

Fraport HV: Presseinformation zum Redebeitrag von Joachim Alt zum Thema

Ultrafeine Partikel (UFP) aus Flugzeugtriebwerken, bzw. das Abgasproblem des Flugbetriebes

- Die Feinstaubproblematik ist in den letzten Jahren immer stärker in den Fokus der Umweltpolitik getreten und das nicht nur im Automobilbereich!
- In einem Kubikmeter Triebwerksabgas sind durchschnittlich 10.000 Milliarden ultrafeiner Partikel enthalten, das sind 10 Millionen Partikel je Kubikzentimeter!
- Ultrafein bedeutet kleiner als 100 Nanometer, 1 Nanometer entspricht einem Milliardstel Meter. Die Partikel haben somit die Größe von Viren und können über die Lungenbläschen in den gesamten menschlichen Organismus gelangen.

Obwohl rund um Frankfurt Tag für Tag ca. 1 Million Liter Kerosin in Flugzeugtriebwerken verbrannt werden, wurden bisher alle Fragen von Flughafenwohnern und Beschäftigten hinsichtlich einer möglichen Ultrafeinstaubbelastung aus Flugzeugtriebwerken abgewiegt. Die Messungen des HLNUG seien der Beleg für die guten Luftverhältnisse am Flughafen - alle Grenzwerte würden unterschritten!

Zitat aus der Fraport-Homepage: *„Emissionen aus Flugzeug-Triebwerken haben keinen Einfluss auf die Luftqualität am Boden – deshalb ist für unter Flugrouten gelegene Wohngebiete nicht von einer besonderen lufthygienischen Belastung auszugehen“*

Eine große Anzahl von Studien an anderen internationalen Flughäfen und die veröffentlichten Messergebnisse der Bürgerinitiativen spiegeln jedoch ein gänzlich anderes Bild.

Bei stabilen Wetterverhältnissen konnten wir durch eigene Messungen zweifelsfrei nachweisen, dass der Flugbetrieb, selbst in Mainz, die dominierende Quelle für Ultrafeinstäube ist. Die Belastung stieg an diesem Tag mit dem Flugbetrieb über den vierfachen Ausgangswert und sackte nach einem Betriebsrichtungswechsel ohne den Flugbetrieb wieder ab. Nach einer Flugbetriebspause brauchte der Wind rund 40 Minuten um mit 1-2 m/s die 3,5 – 4 km zu überwinden und die Partikelfracht von den startenden Maschinen auf der „Südumfliegung“ erneut nach Mainz zu tragen. Der Verlauf unserer Partikelmessung spiegelt auch optisch den Fußabdruck des Flugbetriebes.

Fraport-Reaktion:

Seit der Veröffentlichung dieses Sachverhaltes sind sie, Fraport, von ihrer bisherigen Position abgerückt und räumen nun doch folgendes ein:

- Im Umfeld von Flughäfen konnten erhöhte Konzentrationen UFP festgestellt werden.
- Nach derzeitigem Kenntnisstand scheinen die im Flugzeugabgas enthaltenen Partikel besonders klein zu sein (< 30nm),
- Anmerkung: Womit ein sehr viel höheres Gefahrenpotenzial einhergeht!
- Im Vergleich zum gröberen Feinstaub (PM10 oder PM 2,5) dürften Flugzeugtriebwerke daher einen höheren Anteil an der Partikel-Belastung im Nahbereich haben.
- Die ultrafeinen Partikel tragen kaum zur Partikelmasse bei, stellen aber im Wesentlichen die Anzahl/Menge der Partikel. Die Immissionsbelastung durch UFP wird daher nicht als Massenkonzentration in µg/m³ angegeben, sondern als Anzahldichte in Teilchen/ccm.
- Damit räumen sie ein, dass die bisherigen Messungen mit den Parametern PM10 bzw. PM 2,5 als Grenzwerte für UFP völlig ungeeignet waren und sind!

- Sie beziehen sich weiter auf eine niederländische Studie, die zeigt, dass die Teilchendichte in mittlerer Entfernung zum Flughafen Schiphol mit innerstädtischen Straßen vergleichbar sei!

Ungeachtet dessen, dass in Schiphol/Niederlande bedingt durch die exponierte Lage der Zustrom an Frischluft wesentlich günstiger ist, als im Rhein-Main-Kessel, halten sie eigene Messungen nur dann für erforderlich, wenn der Gesetzgeber es vorschreiben würde!

Von einem öffentlichen Arbeitgeber erwartet man jedoch etwas anderes - die Verpflichtung zu Vorsorge und Nachhaltigkeit sollte für sie selbstverständlich sein!

Dabei ist es ein riesiger Unterschied, ob man neben einer Verkehrsstraße oder unter Flugrouten lebt, wo die Luftströmung der Flugzeuge die Abgasfahnen nach unten in die Wohngebiete drücken. Stichwort: „Wirbelschlepe“

Die von mir vorgetragenen Fakten sind nicht neu! Sie entstammen einer Analyse und Bewertung mehrerer Studien an internationalen Großflughäfen, durch den Dachverband der Flughafentreiber ACI (Airports Council International) und sind seit 2012 bekannt!

Die aktuelle Entwicklung im Automobilbereich zeigt, dass man die Abgasproblematik nicht aussitzen, ignorieren oder bagatellisieren darf. Selbst wohlgesonnene Politiker und Regierungen werden sich nicht dauerhaft schützend vor die Konzerne stellen!

Deswegen frage ich Sie, Her Dr. Schulte: *„Welche Maßnahmen ergreifen Sie, um pro-aktiv Mitarbeiter und Anwohner, auch im weiteren Umfeld der Flugrouten, wirksam vor ultrafeinen Abgaspartikeln aus Flugzeugtriebwerken zu schützen?“*

Zumindest könnte man doch auf den Einsatz von Triebwerken und Flugverfahren mit niedrigerem Partikel-Ausstoß drängen. Letztlich führen niedrige Grenzwerte zwangsläufig zu Verbesserungen. Schließlich gilt in der EU das Vorsorgeprinzip – wonach die Emission von UFP auf ein absolut unbedenkliches Maß reduziert werden muss. Und dieses Prinzip gilt gerade dann, wenn der genaue Wirkungsmechanismus im lebenden Organismus noch nicht vollständig erforscht ist!

Vielen Dank

Wirkung von UFP auf die Gesundheit:

- Laut UBA bewirkt Feinstaub allein in Deutschland weit mehr als 50.000 vorzeitige Todesfälle im Jahr. Dabei sind die aller kleinsten Partikel dieser Fraktion am gefährlichsten und nur von denen spreche ich hier!
- In einer Vielzahl von epidemiologischen Studien wurden deren vielfältige negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit nachgewiesen. Dr. Axel Friedrich von der DUH hat das Herz-Infarktrisiko mit plus 7% je 1000 Partikel anstieg quantifiziert.
- Es gibt keine Schwelle unterhalb derer UFP aus Verbrennungsprozessen ungefährlich wären. UFP können das Erbgut angreifen! Im Tierversuch wurde der direkte Übergang über den Riechnerv ins Gehirn bereits nachgewiesen.

Link zu weiterführenden Dokumenten:

<https://www.dropbox.com/l/sh/M4c0EdtU7wf6dYmqxTURks>

