



## 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"



23.04.2026

### UFP-Projekt SOURCE FFR

## Das Arbeitspaket "Immissionen" ist fertig

Am 21.04. wurde der Bericht des Forschungskonsortiums, das die [Belastungsstudie](#) im Rahmen des [Projekts SOURCE FFR](#) durchführt, gleich zweimal vorgestellt: Nachmittags dem Konvent des [Forum Flughafen und Region](#) (FFR), das diese Studie im Auftrag des Wirtschaftsministeriums betreut, anschließend Vertretern von Bürgerinitiativen aus der Region.

Wir haben den [Bericht](#) freundlicherweise ein paar Tage vor dem Treffen zur Vorbereitung per Mail erhalten *"mit der Bitte um vertraulicher Behandlung bis zum Veröffentlichungstag"*. Das verstehen wir so, dass wir das uns übermittelte Exemplar jetzt hier verlinken dürfen, auch wenn wir ihn auf der Projekt-Webseite noch nicht finden konnten.

Das liegt ja möglicherweise daran, dass die Stellungnahme der "Wissenschaftlichen Qualitätssicherung" des Projekts noch nicht vorliegt und danach eventuell noch kleine Änderungen notwendig werden.

Sich mit den Inhalten dieses Berichts ausführlich auseinanderzusetzen, erfordert einiges an Arbeit, die wir bisher nicht leisten konnten. Wir zitieren daher nachfolgend im Wesentlichen eine Reihe von Kernsätzen aus dem Berichtstext mit kleineren Anmerkungen und fügen dann wie üblich noch ein paar boshafte Kommentare zur Wirkungsstudie und zum FFR an.

Inhalt des Arbeitspakets ist *"die Bestimmung von UFP-Immissionen ... als Eingangs- oder Validierungswerte für ein Ausbreitungsmodell"*, der Bericht enthält daher *"alle Arbeiten inkl. ersten Ergebnissen ..., die der Erlangung von Partikelimmissionsmessdaten im Untersuchungsgebiet dienen. Dafür wurden sowohl eigene Messungen im Raum Frankfurt durchgeführt, als auch existierende Daten dritter Anbieter ... genutzt"*. Zu diesen Drittanbietern gehört insbesondere das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG), aber auch das Umweltbundesamt und das Max-Planck-Institut für Chemie Mainz.

Auf die ausführlichen Darstellungen zu Meßtechnik, Meßgenauigkeiten bzw. -unsicherheiten wollen wir hier nicht eingehen, da sie für die breite Öffentlichkeit wenig relevant und vermutlich auch schwer nachvollziehbar sind.

Wer sich dafür interessiert, findet aber im Bericht zahlreiche Aussagen dazu, in welchen Bereichen die angegebenen Werte schwanken können und inwieweit sich bestimmte Parameter auch abhängig von hier nicht erfassten Bedingungen verändern können.



Ein Meßcontainer des "TROPOS-Institut für Atmosphärenforschung", der für ergänzende Immissionsmessungen eingesetzt wurde.

Unter den ersten Ergebnissen erscheinen uns die nachfolgend dargestellten besonders interessant.

*"Die mittleren Anzahlgrößenverteilungen aller Partikel unterscheiden sich von Standort zu Standort, wobei die Windrichtung und damit verbunden die Nähe zu Partikelquellen die Werte am meisten beeinflussen. Die Anzahlkonzentration der ganz kleinen Partikel (10-20 nm Durchmesser, N10-20) ist auf dem Flughafen Frankfurt (im A-Hof) ca. 30 mal so hoch wie im städtischen Hintergrund. Die erstgenannten Werte liegen ungefähr einen Faktor 10 über den Vergleichswerten an einer stark befahrenen Straße (Friedberger Landstraße)".*  
*"Oberhalb von ca. 200 nm Durchmesser unterscheiden sich die Partikelanzahlkonzentrationen an verschiedenen Standorten dagegen wenig, es dominiert die regionale Hintergrundkonzentration".* Anhand dieser Unterschiede *"kann die Abluffahne des Flughafens Frankfurt noch in ca. 15 km Entfernung aufgezeigt werden und trägt dort im Mittel ca. 10 % zur UFP-Gesamtkonzentration bei".*

*"An allen fünf Standorten mit Probenahme konnten Triebwerksöle in den UFP nachgewiesen werden. Dies zeigt, dass die Abluffahne des Flughafens Frankfurt ... auch durch diesen Parameter in ca. 15 km Entfernung vom Flughafen detektiert werden kann. Auch ist die Verdünnung der Abluffahne mit steigendem Abstand zum Flughafen in den Triebwerksölen deutlich zu erkennen (z. B. ein Faktor 60 vom Flughafen-Vorfeld bis zum Standort Riedberg)".*

Für die Rußmassenkonzentration und *"die analysierten Inhaltsstoffe Sulfat, Nitrat und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe ... hingegen lässt sich kein dominierender Einfluss des Flughafens Frankfurt auf die Region aus den Messungen feststellen".*

Daraus lassen sich Schlussfolgerungen ziehen, die nicht neu sind, aber auch längst noch nicht allgemein anerkannt, so dass jede weitere Bestätigung hilfreich ist.

- Die UFP-Belastung auf dem Flughafen-Gelände, insbesondere an den Vorfeld-Arbeitsplätzen, wahrscheinlich aber auch an anderen Arbeitsplätzen und in Passagier-Bereichen, ist extrem hoch. Beschäftigte, ihre Interessen-Vertreter\*innen bis hin zu Verbraucher-Schützer\*innen sollten für die [alte Forderung](#) eintreten: Fraport muss Arbeitsplatz-Messungen und Untersuchungen durchführen lassen und Schutzmaßnahmen entwickeln.
- Die UFP-Belastung durch den Flughafen erstreckt sich über das gesamte Stadtgebiet von Frankfurt und über weite Bereiche der Region. Das war schon lange zu vermuten, aber bisher nicht einwandfrei [nachgewiesen](#). Jetzt gibt es keine Zweifel mehr, auch wenn erst die Modellierung das genaue Ausmaß zeigen wird.
- UFP aus Flugzeug-Triebwerken unterscheiden sich chemisch von UFP aus anderen Quellen. Ob das toxikologisch von Bedeutung ist, muss untersucht werden.

Wie bereits anfangs gesagt, enthält der Bericht noch weitaus mehr Informationen, deren Aussagekraft und Bedeutung wir uns noch erarbeiten müssen - dazu ggf. später mehr. Aber wir sind optimistisch: wenn die Modellierungen auch nur halbwegs zu den hier vorgestellten Ergebnissen passen, sind wesentliche Erkenntnis-Fortschritte zu erwarten.

Zu den sonstigen Aussagen des Treffens gibt es leider nichts Positives zu berichten.

## **Wirkungsstudie - das Desaster geht weiter**

Nur auf Nachfrage wurde mitgeteilt, dass das einzige begonnene Modul der [Wirkungsstudie](#) langsamer als geplant, aber doch vorankommt. Die [Sekundärdatenbasierte Kohortenstudie](#), die extrem von der Kooperationsbereitschaft der Krankenkassen und deren Datenbereitstellung abhängt, hat genau damit zu kämpfen - ein Faktum, das aufgrund der Erfahrungen mit anderen Gesundheitsstudien kaum überraschen kann. Immerhin scheint es dem FFR gelungen zu sein, einige Widerstände zu überwinden. In einigen Wochen sollte klar sein, welche Datenbasis für diese Studie genutzt werden kann.

Für das zweite Modul, die [Panelstudie](#) liegt nach Aussagen des UNH-Geschäftsführers immer noch "kein zuschlagsfähiges Angebot" vor. Warum das so ist, hat er nicht gesagt. Er hat zwar ausführlich, aber oberflächlich, aufgezählt, was wir [an der Ausschreibung zu kritisieren](#) hatten, und nur ganz subtil durchblicken lassen ("... *dazu sag ich jetzt mal nichts* ..."), dass er diese Analyse nicht teilt. So wurden zwar alle Anwesenden daran erinnert, was für böse Menschen wir sind (als ob das nötig wäre), nur hinsichtlich des Schicksals der Wirkungsstudie ist jetzt niemand schlauer als vorher. Aber mit vielen Worten nichts zu sagen, ist wahrscheinlich eine der wichtigsten Qualifikationen eines UNH-Geschäftsführers.

Einen Hinweis gab es noch, von dem wir allerdings nicht mehr genau wissen, ob er von Herrn Charalambis oder Herrn Wörner kam. Die Situation um die Panelstudie ist offenbar so verfahren, dass auf ihre Durchführung ganz verzichtet werden könnte und stattdessen der Versuch gemacht wird, ein anderes Modul, eventuell die Zeitreihenstudie (ZEI), auszuschreiben.

Die Erfolgsaussichten eines solchen Vorgehens sind für uns unmöglich einzuschätzen. Für alle Module gilt: sie wurden von der Arbeitsgemeinschaft, die die [Designstudie](#) zur Wirkungsstudie ausgearbeitet hat, bereits relativ ausführlich beschrieben und natürlich als durchführbar eingeschätzt, und die Wissenschaftliche Qualitätssicherung (WQS) des Projekts [hat das bestätigt](#). Die Probleme, an denen die PAN-Ausschreibung gescheitert ist, müssen also woanders liegen. Ob sie beseitigt werden können und sollen, weiss nur das UNH.

### **Exkurs: Professor Wörner**

Üblicher Weise geht es in unseren Beiträgen so gut wie nie um Personen, aber hier machen wir eine Ausnahme. Herr [Professor Dr. Dr. h.c. mult. Wörner](#) hat als Vorsitzender des FFR an dem Treffen teilgenommen und die Gelegenheit genutzt, darauf hinzuweisen, dass er sich seit 26 Jahren ehrenamtlich für den Flughafen-Ausbau engagiert, mit der UFP-Problematik auch ein Thema aufgreift, das gar nicht zu den Aufgaben aus der Mediation gehört, und trotzdem noch nie ein "Danke" von den BIs gehört hat. Im Gegenteil sieht er sich immer wieder mit Angriffen und Vorwürfen konfrontiert.

Er hat bei diesem Treffen auch stimmgewaltig verhindert, dass sich der Sprecher der BIFR erneut bei einigen Teilnehmern unbeliebt macht. Es wird ihn trotzdem kaum überraschen, dass er von uns auch dafür kein "Danke" hören wird. Aber es ist wohl tatsächlich besser, dass wir das, was dort nicht gesagt werden konnte, etwas ausführlicher hier aufschreiben. Der Adressatenkreis ist grösser und aufgeschlossener, und wir können etwas mehr an präzisen Formulierungen feilen.

Die Tatsache, dass er für seine Rolle als führender Repräsentant der Kräfte, die die Folgen einer menschenverachtenden, gesundheitsschädlichen und klimazerstörenden Politik mit immer neuen Töpfchen weisser Salbe abmildern wollen, kein Schmerzensgeld bekommt, ist zunächst tatsächlich überraschend. Vielleicht kann man dieses Engagement aber als einen Baustein zu einer Karriere sehen, die es ihm ermöglicht hat, eine führende Rolle zunächst bei der DLR (Vorstandsvorsitzender), dann bei der ESA (Generaldirektor) zu wie eine Reihe weiterer Funktionen zu übernehmen. Es könnte dann mit dem vermutlich durchaus auskömmlichen Salär, das er dort jeweils bezogen hat, als abgegolten betrachtet werden.

Wie wir die Aktivitäten des FFR unter seiner Leitung im Bereich Lärm und Schallschutz einschätzen, haben wir in unseren Dokus zu [Aktivem](#) und [Passivem](#) Schallschutz sowie in jüngeren Beiträgen zu [Startverfahren](#) und zum [Segmented Approach](#) beschrieben.

Themen aufzugreifen, die nicht Gegenstand der Mediation waren, ist für FFR und UNH überlebenswichtig. Der "Anti-Lärm-Pakt" ist abgearbeitet und alle Punkte so umgesetzt, dass sie das weitere Wachstum des Flughafens nicht behindern können. Angebliche Schallschutz-Maßnahmen, die den Flugbetrieb nicht einschränken, fallen ihnen nach eigenem Eingeständnis nicht mehr ein - ohne neue Arbeitsfelder könnten sie den Laden dichtmachen.

Und ganz unabhängig von Personen ist festzuhalten: FFR und UNH sind Einrichtungen des Wirtschaftsministeriums. Wenn eine Landesregierung beschliesst, dass ein Projekt zur Untersuchung der Belastungen durch Ultrafeinstaub politisch notwendig ist, haben sie das umzusetzen. Wenn eine nachfolgende Landesregierung das für unnötigen bürokratischen Aufwand hält, haben sie das auch wieder möglichst unauffällig und kostensparend zu liquidieren - und genau das tun sie ja auch.

Wir haben uns immer bemüht, diese Entwicklungen zu verstehen, zu beschreiben und in ihrer Bedeutung für Gesundheit und Umwelt in der Rhein-Main-Region und darüber hinaus zu würdigen. Dass dabei kein "Danke" für diejenigen abfällt, die diese Entwicklungen unterstützen und vorantreiben oder ihre Wirkungen verschleiern wollen, liegt weniger an unserem bösen Willen als vielmehr in der Natur der Sache.

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)