

Rede auf der 198. Montagsdemo am 16.01.2016

Wolfgang Schwämmlein – Joachim Alt

Wir, die Arbeitsgruppe Feinstaub im BBI, beschäftigen uns nun schon einige Zeit mit dem Thema. Aufgeweckt wurden wir 2011 durch die Versuche des HLNUG, die Bevölkerung mit ungeeigneten, freiwilligen Messungen hinters Licht zu führen.

Nachdem von staatlicher Seite keine Bereitschaft zu erkennen war, Licht ins Dunkel zu bringen haben wir schließlich mit IHRER Unterstützung ein Messgerät beschafft und haben angefangen selbst zu messen.

Kurze Messintervalle bringen eindeutige Ergebnisse

Die Ergebnisse waren auch für uns überraschend sehr eindeutig:

- In unmittelbarer Nähe der Landung verursacht praktisch jedes überfliegende Flugzeug einen deutlichen Peak (erst starker Anstieg, dann starker Abfall der Ultrafeinstaubkonzentration), der entsprechend der Wirbelschleppenausbreitung dem Überflug im zeitlichen Abstand folgt.
Wirbelschleppen sind sicher allen vom Ziegelabdecken in Flörsheim und Raunheim bekannt.
- In größerer Entfernung vom Flughafen (z.B. Raunheim, ca. 7 km Entfernung) kann man nicht mehr jedes Flugzeug im Kurvenverlauf unterscheiden. Vierstrahlige Flugzeuge sind aber meist als herausragende Gipfel im Kurvenverlauf zu erkennen.
- Bei stetigem Flugbetrieb hat man einen stetigen Anstieg der Ultrafeinstaubgrundbelastung, bei Unterbrechung des Flugbetriebes einen entsprechenden Abfall der Grundbelastung.

Es gibt also einen ganz klaren Zusammenhang zwischen Flugbetrieb und Ultrafeinstaubbelastung.

Wirbelschleppen sind auch in Raunheim (Überflughöhe ca. 400 Meter) noch zweifelsfrei nachweisbar.

- In Mainz-Hechtsheim wurden mehrere Messungen durchgeführt. Es ist zum einen klar erkennbar, dass der Flugbetrieb im Landeanflug auf Frankfurt (Überflughöhe ca. 1000 m über NN) die Ultrafeinstaubbelastung auf etwa den dreifachen Wert ansteigen lässt.

Aber auch der Vorbeiflug startender Flugzeuge auf der „Süd-Umfliegung“ führt bei Ostwind zu einer Erhöhung der Ultrafeinstaubbelastung um den Faktor vier. Kommt der Wind aus anderen Richtungen, ist natürlich kein Einfluss messbar. Ohne den Flugbetrieb bzw. bei Flugpausen sackte der hohe Messwert wieder auf die Höhe der jeweils aktuellen Hintergrundbelastung ab.

Hinter Mittelwerten den Verursacher verstecken

Diese Erkenntnisse passten natürlich so gar nicht in das Weltbild von HLNUG, Fraport und Umwelthaus. Das Thema war der offiziellen Seite entglitten, da sie auf dem Sektor rein gar nichts unternommen hat. Schließlich hat man überstürzt ein Projekt aus der Taufe gehoben. Was man auch vermerken muß: Zählen statt wiegen ist inzwischen akzeptiert.

Wie Sie vielleicht in der Zeitung gelesen haben, ist aber in diesem Projekt alles unendlich schwierig und wird sehr, sehr lange dauern. Man findet zwar erhöhte Werte, wenn die Luft vom Flughafen kommt, den genauen Verursacher kann man aber nicht ermitteln. Man hat da keine Anhaltspunkte!

Wie „versteckt“ man nun die ganz offensichtlichen Verursacher?

Das ist eigentlich ganz einfach, man macht es wie beim Fluglärm, man mittelt, d.h. man bildet einen Mittelwert.

Wir haben im Sekundenabstand gemessen und hatten gar keine Probleme, den Verursacher ausfindig zu machen, das HLNUG ermittelt Stundenmittelwerte. So ist man richtig sicher, dass man den Verursacher nicht erkennen kann. Ein schlechter Witz ? - oder System? Man hat sich weiter die Veralberung der Bevölkerung auf die Fahnen geschrieben!

Projekt sehr unausgewogen, Straßenverkehr wird gut erfasst, für den Flugbetrieb interessiert man sich nicht.

Man will mit aller Macht die Auswirkung des Flugverkehrs auf die unmittelbare Nähe des Flughafens beschränken und leugnet mit allen Mitteln den Schadstoffeintrag durch Wirbelschleppen unter und neben den Flugrouten, d.h. die Auswirkung auf die ganze Region. Als wenn nicht jeder aufmerksame Bürger von den teilweise gewaltigen Wirbelschleppenereignissen in Flörsheim und Raunheim wüsste.

Alles, was nicht direkt mit dem Flugbetrieb zu tun hat, wird wohl dem Stande der Technik entsprechend ausgeführt und mit großer Akribie wird selbst der letzte Laubbläser erfasst.

Ganz anders sieht es beim Flugbetrieb aus. Hier ist kein Wille erkennbar, den Einfluss des Flugbetriebes wissenschaftlich zu durchdringen und die Auswirkung auf die Region zu messen.

Hier stützt man sich auf ein Programm, das für die Luftfahrtindustrie entwickelt wurde und von dem man eigentlich nur weiß, dass es den Flugbetrieb bei Start und Landung nur bis 300 Meter einrechnet. Ansonsten unterliegt das Programm der Geheimhaltung!

Ganz offensichtlich hat man etwas zu verbergen! Eigentlich skandalös, dass sich das Umweltbundesamt auf solche Randbedingungen einlässt.

Ziel: Nur die unmittelbare Flughafenumgebung betroffen, Flugbetrieb kaum Einfluß

Ergebnis soll sein, nur die unmittelbare Umgebung des Flughafens sei von Schadstoffen betroffen. Der größte Teil davon kommt vom Straßenverkehr und von den Fahrzeugen auf dem Vorfeld. Der Flugbetrieb selbst hat praktisch keinen großen Einfluss.

Das ist eine neue Auslegung der Vorsorgepflicht des Staates, man bemüht sich von staatlicher Seite, den Flughafenbetreiber vor den berechtigten Forderungen der Bürger zu schützen. Die Aufgabe der staatlichen Stellen liegt eigentlich darin, gesundheitliche Gefahren, die von einem HUB in einem dicht besiedelten Ballungsraum ausgehen, aufzuzeigen.

Da man dieses Ziel der Vorsorge mit dem festgelegten Arbeitsprogramm nicht erreichen kann, haben wir den Projektträger aufgefordert, ein überarbeitetes, neues Arbeitsprogramm vorzulegen.

Wir werden auch weiterhin am Ball bleiben.

Ja, wir sehen hier überall Totenkopfballons, wir sind heute nicht auf die gesundheitliche Wirkung eingegangen, aber wenn am Tag ca. 1 Million Liter Kerosin mit einem Aromatengehalt von fast 20% verbrannt werden, hat dies auf jeden Fall seinen Preis für die Gesundheit der Bevölkerung.