



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

Mitglied im Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI)
"Kein Flughafenbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr"
und im Netzwerk "Stay Grounded"



21.05.2025

UFP-Projekt SOURCE FFR:

Positive Ergebnisse aus der Belastungsstudie, nur Negatives zur Wirkungsstudie

Beim 'Austauschtreffen' mit den BIs, zu dem das Umwelthaus für den 16.05. eingeladen hatte, gab es über die bereits auf der [Projekt-Webseite](#) veröffentlichten Ergebnisse zum Arbeitspaket 1 hinaus noch ein paar weitere Informationen zum ersten Teil des Projekts, der Belastungsstudie.

Die aus unserer Sicht wichtigste: erste Ergebnisse der Modellierung liegen vor, und sie deuten nach Aussage der anwesenden Wissenschaftler darauf hin, dass die Ergebnisse wesentlich besser sind als die des [Vorgänger-Projekts](#).

Wir werden noch bis Ende des Jahres warten müssen, bis wir Genaueres dazu erfahren, denn nicht nur dauert ein Simulationslauf, der die Emissionen und Immissionen der Ultrafeinstäube aus den regionalen Quellen über ein Jahr modelliert, mit der zur Verfügung stehenden Rechnerleistung etliche Wochen, auch die Auswertung der erhaltenen Datenmengen erfordert viel Zeit.

Entscheidend aber ist: wir können aus diesem Projekt endlich auf brauchbare Aussagen dazu hoffen, wieviel Ultrafeinstaub aus dem Betrieb von Flughafen und Flugzeugen in der Region emittiert wird und wo diese Teilchen in welchen Mengen ankommen - zumindest im Mittel über längere Zeiträume. Inwiefern es auch Aussagen zu den Kurzzeit-Belastungen geben wird, denen Menschen auf dem Flughafengelände und unter den in geringen Höhen beflogenen Flugrouten (d.h. auch in Raunheim) bei jeder Flugbewegung ausgesetzt sein können, bleibt abzuwarten.

Auch gab es noch einige Details zur Modellierung, darunter eine Aussage, die eine [lange geäußerte Kritik](#) von uns ausräumt: der Modellierungs-Raum ist zwar immer noch das 50 x 50 km-Quadrat, aber in der Höhe wird bis 3 bzw. 3,5 km modelliert. Das heisst, es wird nicht nur sicher die gut durchmischte atmosphärische Bodenschicht erfasst (die variabel ist, aber hier so gut wie nie über 2 km Höhe hinausreicht), es ist damit auch (fast) der gesamte Flugverkehr in der Region einschliesslich des grössten Teils der Gegenanflüge enthalten.

Auf der anderen Seite ist das, was wir [kürzlich als Auslassung](#) kritisiert haben, keine Bosheit: für eine getrennte Modellierung der [UFP aus Triebwerksölen](#) gibt es schlicht nicht genug Daten, und der



SOURCE FFR

Study On Ultrafine particles
in the Frankfurt airport Region

Studie über ultrafeine Partikel
in der Region Flughafen Frankfurt



SOURCE FFR

measurements · modelling

Messungen · Modellierung

= Belastungsstudie



Unausgewogen: während die Belastungsstudie im Wesentlichen durchgeführt werden kann, bleibt von der Wirkungsstudie nicht mehr viel übrig.

Aufwand für die dafür erforderlichen Messungen wäre gigantisch. Mit diesem Mangel müssen wir daher leben.

Zu Letzteren gab es noch eine weitere Aussage: die Messungen an einer der Meßstellen des Projekts auf dem Flughafengelände, im A-Hof nahe der Terminals, haben gezeigt, dass unter den dortigen Bedingungen der Anteil der UFP aus Triebwerksölen bei rund 10% der Gesamt-UFP-Masse liegt (Teilchenanzahl und Grössenverteilung konnten dafür nicht gemessen werden).

Dieser Anteil wird als untere Grenze eingeschätzt, da er nach den Ende letzten Jahres präsentierten [Ergebnissen](#) wesentlich von der Triebwerksleistung abhängt und insbesondere beim Start deutlich höher ist. Inwieweit aber solche Unterschiede für die Rolle dieser Teilchen als Tracer zur Unterscheidung von UFP aus Flugzeugtriebwerken von UFP aus anderen Quellen relevant sind, wird sich auch erst im Zuge der weiteren Auswertungen zeigen.

Während also die Belastungsstudie Fortschritte macht und auf interessante Ergebnisse hoffen lässt, kann man das für die Wirkungsstudie leider nicht sagen. Ohnehin schon [drastisch zusammengekürzt](#), hat der [Skandal um die Ausschreibung](#) und die darin enthaltenen [Knebelverträge](#) das Projekt weiter beschädigt.

An neuen Informationen dazu gab es nur die Aussage, dass zur zweiten Ausschreibung der Sekundärdaten-Studie ein Angebot vorliegt. Sollte das wörtlich so gemeint gewesen sein und tatsächlich nur ein einziges Angebot vorliegen, spräche auch das wieder Bände. Für ein solches relativ einfaches Projekt gibt es hierzulande sicherlich zahlreiche potentielle Anbieter. Wenn sich nur ein Einziger tatsächlich dafür interessiert, wäre das ein klares Zeichen dafür, dass mit den Bedingungen auch weiterhin etwas grundsätzlich nicht stimmt.

Zu unseren Fragen und Kritiken an den Ausschreibungen gab es bestenfalls bruchstückhafte Aussagen. Thema war primär unsere Aussage, dass die Veränderungen der Verträge, die Auftragnehmer zu unterschreiben haben, im gleichen autoritären Geist vorgenommen wurden wie die Attacken der Trump-Regierung auf die Universitäten in den USA. Die Vertreter von FFR und UNH zogen es vor, diese Aussage zu überhöhen, sich persönlich mit Trump verglichen zu sehen, beleidigt zu sein - und sich damit jeder inhaltlichen Auseinandersetzung zu entziehen.

Dieses Vorgehen ist bestens bekannt. Es wurde selbst in diesem Kreis [bereits angewandt](#) und es gibt in der Geschichte des Flughafenausbaus zahllose Beispiele dafür. Immer wenn Politiker bei einer Schweinerei erwischt wurden, die beim besten Willen nicht zu rechtfertigen war, war der Rückzug auf das persönliche Beleidigtsein der allerletzte Notausgang, durch den sie zu entkommen suchten. Mit einem Meister dieser Technik haben wir es auch hier wieder zu tun.

Das noch anschließende Detail-Geplänkel mit dem Vertreter des UNH, der diese Strategie offenbar noch nicht voll verinnerlicht hat, ergab keine belastbaren Aussagen. Auch die Versicherung des Leiters der Belastungsstudie, dass ihnen der Auftraggeber in keiner Weise in ihre Arbeit hineinredet, trägt nicht wirklich zur Beruhigung bei.

Von der Belastungsstudie sind keine Ergebnisse zu erwarten, die in der breiteren Öffentlichkeit Reaktionen auslösen könnten, und der Vertrag dazu enthält die kritischen Klauseln wahrscheinlich garnicht. Dass die Belastungen an Flughäfen generell hoch sind, weiss man seit längerem von Studien z.B. aus London-Heathrow oder Amsterdam-Schiphol. Und selbst Messungen des HLNUG, die ja z.B. [für Flörsheim gezeigt haben](#), dass dort die Belastungen häufig über den Orientierungswerten der WHO liegen, haben nicht zu spürbaren Reaktionen in der Region geführt. Dass die Belastung durch die neuen Rechnungen wesentlich umfassender und qualitativ besser dokumentiert wird, dürfte das auch nicht ändern.

Es könnte leider sehr gut sein, dass auch mögliche Ergebnisse der Wirkungsstudie nicht zu einem Aufschrei in der Region führen würden. Aber das Risiko, dass das Image des Luftverkehrs weiteren Schaden nimmt, wenn einmal mehr dokumentiert wird, wie sehr er [zum Anstieg bestimmter Krankheitsrisiken](#) beiträgt, oder vielleicht sogar, dass er Kinder, die in frühester Jugend der Luftverschmutzung ausgesetzt sind, zu [einem Leben mit chronischen Krankheiten](#) verdammt, ist vorhanden, und dem soll vorgebeugt werden.

Für den Notfall lässt sich das UNH als Auftraggeber daher [per Vertrag](#)

"alle übertragbaren, insbesondere urheberrechtliche, Rechte zur Verwertung, Veröffentlichung und Vervielfältigung der nach diesem Vertrag erbrachten Leistungen einschließlich aller Rechtspositionen an Teilergebnissen, Entwürfen und Gestaltungen ... zur exklusiven, räumlich, zeitlich und inhaltlich unbeschränkten und umfassenden Verwertung in allen derzeit bekannten Medien und Nutzungsarten" übertragen und erklärt sich für "berechtigt, Bearbeitungen, Vervielfältigungen, Veränderungen und Umgestaltungen der vertraglichen Leistungen ... vorzunehmen", ist aber "nicht verpflichtet, die in diesem Vertrag geregelten Rechte zu nutzen, auszuüben oder zu verwerten".

Mit einfachen Worten: was nicht an die Öffentlichkeit soll, darf zensiert oder unterschlagen werden.

Wohin es führen kann, wenn Ergebnisse "alarmistisch mißbraucht" werden, macht der Hessische Landwirtschaftsminister, der neben Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat auch noch für die Umwelt zuständig ist, in [einer aktuellen Pressemitteilung](#) deutlich, die es verdient, in diesem Teil im vollen Wortlaut zitiert zu werden.

"Darüber hinaus setzt sich Hessen bei der UMK für die unverzügliche Rücknahme der Grenzwertabsenkungen der Europäischen Luftqualitätsrichtlinie ein und fordert mit seiner Beschlussvorlage zugleich eine Rückkehr zu den bis 2024 gültigen Grenzwerten. „Saubere Luft ist eine lebenswichtige Grundlage für die Gesundheit aller Bürgerinnen und Bürger. Die derzeit geltenden Grenzwerte bieten bereits einen hohen Schutz vor Schadstoffbelastungen, wir sind hier in Europa sehr fortschrittlich tätig. Aus heutiger Sicht müssen wir deshalb befürchten, dass eine weitere Verschärfung der Grenzwerte, insbesondere im Bereich der Stickoxide und Feinstäube, nicht ohne drastische Folgen für Wirtschaft und Mobilität in unseren Städten bleiben würde“, erklärt Jung und spricht sich für realitätsnahe, pragmatische Lösungen aus. Jetzt noch mehr Personal- und Bürokratieaufwand durch neue, erweiterte Messverpflichtungen zu schaffen – so wie es die Richtlinie vorsieht - steht allen Bemühungen entgegen, Bürokratielasten zu reduzieren und Deutschland wieder wettbewerbsfähiger zu machen.“"

(UMK: Umweltministerkonferenz der Bundesländer, [tagte vom 14.-16.05](#) und hat zwar nicht die hessische Vorlage beschlossen, verlangt aber vom Bund, alle Schlupflöcher und Verzögerungsmöglichkeiten zu nutzen, um die Richtlinie so begrenzt und langsam wie möglich umsetzen zu können.)

Es ist der Fluch des Alters, wenn man sich an eine Zeit erinnern kann, in der ein solcher Text als völlig überzogene, absolut unglaubwürdige Satire verworfen worden wäre. Heute ist es Realität, dass ein Jurist und Berufs-Politiker den Mediziner*innen der Welt (die die [WHO-Richtlinien](#) ausgearbeitet haben) und den Gesundheitspolitiker*innen der EU (die die [EU-Richtlinie](#) der WHO-Richtlinie ein Stück weit, aber keineswegs ganz, angepasst haben) erklären kann, was bei der Luftreinhaltung nötig ist und was "unangemessene Bürokratielasten" sind. Damit "Deutschland wettbewerbsfähiger" wird, sollen die Leute pragmatisch den Dreck einatmen, den die Industrie realitätsnah für unvermeidbar hält.

Die "neuen, erweiterten Meßverpflichtungen", gegen die Minister Jung in seiner PM pöbelt, beziehen sich gerade auf den Ultrafeinstaub, der mit ziemlicher Sicherheit die gefährlichste Feinstaub-Komponente ist und am dringendsten reduziert werden müsste, aber bisher nur selten getrennt gemessen wird.

Dass von einer [derartigen Landesregierung](#) und ihren Erfüllungsgehilfen nicht zu erwarten ist, dass sie ernsthaft die Schadstoff-Belastung für Bevölkerung und Umwelt aufklären und womöglich auch noch reduzieren wollen, ist offenkundig.

Wer etwas anderes will und die Zukunft künftiger Generationen sichern möchte, muss für eine grundlegende Neuorientierung der Politik eintreten, die Sicherheit nicht durch neue Armeen und Kriegsgerät, sondern durch ein stabiles Klima und eine gesunde Umwelt mit sauberer Luft erreichen will.

Quelle: www.bi-fluglaerm-raunheim.de, Aktuelles

Kontakt und v.i.S.d.P.:

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim

Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher

Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim

Tel. +49 6142 22577

Mail hbk@bifr.de

Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de