

Kern des UFOplanvorhabens als Ammenmärchen entlarvt!

Das UFOplan-Projekt baut beim Schadstoffeintrag des Flugverkehrs auf das Programm LASport des Ing.-Büro Janicke auf. LASport ist in der Luftverkehrswirtschaft schon lange weit verbreitet. Bereits bei der Planfeststellung zur NW-Landebahn wurde auf dieses Programm gesetzt.

Das Programm geht davon aus, dass Emissionen, die über 300 Metern entstehen, vernachlässigt werden können, denn man meint, die Schadstoffe würden in alle Himmelsrichtungen verweht!

Wie die Messungen des HLNUG in Raunheim nun deutlich zeigen, ist dies ein Trugschluss.

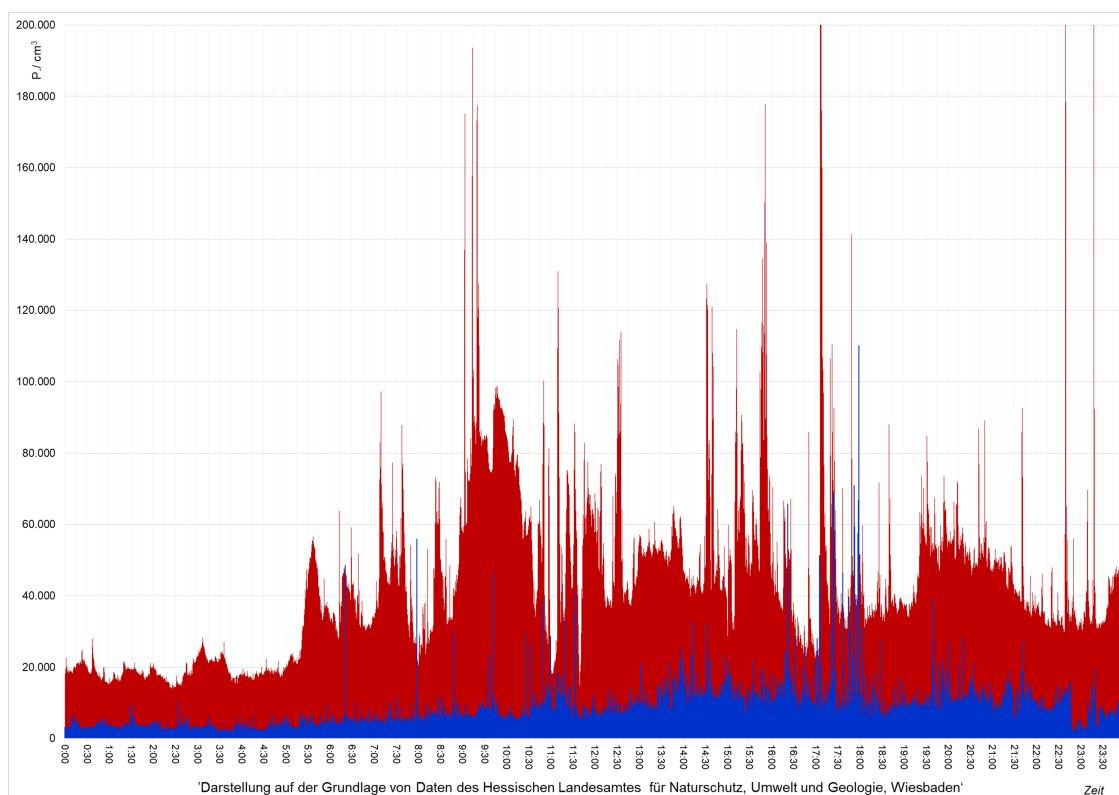
Vom Anbeginn des UFOplan-Projektes galt die Verwendung von LASport als gesetzt.

Offensichtlich war man sich sicher, mit diesem Instrument Ergebnisse zu erreichen, die sowohl den Interessen des Flughafenbetreibers als auch dem politischen Umfeld genehm sind.

Die realen Messungen des Umweltbundesamtes in Raunheim belegen nun, dass die Realität mit diesem Modell nicht abgebildet werden kann.

Die Messergebnisse des UBA in Raunheim zeigen im 5-Sekunden-Messintervall sehr deutlich eine völlig andere Realität! Hier stechen sofort die scharfen Peaks der Wirbelschleppen der Flugzeuge und die gravierenden Unterschiede der verschiedenen Betriebsrichtungen ins Auge. Kein anderer möglicher Emittent hat vergleichbare Schadstoff-Eintrags-Verläufe!

Wäre der Ansatz von LASport korrekt, dürfte man in Raunheim zu keinem Zeitpunkt derartig hohe Belastungswerte messen!



Charakteristisches Beispiele der Ultrafeinstaubkonzentration:

ROT bei **Überflug (Betriebsrichtung 07)** am 6.1.2017 und **BLAU** bei **Betriebsrichtung 25 ohne Überflug** am 4.1.2017

Sehr deutlich kann man den Messprotokollen entnehmen, dass der Haupteintrag bei Überflug (Betriebsrichtung 07) von oben durch Wirbelschleppen erfolgt. Der Anstieg der UFP-Konzentration erfolgt stets zeitnah (Minutenbereich) nach einem Flugereignis. Dem gegenüber würde ein windgetragener Eintrag vom Flughafen mit einem deutlichen zeitlichen Versatz (ca. 40 Minuten) erfolgen.

Siehe hierzu auch unsere Auswertung der UBA-Messungen: *Download unter: <http://www.fluglaerm-mainz.info/>*

Um den Zusammenhang mit dem Flugbetrieb weiter zu verdecken, wird eine unmittelbare Verknüpfung mit dem Flugbetrieb abgelehnt, die Differenz zur gewünschten Aussage wäre wohl zu groß! Weiterhin betrachtet man in der Auswertung konsequent nur Ergebnisse, die über längere Zeiträume gemittelt sind. In der Regel sind es Jahresmittelwerte. So kommt man einerseits zu „niedlichen“ durchschnittlichen Belastungsniveaus und kann andererseits behaupten, man wüsste nicht, woher der Ultrafeinstaub kommt.

Was soll ein Jahresmittelwert aussagen?

Wenn man von nichts eine Ahnung hat, zeigt es einem, wo man hinschauen muss, wo Probleme liegen. Dieser Fall liegt hier aber nicht vor. In vielen anderen Ländern hatte man schon vor Jahren festgestellt, dass der Flugbetrieb ein Problem für die Luftreinhaltung darstellt. Auch die von den Flughafenbetreibern (ACI) erstellte Metastudie (Ultrafine Particles at Airports – Herbst 2012) zeigt die Probleme auf.

Wann ist ein Jahresmittelwert dann noch sinnvoll?

Über lange Zeiträume gemittelte Ergebnisse machen nur dann Sinn, wenn mit einer gesundheitlichen Schädigung erst nach einer längeren Einwirkungsdauer zu rechnen ist.

Bei Ultrafeinstaub haben wir aber ganz andere Voraussetzungen. Mittlerweile ist wissenschaftlich gesichert, dass eine Reaktion des Körpers auf eine Ultrafeinstaubbelastung im Bereich von Minuten erfolgt (Prof. Dr. Annette Peters, Helmholtz-Institut für Umwelt und Gesundheit).

Im vorliegenden Projekt überträgt man scheinbar stereotyp die Verfahrensweise für Grobstaub auf einen Schadstoff mit gänzlich anderer, vor allem viel schnellerer Wirkung auf die menschliche Gesundheit.

Die missliche Situation, in die sich das UBA gebracht hat, hat sehr viel mit dem unzulänglichen Arbeitsprogramm des Projektes zu tun. Wir hatten bereits im Januar 2017 eine Revision gefordert! Das UBA hat sich in diesem Projekt auf „BLACKbox-Zulieferer“ eingelassen, von denen viele seit Jahren dem Flughafen treu verbunden sind.

Große Teile der eingesetzten Rechenprogramme unterliegen der Geheimhaltung. Umso bemerkenswerter ist, dass das Umweltbundesamt so ein Projekt finanziert, das zu großen Teilen der Geheimhaltung unterliegt und schon aus diesem Grunde nicht geeignet ist, Vertrauen in der Bevölkerung zu schaffen.

Weiterhin hat man im Arbeitsprogramm des Projektes darauf verzichtet, eine eigenständige wissenschaftliche Untersuchung der Mechanismen des Schadstoffeintrages in Wohngebiete durch den Flugverkehr durchzuführen. Eine grundlegende Voraussetzung für eine unabhängige Position zum gesamten Themenkomplex!

Siehe hierzu auch unsere Stellungnahme vom 13.1.2017, Download unter: <http://www.fluglaerm-mainz.info/>

Offensichtlich ist der Respekt gegenüber der Luftverkehrslobby und den politischen Entscheidern derart groß, dass man sich nicht traut, die wahren Auswirkungen des Luftverkehrs abzubilden. So schützt man nur den Luftverkehr, nicht aber die Gesundheit der Anwohner! Letzteres wäre aber die eigentliche Aufgabe der Umweltbehörden.

Wir erwarten, dass sich die Umweltbehörden aus der Umklammerung der Luftverkehrslobby lösen, um eine eigene Expertise aufzubauen und die Politik auf ihre Vorsorgeverpflichtung gegenüber der betroffenen Bevölkerung hinzuweisen. Offensichtlich ist hier bereits Gefahr im Verzuge!

Mainz, 13. April 2018

Joachim Alt (Sprecher der Bürgerinitiative Mainz-Hechtsheim)

Wolfgang Schwämmlein (Beiratsmitglied im BVF und Sprecher der BBI-Arbeitsgruppe Feinstaub)