

Bürgerverein Freising

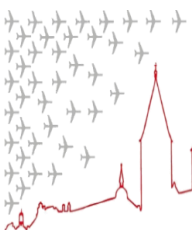
Gespräch mit Staatsminister Hubert Aiwanger

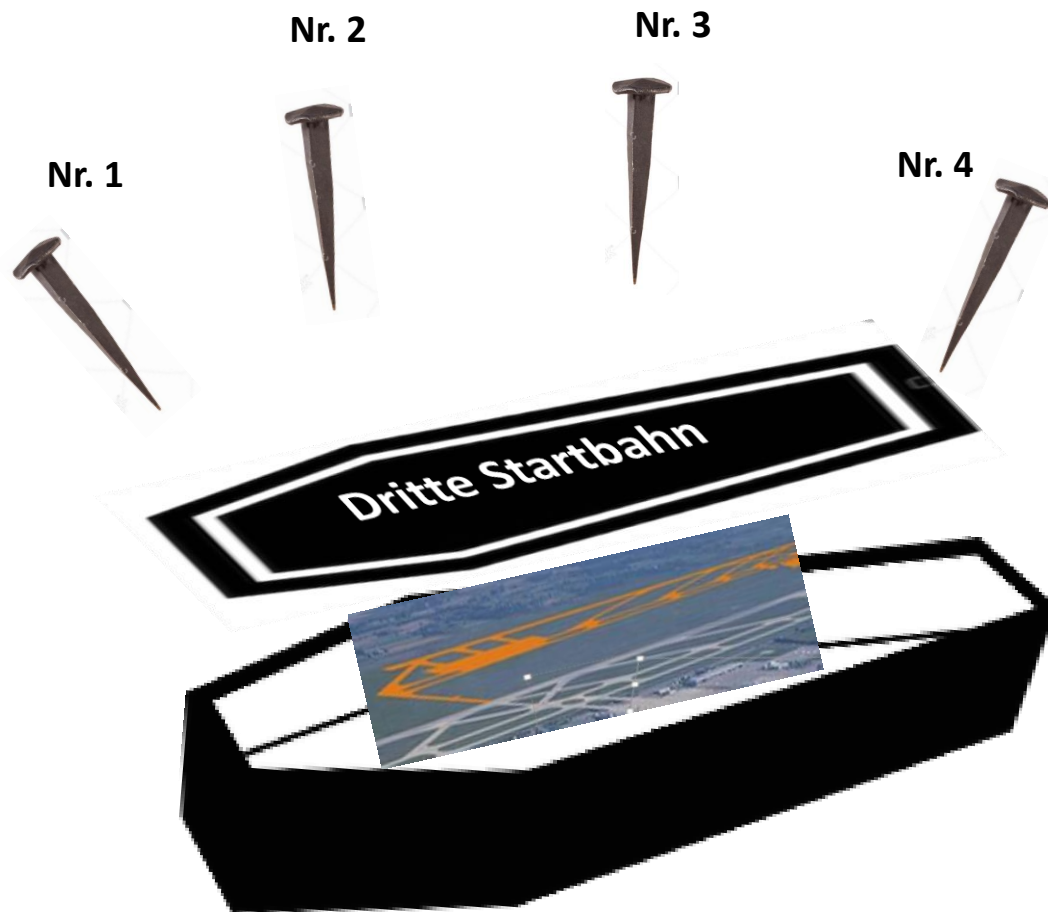
5. Dez. 2019

Es gibt gute Gründe, die 3. Startbahn zu beerdigen

Flughafen und Flugverkehr verursachen große Belastungen für Klima (CO₂), durch Schadwirkungen (Lärm und Ultrafeinstaub) und durch umweltschädliche Subventionen

Nur die Politik kann proaktiv werden.



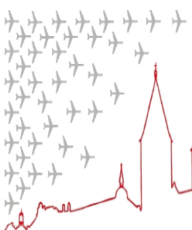


**1. Vorsorgepflicht
Minimierungsgebot**

**2. Zug statt Flug
Bus statt Airbus**

3. CO₂ - Bilanz

**4. Glaubwürdigkeit
der Politik**





Nr.1

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)



Stellen UFP ein Risiko für die Gesundheit dar?

Ja →
**Vorsorgegrundsatz;
Begrenzung
Minimierung**

Gibt es eine **Wirkschwelle**?
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

Mittel zur Umsetzung:

- 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

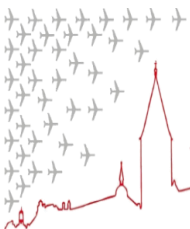
- Toxikologie evident
- Neue Langzeitstudien: - Assoziationen zwischen UFP-Anzahl und kardiovaskulären Erkrankungen
- Wirkung der UFP unabhängig von $PM_{2,5}$ und NO_2
- EU-Expertengruppe erstellt Positionspapier: Risikoabschätzung auf Grundlage der WHO-Empfehlung
- EU-Kommission unterbreitet RL-Vorschlag
- 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 CO₂ 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.

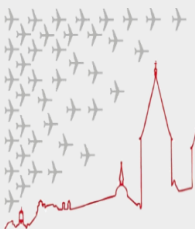
Strategische Partner

Unterstützende Kompetenzträger

Klimaschutzbewegungen, Umweltverbände, UBA, Deutsche Bahn,

Konkrete nächste Planungsschritte

Gespräche mit Fluglinien, Bus hat Vorfahrt auf den Straßen.





Nr. 2

Airlines klagen über die unrentable Kurzstrecke*

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

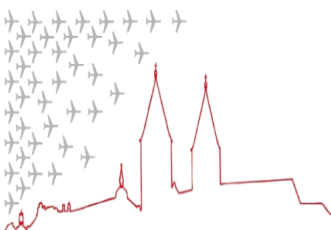
Vergleich unter ökonomischen Gesichtspunkten



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 ₂ (Tonnen)	15.813*	375***

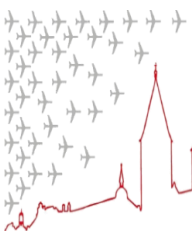
Mit der Verlagerung der Flüge München - Nürnberg auf einen Busverkehr zwischen den beiden Flughäfen ließe sich – **nur auf dieser Ultrakurzstrecke** - der Schadstoffausstoß um mehr als 60 Tonnen und der CO₂-Ausstoß um mehr als 15.000 Tonnen (Klimawirkung **45.000 Tonnen** CO₂) pro Jahr reduzieren.

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 CO₂- und Schadstoffausstoßes erzielen und dies bei vergleichbaren Zeitaufwand.

*: Ecopassenger

** : Oben (UBA)

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



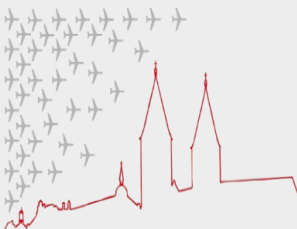


Nr. 3

CO₂- Bilanz der 3. Startbahn

- CO₂ und Klima werden im PFB nicht berücksichtigt („EU ist zuständig“) – heute eine offene Rechtslage
- Bau der 3. Startbahn:
 - 11.000 t CO₂ durch Trockenlegung
 - 250.000 t CO₂ allein durch Zement (Beton für 350 ha)
 - 4.000.000 t/a CO₂ durch 200.000 Flugbewegungen *
- CO₂ 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 CO₂ (Quelle: Bundesinformationszentrum Landwirtschaft). Man bräuchte also über 330.000 ha oder 3.300 km², um den CO₂-Ausstoß zu binden, der vom Flugverkehr der 3. Startbahn verursacht wird.

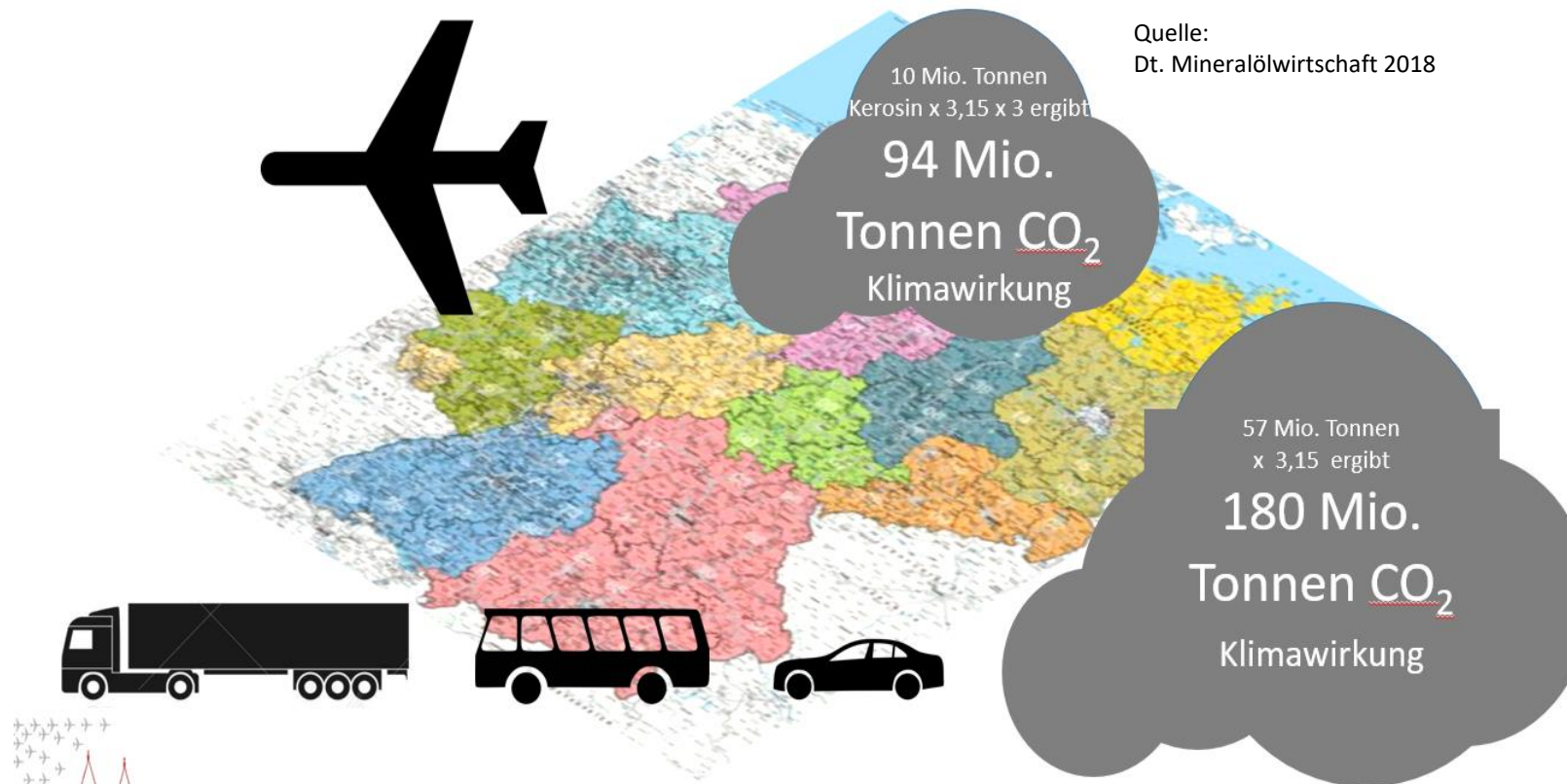




Nr. 3

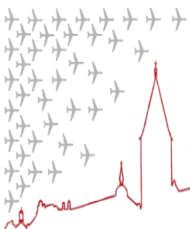
Klimabelastung durch Flugverkehr

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



Übrigens:
alle Rinder in Deutschland
stoßen
660.000 t Methan aus.
Entspricht
16 Mio. t CO₂-Äquivalenten

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





Nr. 3

CO₂ - Ausstoß Flughafen München mit Flugverkehr

CO₂-Emission 600.000 Flüge/ Jahr
mit dritter Startbahn

CO₂-Emission 400.000 Flüge/Jahr
Ist-Zustand

CO₂-Emission am Boden

0,15 Mio. Tonnen CO₂
direkter und indirekter Ausstoß
des Flughafens

Der CO₂-Ausstoß des Flughafens München

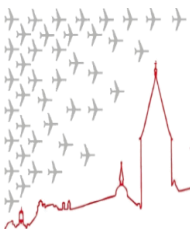


150.000 Tonnen

LTO: 500.000
Tonnen

8 Mio.
Tonnen
CO₂

12 Mio.
Tonnen
CO₂





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 CO₂-Ausstoß soll auf 2 t/Person sinken

- **die 3. SLB wird 4 Mio. Tonnen CO₂ generieren = 12 Mio. t Klimawirkung
≈ 0,9 t / Einwohner**





Nr. 4

Glaubwürdigkeit:

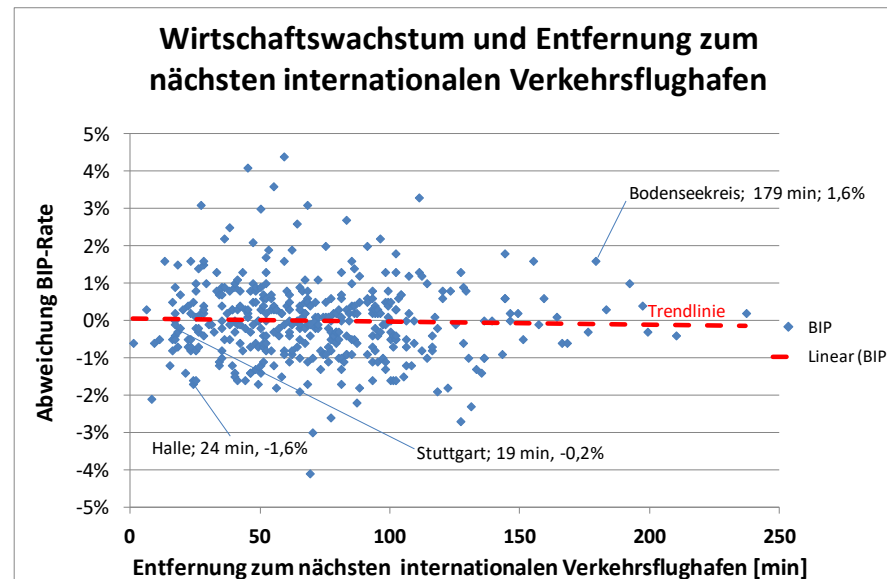
Entgegen allen Beteuerungen hängt die Wirtschaft nicht vom Flughafen ab.
- schon gar nicht von einer 3. Startbahn.

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.

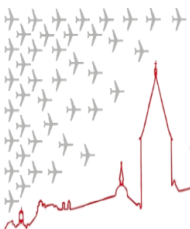
BIP +

BIP -



Die Punkte markieren die untersuchten Standorte in Deutschland

Nach Thiessen 2013



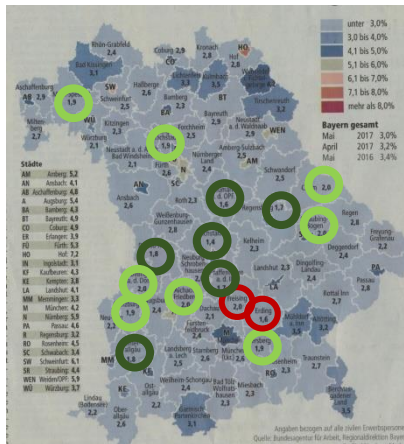


Glaubwürdigkeit: Arbeitsplätze

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

Viele Landkreise prosperieren auch ohne Flughafen.

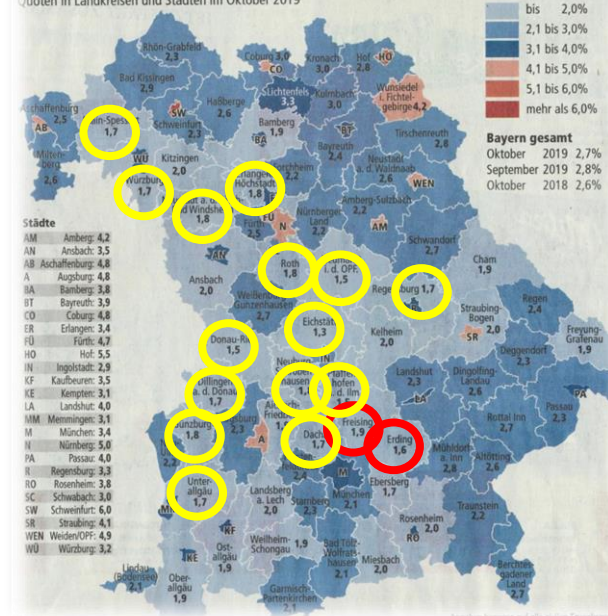
2017



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)

Arbeitslosigkeit in Bayern
Quoten in Landkreisen und Städten im Oktober 2019



Oktober 2019

Freising-Erding 1,8 %

10 Landkreise < 1,8 %
weitab vom Flughafen

15 Landkreise ≤ 1,8 %

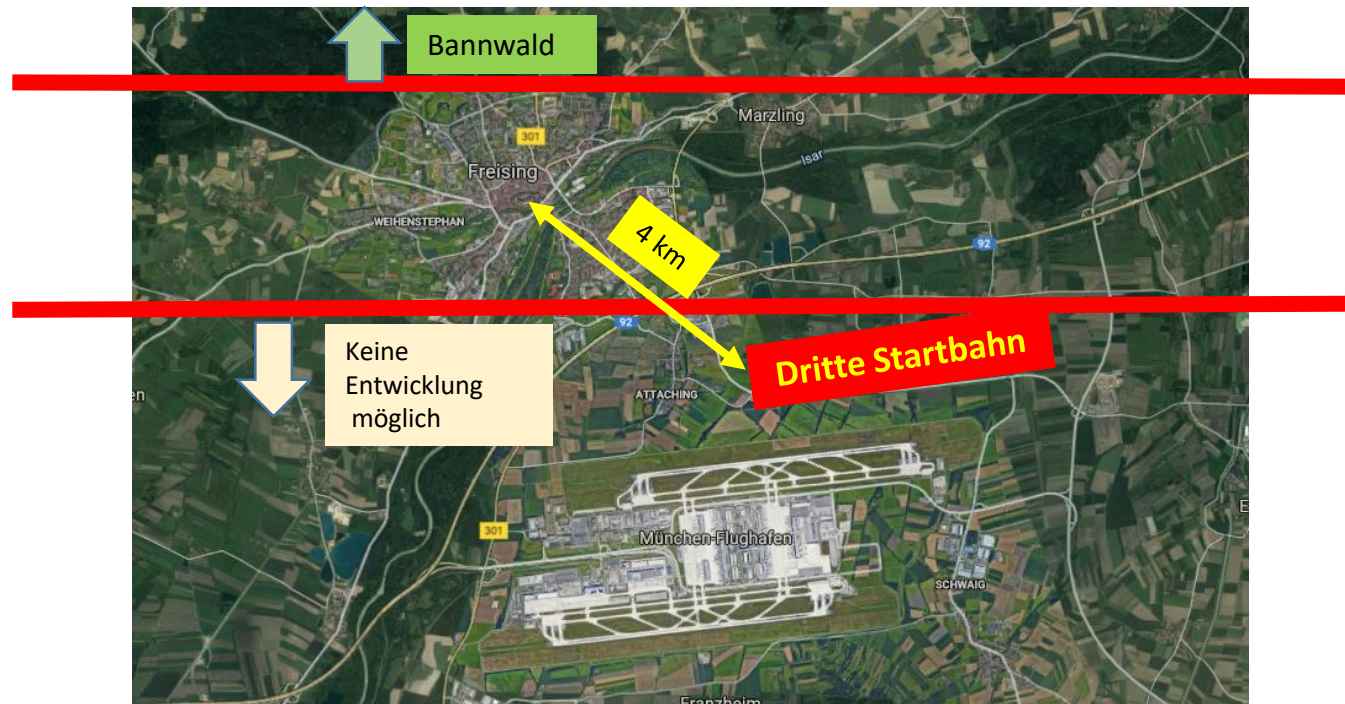
Quelle: MM



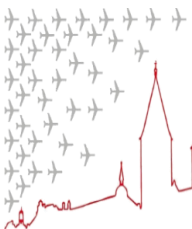
Nr. 4

Glaubwürdigkeit:

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



Stadtentwicklung oder unbegrenzter Flugverkehr: Was ist wichtiger?





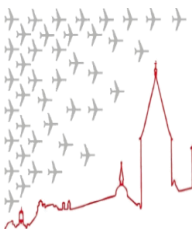
Umweltschädliche Subventionen

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.**

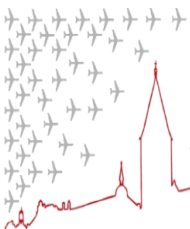




Glaubwürdigkeit --- Soziale/moralische Argumente:

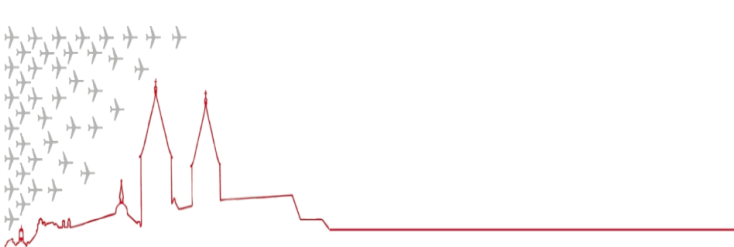
- 15.000 neue Arbeitsplätze durch die 3. Startbahn bedeuten 30.000 – 40.000 Zuzügler in die Region, die jetzt schon überlastet ist. Neue Arbeitsplätze sind mehrheitlich im Billiglohn-Bereich. Pendler stehen im Stau. Zugverbindungen marode und unzuverlässig. Verkehrssituation wird unerträglich. Wohnungen 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 größtenteils 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 (CO₂-Neutralität, Honigmonitoring, saubere Luft, ...).
- Stopp aller umweltschädlichen Subventionen.



Nur „weniger Flüge“ vermeiden wirklich die CO₂- und Schadstoff- Emissionen

	Maßnahme	Wirkung	Was/ Wieviel
1	Verlagerung Kurzstrecken auf Bus/Bahn	reduziert tatsächlich CO ₂ und UFP/Schadstoffe	45.000 Flüge ≈ 1,2 Mio. Tonnen CO ₂ (MUC)
2	Vermeidung unnötiger Flüge	reduziert tatsächlich CO ₂ und UFP/Schadstoffe	z.B. Ferry-Flüge A 380 zum A-Check (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 ₂ (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. BImSchV 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.

