



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"



23.05.2024

UFP-Projekt SOURCE FFR: Das Konsortium antwortet

Wir haben es kaum zu hoffen gewagt, aber unsere [Kritik](#) anlässlich der letzten UNH-Veranstaltung zum [UFP-Projekt](#) am Frankfurter Flughafen hat Reaktionen provoziert. Beide Vortragenden der Veranstaltung, Frau Prof. Hoffmann und Herr Prof. Vogel, haben uns Antworten geschickt.

Frau Hoffmann hat sich (angesichts des Standes des Teilprojekts "Wirkungsstudie" verständlich) im Wesentlichen darauf beschränkt, uns darin zu bestärken, dass es wichtig ist, *"dass so umfassend wie möglich untersucht wird"*, aber von Herrn Vogel kam ein Dokument, das zahlreiche Antworten, Kommentare und Ergänzungen zu den von uns aufgeworfenen Fragen enthielt. Wir haben das mit Anmerkungen von uns zu einem [neuen Dokument](#) zusammengefasst.



Werden wir irgendwann wissen, wie die Wirbelschleppen im Stadtgebiet ankommen und wie sie da ultrafeine Partikel verteilen?

Die Antworten von Herrn Vogel beziehen sich überwiegend auf die Belastungsstudie und machen zusätzliche Aussagen dazu, was und wie untersucht werden soll. So gibt es Aussagen zu dem Chemie-Transportmodell, das benutzt werden soll, um die Immission ultrafeiner Partikel im Modellierungsgebiet zu berechnen, zur Art der Messungen, die in der Region noch durchgeführt werden, und zur Modellierung der An- und Abflüge inklusive des Transport von UFP durch die dabei auftretenden Wirbelschleppen. Durch die zusätzlichen Angaben werden einige Dinge klarer, aber überwiegend sind die Aussagen nicht präzise genug, um genau einschätzen zu können, was an Ergebnissen zu erwarten ist.

Was es nicht gibt, sind Aussagen zu bereits erzielten Ergebnissen. Da gilt wohl noch die in einem anderen Zusammenhang gemachte Aussage: *"Die Daten befinden sich z. Z. noch in der Auswertung und werden danach erst dem Auftraggeber, dem UNH vorgestellt. Erst danach werden sie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Das ist das normale Prozedere bei solchen Studien."*

Wer zahlt, befiehlt - nicht über alles, denn *"Einflussnahme ... auf die Messungen und die Diskussion der wissenschaftlichen Ergebnisse findet nicht statt – in Übereinstimmung mit der in der Verfassung verankerten Freiheit von Wissenschaft und Forschung."* Die Auftraggeber müssen sich darauf beschränken, den Zeitpunkt und teilweise auch den Kontext der Veröffentlichung der Daten zu bestimmen - aber auch das kann helfen, in der breiteren Öffentlichkeit das gewünschte Meinungsbild zu verbreiten. (Bei der NORAH-Studie zu den gesundheitlichen Wirkungen des Fluglärms wurde das auch versucht, war aber wegen weitgehend eindeutiger Inhalte und guter Gegen-Öffentlichkeit nur begrenzt erfolgreich.)

Die [Forderung](#), das Transparenz-Versprechen wahr zu machen und auch Zwischenergebnisse schnell und umfassend zu veröffentlichen, geht also an das FFR als Auftraggeber der Studie. Da sind nun

insbesondere die Vertreter*innen der Kommunen im FFR als Repräsentant*innen der Öffentlichkeit gefordert, entsprechend Druck zu machen.

Eine Aussage zur Belastungsstudie finden wir besonders spannend:

Erste Immissionsmessungen der flughafenspezifischen Tracer zeigen, dass der weitreichende bodennahe Transport der flughafenassoziierten UFP relevant ist. Der Behauptung der BI Raunheim, dass die UFP am Standort Riedberg in den Messungen des HLNUG von der nahen Marie-Curie-Straße und Rosa-Luxemburg-Straße stammen (https://www.bi-fluglaerm-raunheim.de/aktuell/220206_Anm-HLNUG-UFP4.pdf) ist nicht korrekt. Am Standort Riedberg konnte das Konsortium die chemischen Tracer bei entsprechender Windrichtung zweifelsfrei nachweisen.

Ohne nähere Angaben sind wir erst einmal nicht bereit, zu glauben, dass die in [unserem Beitrag](#) geäußerte Kritik an den Auswertemethoden des HLNUG, insbesondere an der Definition der "Windsektoren", unzutreffend wäre. Allerdings: dass der Nachweis falsch ist, bedeutet noch nicht, dass der Effekt nicht existiert.

Das hätten wir vielleicht deutlicher machen können, aber allzu viel haben wir uns da nicht vorzuwerfen, denn wir hatten geschrieben:

Riedberg ist die am weitesten vom Flughafen entfernte Station des UFP-Meßnetzes. Laut den Daten ... liegen die lokalen Immissionen gemittelt über "nicht-südwestliche" Winde und Nicht-Verkehrszeiten unter dem allgemeinen städtischen Hintergrund (5.870 [1/cm³]), bei südlichen Winden während der Verkehrszeiten 5-25% darüber. Angesichts der Lage der Station nur wenige hundert Meter nördlich viel befahrener Straßen (s.o.) schließt das relevante externe Inputs weitgehend aus. Eine Beeinflussung "weiter Teile des Frankfurter Stadtgebiets" durch die UFP-Emissionen des Flugbetriebs am Frankfurter Flughafen wird daher durch die im Bericht präsentierten Daten nicht nachgewiesen. Zur Ermittlung der räumlichen und zeitlichen Ausdehnung des Einflusses des Flugbetriebs auf die Wohnbevölkerung im Umland sind weitere Messungen, vor allem aber auch präzisere Auswertungen der bereits gesammelten Daten notwendig.

Das sehen wir nach wie vor so.

Viel wichtiger ist aber: Stimmt die Kernaussage und beweisen die gefundenen Tracer, dass tatsächlich UFP vom Flughafengelände unter bestimmten Bedingungen am Riedberg nachweisbar sind? Das könnte die Diskussion über die vom Flughafen ausgehende Belastung wesentlich verändern. Ohne aber genauer zu wissen, was gemessen wurde, lässt sich darüber nicht einmal sinnvoll spekulieren. Vorab müssten eine Reihe von Fragen geklärt werden, wie z.B.: Wie eindeutig ist die Richtungs-Abhängigkeit des Tracer-Eintrags? Lassen sich Rückschlüsse auf die eingetragenen UFP-Mengen ziehen? Dann ist abzuwarten, was die Messungen "in der Achse Flughafen-Schwanheim-Riedberg" ergeben. Erst dann kann man neu darüber nachdenken, was ein entscheidender Unterschied zwischen UFP aus dem Strassenverkehr, die nach einigen hundert Metern nicht mehr nachweisbar sind, und aus Flugzeugtriebwerken, die sich dann über viele Kilometer ausbreiten müssten, sein könnte. Könnten auch hier die volatilen Partikel, die in Turbinen-Abgasen sehr viel mehr vorhanden sind, eine Rolle spielen?

Wenn diese Fragen fundiert beantwortet werden können, kann das Projekt bereits einen ersten wertvollen Fortschritt verbuchen.

Bleiben noch die Anmerkungen zur Konzeption der Wirkungsstudie, die wir eher als politische Pflichtübung betrachten. Da heisst es zunächst: "Die Bewertung der Risiken am Arbeitsplatz ist Angelegenheit der Berufsgenossenschaft." Das ist bestenfalls teilweise richtig, denn die BG kann solche Bewer-

tungen in aller Regel nur auf dem aktuellen "Stand der Technik" vornehmen. Grundlagenforschung gehört nicht zu ihren Aufgaben.

Man kann das vielleicht an einem Beispiel deutlich machen. Bei sog. [Fume Events](#), d.h. dem Auftreten von ungewöhnlichen Gerüchen, Rauch oder Dämpfen in der Flugzeugkabine kam es in einigen Fällen zu deutlichen Krankheits-Symptomen, selbst Todesfälle wurden damit in Verbindung gebracht. Hier hat die zuständige BG Verkehr eigenständige Untersuchungen in Form eines sog. [Biomonitoring](#) in Auftrag gegeben, in dem betroffene Personen auf bestimmte, als Ursache vermutete Schadstoffe untersucht wurden (leider ohne Ergebnis).

Darüber hinausgehende medizinische und technische Untersuchungen waren aber selbst bei diesem akuten Problem von der BG nicht zu leisten. Die hier nötige Forschung wird aktuell z.B. unter dem [Dach der EASA](#) fortgeführt und passt insofern zu dem hier diskutierten Thema, als auch dort Öl-Komponenten, gegebenenfalls auch in Form von UFP, im Zentrum der Forschung stehen.

Unter diesem Aspekt sind die Aussagen im Dokument von Herrn Vogel zu Vorkommen und Toxizität verschiedener Stoffe aus der Gruppe der Organophosphate von begrenztem Wert. Es geht schlicht um die Frage: Sind ultrafeine Partikel mit Kernen aus (möglicherweise toxischen) organischen Substanzen gesundheitlich problematischer als solche mit Kernen aus (nicht toxischem) Russ?

Von daher kann man der Aussage: *"Eine toxikologische Untersuchung zur Wirkung von UFP wurde im Rahmen dieser Studie nicht beauftragt"* bestenfalls entnehmen, dass die Entscheidung darüber, die beim letzten Treffen noch offen war, inzwischen wohl gefallen ist. Ein Skandal bleibt sie trotzdem, allerdings (wieder mal) einer, der vom FFR zu verantworten ist.

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