

SPD, CDU, B90/Die Grünen, FDP und ÖDP im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

Gemeinsamer Antrag zur Sitzung des Ortsbeirats Laubenheim am 23.02.2024

Messung zur Gefährdungsabschätzung von Ultrafeinstaub in Laubenheim

Die Verwaltung wird gebeten, das zuständige rheinland-pfälzische Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM) zu ersuchen, mit geeigneten Verfahren, messtechnisch zu überprüfen, ob und in welchem Ausmaß eine Gefährdung der Laubenheimer Bevölkerung durch Ultrafeinstaub (UFP) aus dem Flugverkehr besteht.

Entsprechend dem Vorsorgeprinzip muss dies unverzüglich geschehen und das diesbezüglich aufzubauende Messnetzraster muss gesicherte Aussagen über Immissionsbelastungen durch Ultrafeinstäube und deren Quelle(n) erlauben.

Begründung:

Mit Datum des 13. 02. 2024 wurde der Ortsbeirat Mz-Laubenheim von der Bürgerinitiative Fluglärm in einem ausführlichen Schreiben darum gebeten, - wie schon weitere betroffene Mainzer Ortsbeiräte und Rhein Hessische Kommunalräte - entsprechende Anträge zu Ultrafeinstaubmessungen auf den Weg zu bringen.

Hintergrund ist ein gemeinsames Messprojekt des Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) sowie dem Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (LfU), dessen Zwischenbericht seit 07.12.2023 vorliegt. Begrüßenswerterweise wurden an insgesamt acht hierzu geeigneten Messstellen auch Daten zur Ultrafeinstaubbelastung erhoben. Unbeschadet des Endberichts zeigen bereits diese vorläufigen Daten der Messstelle Hechtsheim einen unerwarteten Zusammenhang von erhöhten Kurzzeitbelastungen durch Ultrafeinstäube an dieser Messstelle bei Flugbetrieb im Westanflug.

Die Messstelle Hechtsheim war ihrerseits mit der Umgebungsfunktion errichtet worden, „städtische Hintergrundbelastung“ abzubilden und zwar Flughafen fern. Und wenn die dann bei Flugbetrieb „aus dem Rahmen fällt“, wie ist es erst in Laubenheim mit der erwiesenermaßen höchsten Feinstaubbelastung von ganz Mainz aus industriellen und Verkehrsquellen? (vgl. Emissionskataster Rheinland-Pfalz, 2020).

Da das Schreiben der Bürgerinitiative Fluglärm weitere vom Ortsbeirat fachlich teilweise nicht beurteilbare Anregungen und Detailforderungen enthält sei es als Anhang der Begründung nachfolgend dokumentiert.

Für die SPD	Für die CDU	Für B90/Grüne	Für die FDP	Für die ÖDP
Wolfgang Stampf	Norbert Riffel	Gabriele Müller	Dr. Christian Hecht	Ulrich Frings

Anhang



Mainz-
Laubenheim
Bürgerinitiative
Fluglärm
Gerd Schmidt

13. Februar 2024

Antrag, UFP-Messungen RLP

A Vorbemerkung

Triebwerksabgase von Jets am Boden (Rollen, Triebwerkwarmlaufen...) sind hauptverantwortlich für die hohen Ultrafeinstaub -UFP- Emissionen von Flughäfen. Obwohl dies seit langem bekannt ist, ist die Erkenntnislage hinsichtlich der Ausbreitung und der konkreten Auswirkungen noch dürftig. Dies rührt unter Anderem aus fehlenden systematischen Messungen, die Aufschluss über die Quelle und das Ausbreitungsverhalten von UFP liefern.

Mit dem Rechenmodell des Umweltbundesamtes und dessen Festlegung des Flughafens als Emissionsquelle lassen sich die in größerer Entfernung gemessenen Immissionskonzentrationen nicht erklären. UFP-Immissionsspitzen (Sekundenintervalle) aus Messungen unter den An- und Abflugrouten weisen eher auf einen Zusammenhang mit den Flugzeugüberflügen hin.

Seit März 2023 werden UFP in Mainz Hechtsheim mittels einer vom hessischen Landesamt HLNUG ausgeliehenen Station gemessen. Registriert wurden erhöhte UFP-Konzentrationen, die mit dem lokalen Flughafenbetrieb und dem Straßenverkehr als Emissionsquellen nicht erklärt werden können. Dagegen korrelieren die dokumentierten, kurzzeitigen Konzentrationsspitzen mit den Über- und Vorbeiflügen der Südumfliegungen sowie den Landeüberflügen (siehe Anlage). Eine abschließende Bewertung des Ausmasses der Belastung, sowie des Ausbreitungsverhaltens und der Dimension der Bürger-Betroffenheit ist mit einer temporären und punktuellen Messung nicht möglich. Für eine umfassende Bewertung braucht es ein systematisches Messraster und ein geeignetes Mess- und Betriebskonzept.

B Betroffenheit

Ultrafeinstaubimmissionen gefährden die Gesundheit der Menschen. Betroffen sind die Bürgerinnen und Bürger der Fraport Anrainergemeinden in der Abgasfahne des Flughafens, die -entgegen des UBA-Rechenmodells- doch bis nach Mainz reichen könnte. Nach den Messergebnissen der Hechtsheimer Messstation ist auch nicht auszuschließen, dass der über Mainz geleitete An- und Abflugverkehr zu UFP-Immissionsbelastungen im Mainzer Stadtgebiet führt. Betroffene wären dann hauptsächlich die Bürger der Stadtteile Laubenheim, Weisenau, Hechtsheim, Oberstadt, Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg. Das müsste geklärt werden.

C Beschlussvorschlag

Aus vorgenannten Gründen bittet der Ortsbeirat die Stadtverwaltung Mainz das zuständige rheinland-pfälzischen Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität – MKUEM- anzuschreiben. Das MKUEM möge entsprechend dem Vorsorgeprinzip die Gefährdung Mainzer und rheinhessischer Bürger durch die Exposition von Ultrafeinstaub aus dem Flugverkehr auf der Grundlage eines Messrasters und einem geeigneten Mess- und Betriebskonzepts messtechnisch überprüfen.

Nachfolgende Randbedingungen sind bei der Konzepterstellung zu beachten:

- Das Messnetzraster muss eine gesicherte Aussage über die lokale Verteilung der Immissionsbelastung erlauben.
- Bei der Bestimmung von UFP ist die Anzahl-Konzentration je ccm Luft maßgeblich.
- Triebwerkspartikel sind zunächst extrem klein, vielfach bilden sie sich erst nach dem Austritt in der Abgaswolke. Die Detektionsgröße muss demzufolge so klein wie möglich gewählt werden. Maßgeblich muss dem Stand der Technik entsprechen und nicht dem Interesse von Lobbyorganisationen folgen, die aktuell die Norm-Untergrenze von 7 auf 10 Nanometer nach oben verschieben wollen! Damit würde ein sehr großer Anteil durchs Raster fallen - ein Abbild der Gesamtbelastung ausgeschlossen.
- Mess-Ergebnisse sind in der Regel punktuelle Augenblickswerte. Darum braucht es mehrere Mess-Stellen die geografisch sinnvoll angeordnet sind und ein möglichst klein gewähltes Mess-Intervall. (Max.1 Sekunde).
- Die verwendete Mess-Technik muss in der Lage sein, verkehrsnah Belastungen korrekt abzubilden. SMPS-Geräte sind diesbezüglich ungeeignet!
- Eine Bewertung der Messergebnisse ist nur nach Hinzunahme von Wind- und Wetterdaten, die das Klein-Klima im Umfeld der Messstation zeigen, valide.