



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

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



20.03.2025

**Schwarz-rote
Luftreinhaltepolitik:**

Einfach nicht hinsehen

Bereits vor knapp einem Jahr [warnte der BUND Hessen](#) anlässlich der Veröffentlichung des [Luft-hygienischen Jahreskurzbericht 2023](#) durch das "Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie" [HLNUG](#): "Bedenklich ist, dass der schwarz-rote Koalitionsvertrag das Thema Luftqualität **komplett ignoriert**".



Man sieht nichts davon, aber der Minister und seine Staatssekretärin (und der Rest der Landesregierung und das Landesparlament) müssen spezielle Scheuklappen tragen, die es erlauben, die Flugzeuge zu sehen, deren Emissionen aber nicht zur Kenntnis zu nehmen. Oder - aber das ist ein sehr ketzerischer Gedanke - die Belastungen, die sie erzeugen, sind ihnen schlicht egal.

Damals war die neue Landesregierung erst einige Wochen im Amt. Nach nun über einem Jahr ist klar: sie ignoriert den Bereich Luftreinhaltung nicht, sie betrachtet ihn **als Störfaktor**, der reduziert werden muss.

Finanziell gekürzt werden kann natürlich am einfachsten da, wo (noch) keine gesetzliche Verpflichtung zum Tätigwerden besteht, und da bietet sich das **Thema "Ultrafeinstaub"** an.

Bereits im Juli letzten Jahres wurde der noch nicht vergebene Teil der [Studie SOURCE FFR](#), die seit April 2023 am Flughafen Frankfurt durchgeführt wird, auf das politisch gerade noch vertretbar erscheinende Maß [zusammengekürzt](#), obwohl alle beteiligten Expert*innen eindringlich gewarnt hatten, dass damit der eigentliche Zweck der Studie, Aussagen über die **gesundheitlichen Wirkungen der Partikelbelastungen** zu machen und damit Grundlagen für die **Entwicklung von Grenzwerten** zu legen, nicht mehr erreicht werden kann.

Nun ist der nächste Schritt bekannt. Versteckt in einer [Pressemitteilung](#) zu "Ultrafeinstaubmessungen in Kelsterbach", die gerade beendet wurden, teilt das HLNUG mit:

*"Ultrafeine Partikel gehören zu den kleinsten Bestandteilen in der Luft und können tief in die Lunge eindringen. Da ihre gesundheitlichen Auswirkungen noch nicht abschließend erforscht sind, hat das HLNUG 2017 ein Sondermessprogramm gestartet. Ziel ist es, den Einfluss des Flugbetriebs auf die Belastung der Luft mit ultrafeinen Partikeln an verschiedenen Standorten in der Region zu untersuchen. ... **Nun werden die temporären Messungen beendet.**"*

Kennt man inzwischen "den Einfluss des Flugbetriebs auf die Belastung der Luft mit ultrafeinen Partikeln" hinreichend? Natürlich nicht. Das Programm wird beendet, ohne das Ziel erreicht zu haben, ohne Aussage darüber, welche Fortsetzungen, Erweiterungen o.ä. es geben soll, was getan werden wird, um das Ziel doch noch zu erreichen.

Die HLNUG-Pressestelle kritisiert eine [Pressemitteilung des BBI](#), die die Kürzungen der Landesregierung anprangert, als "Fehlinformation", weil die stationären Meßstellen des HLNUG, u.a. die in Raunheim, weiter arbeiten. Dass diese Meßstelle aber auch [nach fast 10 Jahren Betrieb](#) so wie andere stationäre Meßstellen immer noch Teil eines "Sondermeßprogramms" ist, erschließt sich nicht so ohne Weiteres. Wesentlich ist aber, dass der Wegfall der "temporären Messungen" eine Einschränkung der Erfassung der Belastungen durch Ultrafeinstäube darstellt und damit die Bekämpfung dieser Luftverschmutzung schwieriger wird, auch wenn andere Teile dieses "Sondermeßprogramms" noch weiter laufen.

Natürlich ist der Einfluss des Flugbetriebs auch eine Frage, die der erste Teil des Projekts SOURCE FFR, die Belastungsstudie, beantworten soll. Bis "Frühjahr 2025", also demnächst, sollen [erste Ergebnisse](#) der Bemühungen präsentiert werden, die Immissionen von ultrafeinen Partikeln in der Rhein-Main-Region zu modellieren. Eine der spannendsten Fragen wird sein, inwieweit die Ergebnisse dieser Modellierung mit den vor Ort gemessenen Partikel-Konzentrationen übereinstimmen (was beim Vorgänger-Projekt 2019 [nicht der Fall war](#)).

Die bisherigen Messungen des HLNUG sollen explizit auch dazu dienen, die SOURCE FFR-Ergebnisse zu verifizieren, aber von solchen "Prüfpunkten" kann man bei derart komplexen Modellierungen nie genug haben. In einer Phase, in der die Modellannahmen überprüft und ggf. noch modifiziert werden können, könnte die Möglichkeit, zusätzliche Messungen an einigen Stellen durchzuführen, extrem hilfreich sein. Ob und inwieweit diese Möglichkeit jetzt noch besteht, ist ungewiss.

Es gab und gibt immer auch genügend Anlass zur **Kritik an den UFP-Meßprogrammen** des HLNUG, sowohl an den Messungen selbst als auch insbesondere an den Auswertungen und Interpretationen der Meßwerte (s. u.a. [hier](#) und [hier](#)). Dennoch haben sie immer wieder wichtige Informationen zum Ausmaß der Belastungen an verschiedenen Stellen im Rhein-Main-Gebiet geliefert und sollten daher **ergänzt und verbessert, aber nicht eingestellt** werden.

Dies umso mehr, als die bereits [2018 begonnene](#) und [Ende 2024 in Kraft getretene](#) Novellierung der [EU-Luftqualitätsrichtlinie](#) künftig die Überwachung der UFP-Belastung an "Hotspots" wie dem Frankfurter Flughafen vorschreibt. Dass die dort vorgesehenen Maßnahmen auch nur ein völlig unzureichender erster Schritt sind, ändert nichts daran, dass sie umgesetzt werden müssen.

Was im Bereich UFP eigentlich getan werden müsste, haben wir schon vor acht Jahren als [Forderungen](#) aufgelistet. Im Rahmen der Diskussionen über die ersten Ergebnisse der UBA/HLNUG-Messungen in Raunheim hatten wir formuliert:

*"Wir halten **mindestens folgende Schritte** für notwendig:*

- 1. Der Betreiber des Flughafens Frankfurt, die Fraport AG, sollte veranlasst werden, die Partikel-Anzahlkonzentration, Größenverteilung und chemische Struktur der Ultrafeinstaub-Belastung in den verschiedenen Bereichen des Flughafens, insbesondere auf dem Vorfeld und an Anfang und Ende der Start- und Landebahnen, kontinuierlich zu überwachen.*
- 2. Die Hessische Landesregierung sollte die Meßstation in Raunheim dahingehend aufrüsten, dass dort neben der Anzahl-Konzentration und der Größenverteilung auch die chemische Struktur der Ultrafeinstäube gemessen werden kann. Gleichartige Stationen sind auch an anderen Stellen in der näheren Umgebung des Flughafens notwendig, an denen eine starke Belastung durch überfliegende Flugzeuge, sowohl bei Starts als auch bei Landungen, erwartet werden kann.*

3. Die bisher bekannt gegebenen bzw. angekündigten Auswertungen der vorhandenen Meßwerte sollten dahingehend ergänzt werden, dass Korrelationen zwischen einzelnen Emissions-Ereignissen (Überflügen) und kurzzeitigen Konzentrationsänderungen dargestellt werden können.

Darüber hinaus sollten die bisher vorliegenden sowie alle künftig erhobenen Meßwerte Dritten zur Auswertung zur Verfügung gestellt werden.."

Dass diese Liste immer noch aktuell ist und die darin enthaltenen Forderungen nicht umgesetzt sind, zeigt, in welchem schlechtem Zustand die Luftreinhalte-Politik in Hessen seit Jahren ist. Und dass das nicht nur für Ultrafeinstaub gilt, zeigt ein Vergleich der Luftbelastung in der Rhein-Main-Region mit den [Richtwerten der WHO](#) für die wichtigsten Luftschadstoffe, insbesondere die Stickoxide.

Inzwischen ist die Liste natürlich **noch länger geworden** und es sind detailliertere Forderungen zu stellen. Insbesondere seit bekannt ist, dass sich ultrafeine Partikel aus Flugzeug-Turbinen von Partikeln aus anderen Quellen [chemisch unterscheiden](#) und möglicherweise [noch toxischer sind](#), gibt es die dringende Forderung, diese Frage genauer zu untersuchen.

Da inzwischen klar ist, dass auch das laufende SOURCE FFR-Projekt diese und viele andere Antworten [nicht liefern wird](#), ist es notwendig, diese Forderungen auch wieder stärker an die [Verursacher und Inverkehrbringer](#) dieser Belastungen, d.h. an den Flughafen-Betreiber Fraport und die dort tätigen Airlines, zu richten. Das gilt natürlich erst recht für Maßnahmen, die **die UFP-Belastungen ein Stück weit reduzieren** könnten, wie die Entschwefelung und die Absenkung des Aromatengehalts im Kerosin. Auch hier hätte die Landesregierung als Anteilseigner und Aufsichtsbehörde die Pflicht, tätig zu werden und entsprechende Untersuchungen einzufordern bzw. Umstellungen zu verlangen.

Die amtierende Landesregierung zeigt nicht nur keinerlei Ehrgeiz, tätig zu werden und diese Situation zu verbessern. Die vorgenommenen Kürzungen zeigen im Gegenteil, dass die Probleme dadurch angegangen werden sollen, dass sie **aus dem öffentlichen Bewusstsein verdrängt** werden, u.a. eben auch dadurch, dass die Daten, die die Probleme beschreiben, nicht mehr erfasst werden.

Und so wie kleine Kinder glauben, dass Bedrohungen verschwinden, wenn sie sich die Augen zuhalten, so versuchen diese Politiker, die immer drängender werden Krisen irgendwie zu umgehen, indem sie sie leugnen oder nicht zur Kenntnis nehmen. Sie werden damit genauso erfolgreich sein, und die Bevölkerung wird unter den Folgen dieser Krisen umso mehr zu leiden haben, je länger sie braucht, dieses Versagen zu erkennen und die Versager zum Teufel zu jagen.

Dies wäre ein wichtiger erster Schritt, um die Verschmutzer und Profiteure, die [Paten des Klimachaos](#) zu entmachten und den Schutz von Gesundheit, Umwelt und Klima wieder in den Mittelpunkt des politischen und wirtschaftlichen Handelns zu rücken.

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

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

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim

Dr. Horst Brühl-Kerner, Sprecher

Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim

Tel. +49 6142 22577

Mail hbk@bifr.de

Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de