

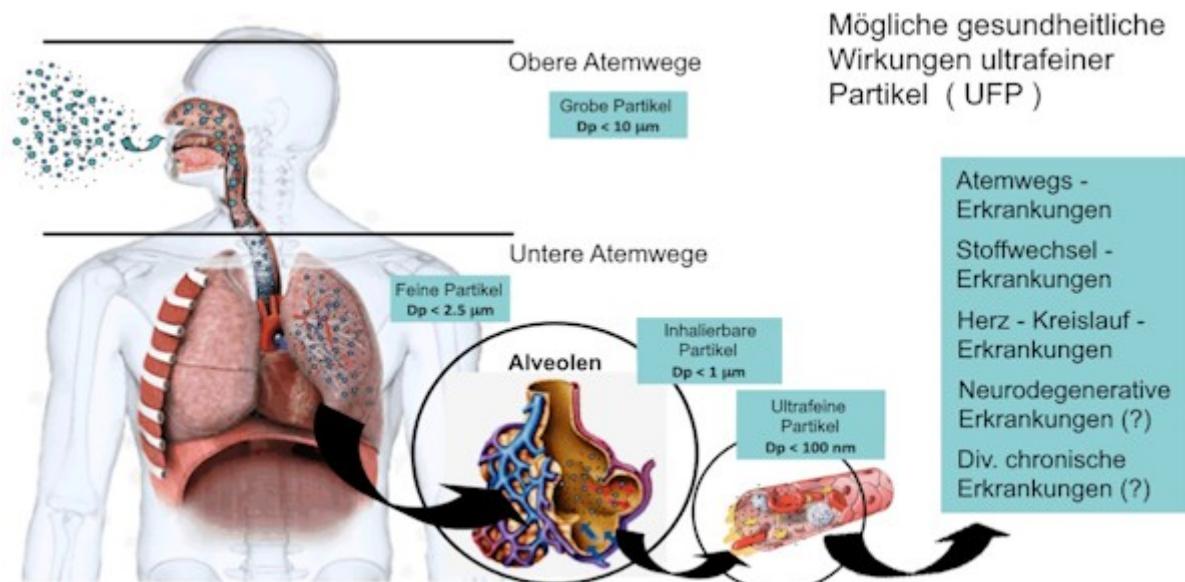


## BürgerInitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

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



... so dreckig, dass selbst die Passagiere in der Kabine darunter leiden:



Zu denen, die ihren gesamten Arbeitstag in dieser Drecksluft verbringen müssen, wird in der Studie nichts gesagt. Ihre Arbeitgeber (Fraport, Lufthansa und deren Dienstleister) verweigern ihnen nicht nur jeglichen Schutz, sondern sogar jegliche Untersuchungen der Belastung, selbst wenn sie ihnen kostenlos aufgedrängt werden.

15.12.2025

## Ultrafeinstaub am Flughafen: Auch Passagiere sind gefährdet

Es ist keine Überraschung, aber ein neuer wissenschaftlicher Beleg: eine [Studie](#) am Pariser Airport "Charles de Gaulle" belegt, dass Flugpassagiere während des Einstiegs, der Rollbewegungen auf dem Flughafen und des Aussteigens hohen Ultrafeinstaub-Konzentrationen ausgesetzt sind.

Untersucht wurden die Partikel-Anzahlkonzentration in der Kabine (UFP, 10 - 300 nm) und die Massenkonzentration an elementarem Kohlenstoff (BC, black carbon, oder Russ). Gemessen wurde in 16 Flügen, die in Paris starteten und nach Zwischenlandung wieder dorthin zurück führten, wobei auf Grund von diversen Ausfällen nicht immer alle Daten zur Verfügung standen.

Die Autor\*innen fassen im Abstract der Studie zusammen:

*"Bodenphasen zeigen höhere Konzentrationen als Flugphasen, die Level nehmen nach dem Abheben ab und steigen im Landeanflug (für UFP) und nach der Landung (für UFP und BC) wieder an. Die Analyse der Ursachen zeigt*

1. eine Abnahme der UFP-Level während des Reiseflugs,
2. eine Zunahme von UFP und BC während der Taxi-Rollbewegungen,...

*Die Kabinenkonzentrationen von UFP und BC erscheinen primär bestimmt durch Aussenquellen, besonders durch die Luftverschmutzung an den Flughäfen."*

(eigene Übersetzung)

In der abschliessenden Diskussion bewerten sie ihre Studie als:

*"... die erste, die UFP und BC in einem Design untersucht, das die Identifikation der bestimmenden Faktoren für die jeweiligen Level erlaubt. Unsere Ergebnisse zeigen, dass die Schadstoff-Level von UFP und BC in den Kabinen gewerblicher Flüge stark mit der Flugphase variieren. Sie werden von verschiedenen Faktoren beeinflusst: ... die Dauer der spezifischen Flugphasen und der Flugzeugtyp beeinflussen beide Schadstoffe."*

(eigene Übersetzung)

In Bezug auf die einzelnen Flugphasen sind die Aussagen in der Tat eindeutiger als bisher. Interessant ist auch das Detail, dass

*"... Konzentrationen wieder ansteigen für UFP während des Landeanflugs (descent) und nach der Landung für BC und waren erhöht während des Taxi-in und an der Parkposition."*

(eigene Übersetzung)

Wenn das ein allgemeines Muster darstellt, würde es bedeuten, dass in den niedrigeren Luftsichten, die beim Landeanflug durchflogen werden, nur die UFP erhöht sind, während auf dem Flughafen-Gelände selbst sowohl UFP als auch Russ in hohen Konzentrationen vorliegen.

Bereits 2021 hatte eine [Studie](#) gezeigt, dass die UFP-Belastung in der Flugzeug-Kabine überwiegend durch die Belastung in der Aussenluft bedingt ist. In der damaligen Untersuchung traten allerdings auch Fälle auf, in denen die UFP-Belastung im Inneren unabhängig von der Aussenkonzentration zugenommen hat. Diese wurden überwiegend auf sog. [Fume Events](#) zurückgeführt, Vorfälle, in denen die Kabinenluft durch Undichtigkeiten bei der Ansaugung von Aussenluft durch die Triebwerke ("bleed air") kontaminiert wurde.

Hier trägt die neue Studie nichts zur Klärung des Risikos der Passagiere bei, da solche Effekte nicht auftraten, wohl auch wegen der niedrigen Zahl der insgesamt durchgeföhrten Messungen.

Zu dem durch solche Events ausgelösten [Aerotoxischen Syndrom](#) teilt ein [aktuelles Papier](#) des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages mit

*"Zusammenfassend lässt sich in der Fachliteratur eine Ausweitung, wenn nicht Verlagerung der Diskussion weg von den ursprünglich einzig verdächtigten Trikresylphosphaten hin zu ultrafeinen Partikeln beobachten, die im Flugzeuginnenraum in sehr hohen Konzentrationen auftreten können und Träger anderer Schadstoffe (VOC ebenso wie Organophosphate) sind."*

Zu diesen "anderen Schadstoffen" gehören, wie Untersuchungen am Frankfurter Flughafen [festgestellt haben](#), ja auch durchaus neurotoxische Substanzen aus Triebwerksölen, die in relevanten Mengen in UFP-Kernen gefunden werden. Das dazu durchgeführte [EASA-Projekt](#), dessen [Abschluss-Workshop](#) im September stattgefunden hat, hat leider immer noch keine Ergebnisse veröffentlicht, aber man kann hoffen, dass da demnächst noch etwas kommt.

Auch aus der sog. Berliner Kinderstudie (Berlin Brandenburg Air Study ( [BEAR](#)) sind in absehbarer Zeit [neue Ergebnisse](#) zu gesundheitlichen Wirkungen von Ultrafeinstaub zu erwarten. Für die Frankfurter UFP-Studie gilt das leider nicht.



*Das angepasste Projekt-Logo: von der Wirkungsstudie ist fast nichts übrig, und ineinander greift da nichts mehr.*

## Neuigkeiten zum Frankfurter UFP-Projekt

Da hüllt sich das "Umwelt- und Nachbarschaftshaus" (UNH) als formeller Auftraggeber aus naheliegenden, schlechten Gründen seit einiger Zeit in Schweigen, insbesondere zum zweiten Teil der UFP-Studie am Frankfurter Flughafen, der [Wirkungsstudie](#) von SOURCE FFR.

Auf deren Webseite steht noch der Satz *"Die Arbeiten zur Designerstellung einer zukünftigen UFP-Wirkungsstudie starteten am 1. Januar 2023 und dauern derzeit noch an."* Die darunter verlinkte Design-Studie ist zwar schon 2023 fertiggestellt worden, und wahrscheinlich ist der Satz nur Schlammperei, aber man kann nicht völlig sicher sein, dass die Studie nicht nochmal überarbeitet werden muss, denn die Dilettanten im Umwelthaus haben es offensichtlich fertiggebracht, die Ausschreibung für die [auf zwei Module zusammengestrichene](#) Wirkungsstudie auch [beim zweiten Versuch](#) zum grössten Teil gegen die Wand zu fahren.

Im Weiteren erfährt man nämlich nur, dass das wesentlich kleinere und viel weniger aussagekräftige Modul, die [Sekundärdatenbasierte Kohortenstudie](#), am 1. September 2025 startete. Dafür hatte es offenbar, wie verlautbart, "ein (?!)-Angebot" gegeben. Was genau da nun getan wird, erfährt man allerdings auch nicht.

Zu dem zweiten, wesentlich umfangreicherem und wichtigeren Modul, das eigentlich [ebenfalls spätestens im September](#) beginnen sollte, gibt es nichts. Offenbar war die nahezu zeitgleich [erfolgte Ausbeschreibung](#) dafür [so abschreckend](#), dass es kein Angebot gab. Das spricht für die wissenschaftliche Community in Deutschland, die sich nicht alles zumuten lässt, ist für die Anwohner des Flughafens aber eine katastrophale Nachricht.

Es bedeutet, dass das einzige Modul der Wirkungsstudie, das überhaupt noch umgesetzt werden soll und auf die Ergebnisse der Belastungsstudie Bezug nimmt, nun, wenn überhaupt, nur noch in erheblichem zeitlichem Abstand zu diesen Ergebnissen bearbeitet werden kann. Die Modellrechnung für die flächendeckende Belastung mit UFP wird aktuell für 2024 durchgeführt. Die Untersuchung der Wirkungen wird nach derzeitigem Stand frühestens 2027 erfolgen können.

Man stelle sich vor, dass in der Blutprobe eines Patienten Auffälligkeiten gefunden werden, aber die Diagnose erst drei Jahre später erstellt wird - das wäre selbst in unserem heutigen Gesundheitssystem absurd. Um überhaupt noch brauchbare Daten dafür zu liefern, müsste in der Belastungsstudie ein kompletter weiterer Modelllauf für 2027 gefahren werden - erheblicher Aufwand, und trotzdem wären die Resultate unsicherer als die auch auf Messungen gestützten Daten für 2024. Viel drastischer kann man ein Projekt nicht sabotieren.

Hätten sich UNH/FFR nicht schon in der Vergangenheit hinreichend diskreditiert, wäre spätestens jetzt der Zeitpunkt, darüber nachzudenken, die führenden Figuren dort auszutauschen - natürlich nur, wenn eine andere Politik gewünscht wäre. Für die Politik der [derzeitigen Landesregierung](#) sind Prof. Wörner & Co. als Totengräber der wissenschaftlichen Bearbeitung der negativen Folgen des Luftverkehrs vermutlich genau die richtigen Personen.

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)