



## Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

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



17.03.2024

### UFP-Projekt des FFR: Fortsetzung des Zwischenberichts

Wie angekündigt, wurde das eigentlich für Freitag, den 26.01., geplante, aber verschobene 'Austauschtreffen' zwischen FFR/UNH und den Bürgerinitiativen am 08.03. nachgeholt. Gegenüber dem [Stand Ende Januar](#) waren der Einladung nicht nur Präsentationen eines [Projektberichts](#) und eines [Konzepts](#) für die Wirkungsstudie beigefügt, sondern auch noch eine weitere Präsentation zur [UFP-Belastungsstudie](#). Zusätzlich wurden auf der [Projekt-Webseite](#) zwischenzeitlich noch der ausführliche [Bericht](#) über die "Erstellung eines Studiendesigns zur Entwicklung einer UFP-Wirkungsstudie" sowie die [Stellungnahme](#) der "Wissenschaftlichen Qualitätssicherung" dazu eingestellt.

Durch die zusätzlichen Materialien und die Möglichkeit, nicht nur die Folien zu sehen, sondern auch die Erläuterungen dazu zu hören, wurde schon einiges verständlicher.

Besonders viel zum besseren Verständnis beigetragen aber die Bereitschaft der beiden Vortragenden, Frau Prof. Hoffmann für das Design der Wirkungsstudie und Herr Prof. Vogel für den Stand der Belastungsstudie, auf alle Fragen aus der Runde ausführlich einzugehen. Auch die Ergänzungen der Fluglärm-schutzbeauftragten, Frau Barth, die als Mitglied des FFR-AK UFP über den dortigen Diskussionsstand berichtete, waren hilfreich.

Es liegt in der Natur der Sache, dass trotzdem etliche Fragen unbeantwortet blieben und etliche Antworten unbefriedigend waren. Darauf wollen wir hier in der logischen Reihenfolge eingehen und zuerst die kritischen Fragen formulieren, die sich aus den vorliegenden Aussagen zur **Belastungsstudie** ergeben. Diese Fragen sind zusammengefasst folgende:

- Werden die UFP-Quellen aus dem Flugverkehr umfassend und im notwendigen Detail erfasst?
- Stehen die notwendigen Modellierungstechniken zur Verfügung, um Transport und Umwandlung der aus diesen Quellen emittierten Partikel in notwendigem Detail und Genauigkeit zu modellieren?
- Gibt es Messungen in ausreichender Anzahl und Qualität an den richtigen Orten, um diese Modelle validieren zu können?

Es gibt leider hinreichende Indizien für den Verdacht, dass diese Fragen alle mit "Nein" beantwortet werden müssen. Welche Indizien das sind, lässt sich nur erklären, wenn man tiefer in die technischen Details eintaucht, weshalb wir diese Erklärungen in einen [eigenen Beitrag](#) ausgelagert haben.



### SOURCE FFR

Studie über ultrafeine Partikel  
in der Region Flughafen Frankfurt

Bericht: Aktueller Projektstand  
und nächste Schritte



### SOURCE FFR

Belastungsstudie

Bericht: Emissionsmessungen,  
Partikel-Charakterisierungen,  
nächste Schritte



### SOURCE FFR

Wirkungsstudie

Bericht: Mögl. Studien-Module,  
Kosten, Dauer und Nutzen

Hier nur soviel: Dass die UFP-Quellen aus dem Flugverkehr nicht umfassend erfasst werden, lässt sich schon aus der in der Präsentation angedeuteten Definition des Modellierungsgebietes schliessen. Es wurde offensichtlich ausschließlich mit dem Flughafengelände als Quelle festgelegt und umfasst wesentliche Bereiche, in denen hinreichend niedrig geflogen wird, nicht. Dass die Messungen zur Validierung der Modellierungen nicht ausreichen werden, deutet sich dadurch an, dass in vielen Bereichen bisher nicht oder nicht ausreichend gemessen wird. Es gibt aber nur ganz wenige Aussagen über zusätzliche Messungen, die auf keinen Fall ausreichen können. Zu den geplanten Modellierungen gibt es gar keine Aussagen, so dass man auf das zurückgreifen muss, was bisher an Modellen eingesetzt wurde. Das reicht mit Sicherheit nicht aus, und es ist nicht erkennbar, dass im laufenden Projekt relevante Ressourcen für die Entwicklung neuer Techniken eingesetzt würden.

Auch bei der Untersuchung der gesundheitlichen Wirkungen der Flugzeug-UFP ist leider Skepsis angebracht. Zwar ist das **Design der Wirkungsstudie** noch nicht endgültig festgelegt und der [FFR-Koordinierungsrat](#) wird noch im Einzelnen beschliessen, was aus dem vorgelegten Konzept noch alles aus "finanziellen Gründen" herausgekürzt wird. Aber es gab beim Treffen klare Aussagen zu zwei Dingen, die nicht stattfinden werden.

- Es wird keine Untersuchung dazu geben, welche Wirkungen bei dem Personenkreis festzustellen sind, der am stärksten und direktesten von der Belastung mit UFP aus Flugzeug-Turbinen betroffen ist: diejenigen, die auf dem Vorfeld oder in anderen Bereichen des Flughafens arbeiten oder sich dort häufig aufhalten.
- Und es wird ebenso keine Untersuchungen der gesundheitlichen Wirkungen derjenigen Substanzen geben, die für UFP aus Triebwerken charakteristisch sind: die Partikel, die durch Verdampfen von Triebwerks-Schmierölen entstehen.

Beides darf man als Skandal bezeichnen, denn damit werden genau die Bereiche ausgeblendet, in denen Triebwerks-UFP am direktesten und am spezifischsten wirken und aus denen die eindeutigsten Erkenntnisse zu erwarten wären.

Wenn im Konzept der Wirkungsstudie von "zeitlich hoch aufgelösten" Darstellungen die Rede ist, geht es um Stunden- oder bestenfalls Halbstunden-Werte. Es gibt also auch keine Chance, die bestenfalls Minuten andauernden, extrem hohen Belastungen zu erfassen und zu untersuchen, die regelmäßig bei Überflügen entstehen.

Ohne extrem rechthaberisch wirken zu wollen, können wir daher feststellen, dass alle Bedenken, die wir bei der Vorlage der ersten Projektkonzeption im Juli 2022 [formuliert haben](#), sich zu bestätigen scheinen, und dass die Kernaussage des damals präsentierten [Graphical abstract](#) nach wie vor gültig ist:

**Auf dem Weg zu einer Ultrafeinstaubstudie im FFR bestimmt die Luftverkehrswirtschaft die Marschrichtung**

(Wir hätten ja mit solchen Prognosen gerne mal unrecht, aber das ist offenbar systembedingt unmöglich.)

Der Einfluss der Luftverkehrswirtschaft wird dabei nicht einmal besonders subtil zur Geltung gebracht. Im neunköpfigen Koordinierungsrat, der letztendlich auch über die finanziellen Hebel darüber entscheidet, was gemacht wird und was nicht, sitzen drei Vertreter der Luftverkehrswirtschaft (Fraport, Lufthansa, DFS), drei Vertreter\*innen der Fraport-Anteilseigner (Land Hessen/Staatskanzlei, HMWEVW, Stadt Frankfurt) und zwei kommunale Vertreter. Dazu kommt der FFR-Vorsitzende, der dort als "Präsident [acatech](#)" geführt wird, aber bei Kenntnis der [Geschichte des Flughafenausbaus](#) beim besten Willen nicht als neutral betrachtet werden kann.

Damit muss man davon ausgehen, dass auch mit diesem Projekt die entscheidenden Fortschritte beim Verständnis der Wirkungen von Ultrafeinstaub aus Flugzeug-Triebwerken auf die Gesundheit der Anwohner nicht erreicht werden. Das heisst aber nicht, dass das Projekt völlig unbrauchbar wäre. Es gibt immer noch Hoffnung, dass aus den durchgeführten Untersuchungen wichtige Erkenntnisse darüber gewonnen werden können, welche gesundheitlichen Schäden UFP im Allgemeinen anrichten können. Damit könnte auch ein wichtiger Beitrag zur Ableitung von allgemeinen Grenzwerten für die UFP-Belastung geleistet werden.

Ein vollständiges Bild der Belastungen durch den Flugverkehr und der daraus resultierenden Schäden wird es aber nur dann geben, wenn die Betroffenen insgesamt wesentlich mehr Einfluss darauf erzwingen, was untersucht wird.

Wenn also das laufende Projekt absehbar zu klein dimensioniert oder unzureichend ausgerichtet ist, dann kann die Schlussfolgerung daraus nur sein, dass die hier offen bleibenden, aber dringend zu lösenden Fragen anderswo bearbeitet werden müssen. Und es wäre auch nur konsequent, wenn dafür die für die Probleme Verantwortlichen herangezogen würden. Wer potentiell toxische Stoffe in Verkehr bringt und im Verdacht steht, durch ihre Nutzung Gefahren für die Öffentlichkeit zu bewirken, hat zu beweisen, dass die dadurch geschaffenen Risiken tolerabel sind, oder er muss diese Nutzung verändern oder einstellen. Im Klartext: die Hersteller von Turbinen-Ölen, von Flugzeug-Triebwerken und die Fluggesellschaften haben zu untersuchen, was ultrafeine Partikel aus diesen Ölen bewirken und wie ihre Freisetzung minimiert werden kann.

Ebenso haben Arbeitgeber, die ihre Beschäftigten am Arbeitsplatz oder ihre Kunden spezifischen Risiken aussetzen, diese Risiken zu untersuchen und zu minimieren. Fraport wäre also als Erste in der Pflicht, die UFP-Belastung an den Arbeitsplätzen und in den Aufenthaltsbereichen am Flughafen und deren gesundheitliche Wirkung zu untersuchen und zu minimieren.

Von selbst werden sie das natürlich nicht tun. Es braucht öffentlichen Druck auf die politisch Verantwortlichen auf allen Ebenen, solche Konsequenzen durchzusetzen. Die nächste Gelegenheit, zuständige Politiker\*innen mit solchen Fragen zu konfrontieren (und die Chance zu haben, dass sie zuhören), sind die [Europawahlen](#) im Juni.

Quelle: [www.bi-fluglaerm-raunheim.de](http://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](mailto:hbk@bifr.de)  
Web [www.bi-fluglaerm-raunheim.de](http://www.bi-fluglaerm-raunheim.de)