

Kritik an Feinstaub-Studie

Arbeitskreis Fluglärm Hechtsheim sieht deutliche Mängel in Abschlussbericht zu Messungen

Von Michael Heinze

MAINZ. Die Ultrafeinstaub-Belastung in Hechtsheim ist offenbar geringer als gedacht. Messungen von ultrafeinen Partikeln (UFP), auch Ultrafeinstaub genannt, haben laut Umweltministerium RLP keine erhöhten Konzentrationen durch den Flugverkehr ergeben. Der Abschlussbericht der gemeinsamen Messungen des Landesamtes für Umwelt Rheinland-Pfalz (LfU) und des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) zeigt auf, dass die UFP-Konzentrationen in Hechtsheim deutlich niedriger liegen als an anderen Messstellen im Rhein-Main-Gebiet. Allein: Bei Fluglärmgegnern vor Ort stoßen diese Ergebnisse auf scharfe Kritik.

Von Mitte 2026 an soll es dauerhafte Messungen geben

Zwischen März 2023 und April 2024 wurden in Hechtsheim Messungen von UFP und weiterer Schadstoffe durchgeführt. Die Ergebnisse sind laut LfU „typisch für ein Wohngebiet des städtischen Hintergrunds“. Auch würden kurzfristig hohe Werte deutlich seltener auftreten als etwa in Raunheim oder Schwanheim. Die Luftschadstoffe stammten überwiegend aus dem Mainzer Stadtgebiet. Als Hauptquellen werden der lokale Straßenverkehr, private Heizungsanlagen im Winter sowie Aktivitäten wie Grillen, Grünpflege und Landwirtschaft genannt. Untersuchungen zeigten, dass Flugzeug-Überflüge in 1.000 Metern Höhe die Partikelkonzentration am Boden nicht beeinflussen.

Laut WHO-Empfehlungen gibt es für die Mainzer Luft allerdings noch Verbesserungspotenzial. Um die Luftqualität noch genauer im Blick zu behalten, soll es künftig dauerhafte UFP-Messungen geben – die ersten Mitte 2026.



Stau auf der A60 vor dem Hechtsheimer Tunnel ist keine Seltenheit. Doch wie sehr der Straßenverkehr die Ultrafeinstaubbelastung des Mainzer Stadtteils prägt, ist längst ein Streitthema.

Foto: Sascha Kopp (Archiv)

Bei der Bewertung der Ergebnisse gibt es laut Joachim Alt vom Arbeitskreis Fluglärm Hechtsheim „deutliche Diskrepanzen zwischen den Meldungen in Funk und Fernsehen und dem eigentlichen Abschlussbericht. Kernaussage in den Medien war, dass Partikel aus Flugzeugtriebwerken die Luftqualität in Mainz nur unwesentlich beeinflussen. Ganz allgemein wird hinsichtlich des Partikeleintrages die Theorie vom ‚Herüberwehen‘ in den Raum gestellt. Dies ist völlig abwegig, da selbst eine Autobahn nach 100 Metern messtechnisch nicht mehr erkennbar ist. Die Belastung ist dann bereits wieder auf den Hintergrundwert abgesunken. Während der Abschlussbericht hinsichtlich der Emissionsquellen noch vage Vermutungen anstellt, ist man sich in den Meldungen sicher, ein Zu-

sammenhang mit dem Flugbetrieb sei so gut wie ausgeschlossen.“

Der Vergleich mit anderen Messstationen im Umfeld des Flughafens dient in Alts Augen „lediglich der Verharmlosung“. Denn: „Die Wetterverhältnisse dort lassen sich nicht auf Hechtsheim übertragen. Unmittelbar am Flughafen wird deutlich mehr Kerosin verbrannt als über unseren Köpfen. Während die Flugrouten in Raunheim eng gebündelt verlaufen, sind diese über Rheinhessen breit gestreut. Durch die Bildung von Stunden- und Tagesmittelwerten ist eine sachgerechte Quellenzuordnung nahezu ausgeschlossen. Zuverlässige Aussagen sind nur nach einer kontinuierlichen Beobachtung, bei stabilen Wetterverhältnissen und nach einer akribischen Quellensuche möglich.“ Der

Hechtsheimer wörtlich: „Ganz offensichtlich hat man den blauen Himmel und die saubere Luft während des Lockdowns über Mainz längst vergessen. Für eine wissenschaftliche Untersuchung sei es essenziell, wo man misst, was man misst und welche Rahmenbedingungen zu beachten sind.“

Der Messort in Hechtsheim habe „in einer tiefen Senke hinter der Frankenhöhe, 700 Meter südlich der Flugroute für den Landeanflug auf die Südbahn und 1,8 Kilometer südlich der A60, hinter dem eigentlichen Wohngebiet am Rande des Kesseltales, das für die Frischluftzufuhr des Stadtteils aus dem Süden sorgt“, gelegen. Daher spreche dieser Ort nicht für eine zuverlässige Ermittlung von Partikel-Immissionen aus dem Flugbetrieb. Dies zeige auch der Messverlauf.

Alts Resümee: „Ultrafeine Partikel aus Flugzeugtriebwerken überfluten die gesamte Rhein-Main-Region bis nach Mainz und Rheinhessen hinein – und zwar in beachtlichen Dimensionen. Die Vorsorgeschwellwerte werden regelmäßig überschritten, was jedoch ohne Konsequenzen bleibt. Dabei könnte man das Problem mit wenigen Euro-Cent je Liter Kerosin deutlich verringern. Technisch wäre das kein Problem.“ Voller Ironie hängt der Hechtsheimer noch an: „Die Behörden haben hier im Sinne der Luftverkehrswirtschaft einen exzellenten Job gemacht. Letztlich geht es um den Schutz des Flugbetriebes – und nicht um die Anwohner oder das Klima. Der Flugbetrieb soll wachsen, mehr fossiles Kerosin verbrannt werden. Klima und Umwelt sind da nur Störfaktoren.“