrs**

Übrigens:  
alle Rinder in Deutschland  
stoßen  
660.000 t Methan aus.  
Entspricht  
16 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalenten

## CO<sub>2</sub> - Ausstoß Flughafen München mit Flugverkehr

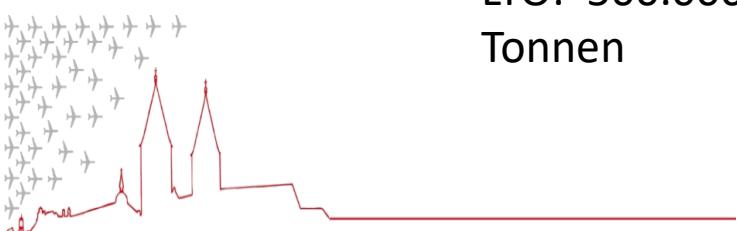


CO<sub>2</sub>-Emission am Boden

**0,15 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>**  
direkter und indirekter Ausstoß  
des Flughafens



LTO: 500.000  
Tonnen



CO<sub>2</sub>-Emission 400.000 Flüge/Jahr  
Ist-Zustand

8 Mio.  
Tonnen  
CO<sub>2</sub>

CO<sub>2</sub>-Emission 600.000 Flüge/ Jahr  
mit dritter Startbahn





Nr. 4

## Die Glaubwürdigkeit der Politik

Bundesregierung und Staatsregierung haben Klimaschutzpakete verabschiedet

- mit Verteuerung der Ticketpreise. Das Ziel sind weniger Flüge.

- Weniger Flüge benötigen keine 3. Startbahn

Der Freistaat renaturiert Moore für 1,5 Mio. Euro

- die 3. SLB zerstört 850 ha und versiegelt 350 ha Moor

Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß soll auf 2 t/Person sinken

- die 3. SLB wird 4 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> generieren = 12 Mio. t Klimawirkung  
≈ 0,9 t / Einwohner



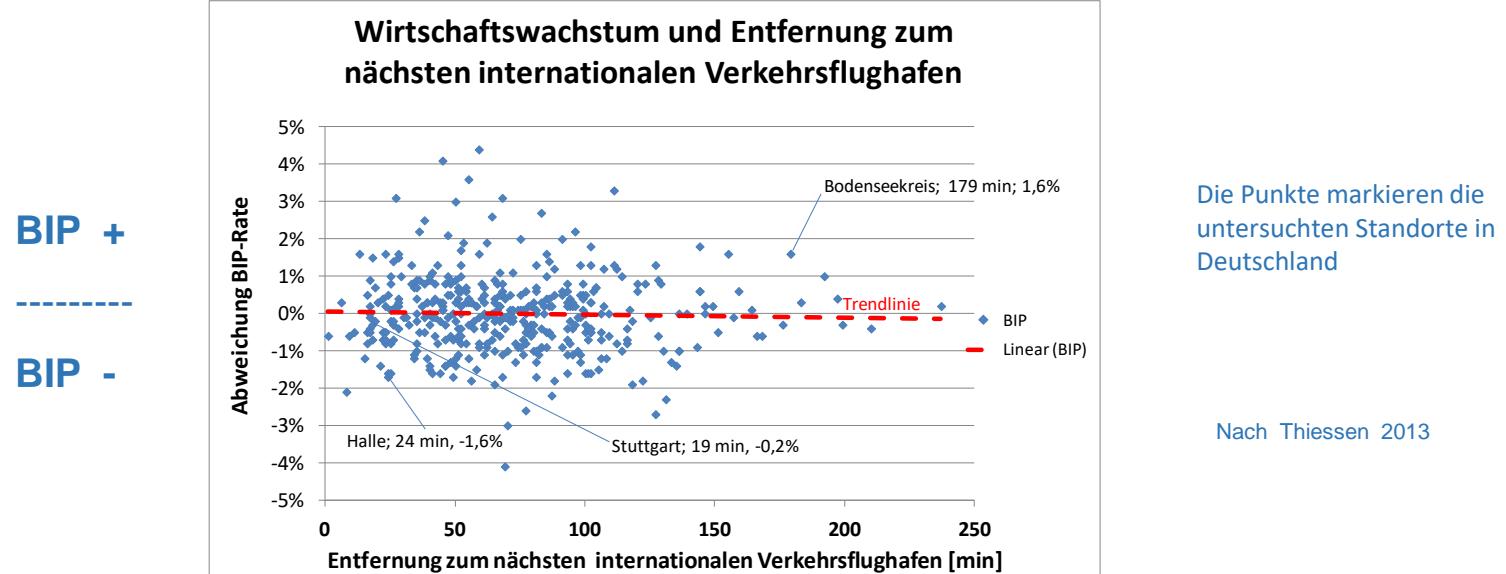


## Glaubwürdigkeit:

**Entgegen allen Beteuerungen hängt die Wirtschaft nicht vom Flughafen ab.  
- schon gar nicht von einer 3. Startbahn.**

Jeder Flughafen ist ein Wirtschaftsfaktor – wie andere (Groß-) Firmen auch.  
Seine Bedeutung wird jedoch maßlos überschätzt. Die Wirklichkeit sieht anders aus:

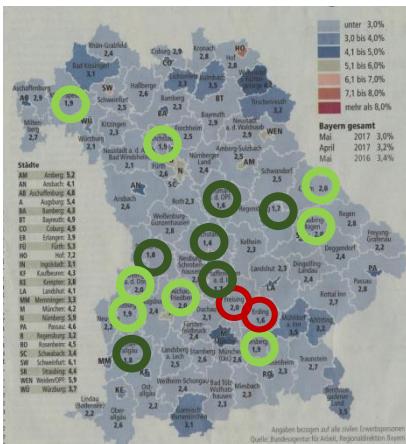
**Die Prosperität einer Region ist unabhängig von der Größe oder Entfernung eines Flughafens.**



# Glaubwürdigkeit: Arbeitsplätze

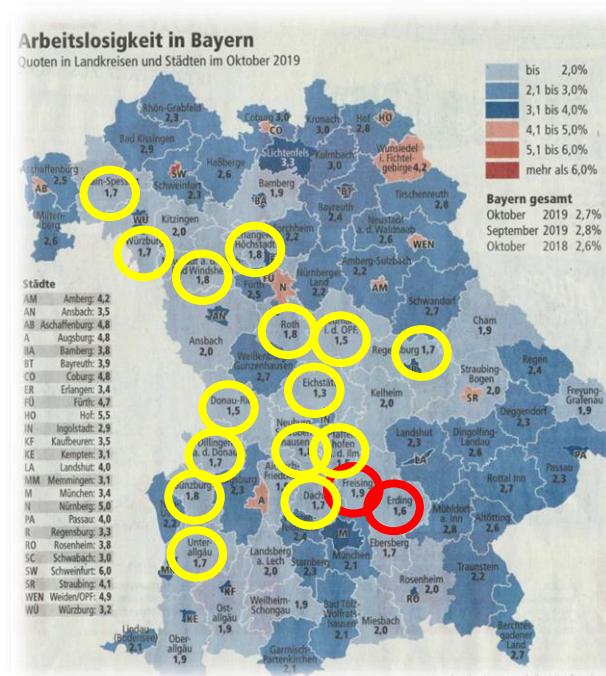
Der Landkreis Freising hatte schon vor dem Flughafenbau eine der niedrigsten Arbeitslosenquoten Bayerns  
- aber seit Jahren nicht mehr.

**Viele Landkreise prosperieren auch ohne Flughafen.**



Der BAYERNKURIER zitiert 1,8 % Arbeitslosenquote für Freising. Die Bundesagentur für Arbeit benennt hier 2,0 %. Wenn man die Quoten von Freising und Erding (1,6) mittelt, erhält man die 1,8 %, die nach Meinung des BAYERNKURIER – natürlich – dem Flughafen geschuldet sind.

**Acht Landkreise** liegen gleichauf oder besser als Freising und **sechs Landkreise** sind besser oder gleich mit den beiden Flughafen-Landkreisen. Sie liegen aber weitab der Flughafenregion (2017)



Oktober 2019

Freising-Erding 1,8 %

10 Landkreise < 1,8 %  
weitab vom Flughafen

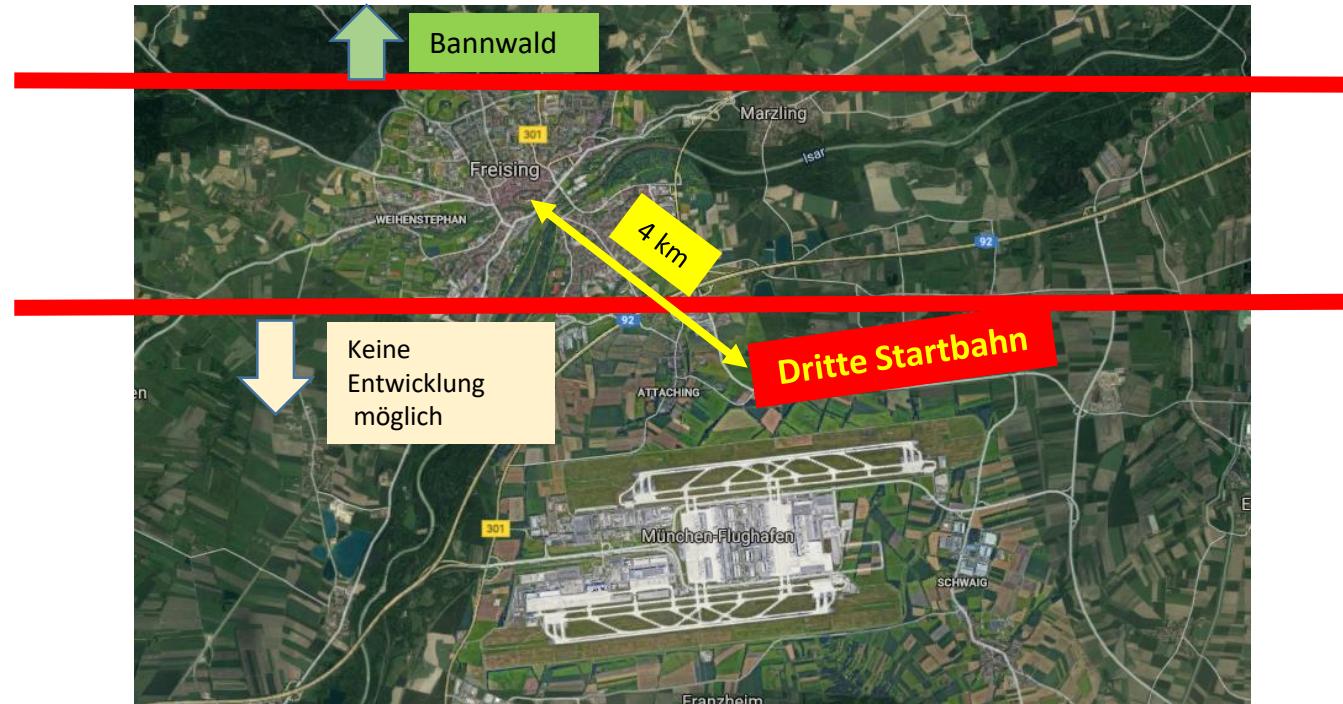
15 Landkreise  $\leq$  1,8 %

Quelle: MM

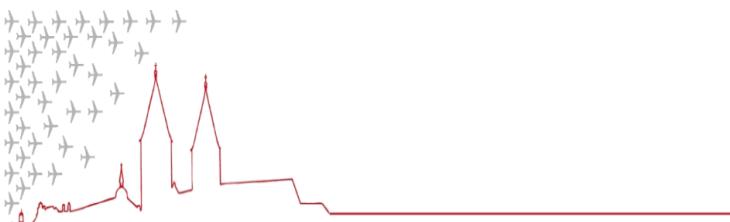


## Glaubwürdigkeit:

**Die dritte Startbahn würde die Stadt Freising (50.000 Einwohner)  
ihrer Entwicklung berauben**



**Stadtentwicklung oder unbegrenzter Flugverkehr: Was ist wichtiger?**





## Umweltschädliche Subventionen

# Das Wachstum des Flugverkehrs ist subventionsgetrieben !

entgangene Kerosinsteuer in MUC	> 2 Mrd. Euro pro Jahr
Subventionen für Airlines	20 Mio. Euro pro Jahr

Deutschland: 57 Mrd. Euro insgesamt an umweltschädlichen Subventionen.  
Siehe Luftverkehrskonzept (BUND)

**Die FMG zahlt Millionen für unnötige Flüge,  
so dass die Anwohner einem höheren Gesundheitsrisiko ausgesetzt sind.**





## Glaubwürdigkeit ---

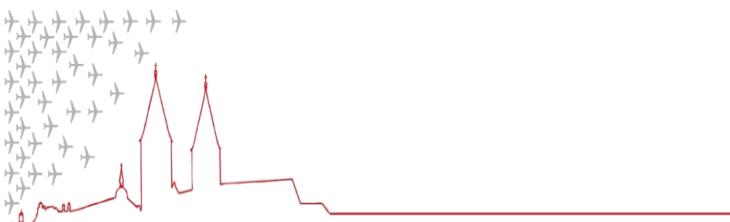
## Soziale/moralische Argumente:

- 15.000 neue Arbeitsplätze durch die 3. Startbahn bedeuten 30.000 – 40.000 Zuzügler in die Region, die jetzt schon überlastet ist. Neue Arbeitsplätze sind mehrheitlich im Billiglohn-Bereich. Pendler stehen im Stau. Zugverbindungen marode und unzuverlässig. Verkehrssituation wird unerträglich. Wohnungen nicht vorhanden bzw. nicht bezahlbar. Sozialverpflichtungen verbleiben den Kommunen.  
Nutznießer der 3. Startbahn ist nur die FMG.

Die Gesellschafter der FMG sind alle im Besitz der öffentlichen Hand, die zu Lasten der Bürger agiert!

- Was zählt mehr: beliebige Mobilität oder die Gesundheit?
- Der Hinweis, dass auch Einkommensschwache fliegen können und sollen, wird konterkariert durch die Subventionen für den Flugverkehr, wo gewissermaßen die Nichtflieger (Mehrzahl) den Flugverkehr (mit)finanzieren.
- Solange kein Grenzwert für ultrafeine Partikel, solange gilt das Vorsorgeprinzip, d.h. Begrenzung bzw. Minimierung der Schadwirkung gemäß der Evidenz der gesundheitlichen Schäden durch UFP. Diese sind unstrittig in vitro, in Tierversuchen und am Menschen (Volontäre) nachgewiesen. Die wirkungsvollste Begrenzung der Belastung erreicht man durch weniger (Kurzstrecken-) Flüge.

Nichtstun, mit der Ausrede eines fehlenden Grenzwerts, wäre Vorsatz.



## Forderungen an den FMG-Aufsichtsrat

- Jede zukünftige Maßnahme muss prioritär auf Nachhaltigkeit geprüft werden.
- Berücksichtigung der Klimaverträglichkeit. Der Planfeststellungsbeschluss ist großenteils überholt, spez. in Hinblick auf Klimaaspekte, die vom VGH komplett übergangen wurden.
- Überprüfung der Umweltbelastung durch Schadstoffe. UFP wurden bisher nicht berücksichtigt – wegen fehlendem Grenzwert.
- Regierung/Aufsichtsrat ist verpflichtet, Klarheit über die reale Belastungssituation zu schaffen (Lärm, Schadstoffe). Dazu müssen alle Daten (Flugbewegungen nach Tageszeit, alle Schadstoffbelastungen) transparent und leicht zugänglich gemacht werden.
- Verbot des Greenwashings (CO<sub>2</sub>-Neutralität, Honigmonitoring, saubere Luft, ...).
- Stopp aller umweltschädlichen Subventionen.



## Nur „weniger Flüge“ vermeiden wirklich die CO<sub>2</sub>- und Schadstoff- Emissionen

	Maßnahme	Wirkung	Was/ Wieviel
1	<b>Verlagerung Kurzstrecken auf Bus/Bahn</b>	reduziert tatsächlich CO <sub>2</sub> und UFP/Schadstoffe	<b>45.000 Flüge ≈ 1,2 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub></b> (MUC)
2	<b>Vermeidung unnötiger Flüge</b>	reduziert tatsächlich CO <sub>2</sub> und UFP/Schadstoffe	<b>z.B. Ferry-Flüge A 380 zum A-Check</b> (in FRA)
3	APU-Ersatz durch E-Versorgung	vermeidet UFP und Schadstoffe	spart 100 l Kerosin/h und Flugzeug
4	Emissionsfreier Bodenverkehr auf Rollflächen	vermeidet UFP und Schadstoffe	Diesel/Benzin ersetzt durch E-Antrieb 11.000 t weniger CO <sub>2</sub> (MUC)
5	Emissionsfreies Schleppen der Flugzeuge zum und vom Gate	vermeidet UFP und Schadstoffe	Taxibot spart 120 l Kerosin/4 km (B737) FRA: 2.700 t Kerosin weniger (Langstrecke)
6	Schwefelfreies Kerosin	reduziert UFP	Kosten: 1-1,5 Cent/ Liter
7	UFP-abhängige Landegebühren	reduziert UFP und Schadstoffe	ähnlich Entgelt für laute Flugzeuge
8	Verlagerung zweckfremder Einrichtungen (KiGa, Kliniken, LabCampus)	schützt Menschen vor UFP und Schadstoffen	Diese Arbeitsplätze unterliegen der 39. BlmSchV und nicht der TRGS 900
9	Filteranlagen für alle Einrichtungen (Terminals, Hotels, Büros)	schützt Menschen vor UFP und Schadstoffen	Innenräume frei von Schadstoffen
10	Keine körperlichen Anstrengungen im freien	schützt Menschen vor UFP und Schadstoffen	Sport und Freizeitveranstaltungen in belasteter Luft sind nicht zu verantworten. Flughafen ist für den Flugverkehr und kein Freizeit- oder Vergnügungspark.

