



11. Oktober 2025

Ergebnisniederschrift der Sitzung vom 9.10.2025

Dauer: 19:30 Uhr bis 21:00 Uhr

Teilnehmer: Joachim Alt, Bettina Appelt, Roland Beckhaus, Hannelore Feicht (Moderation), Karl-Heinz Hook, Stefan Indra, Hartmut Rencker, Gerd Schmidt (Protokoll)

TOP 1, Informationsveranstaltung am 30.10.2025 im Weisenauer Kulturheim, Thema: Änderung des Betriebskonzepts von Fraport



Bettina Appelt berichtete über die geplante Informationsveranstaltung (siehe Bild) und den vorgesehenen Verlauf.

Gerd Schmidt stellte nochmals kurz das Betriebskonzept, seine möglichen Auswirkungen und die möglichen rechtlichen Schritte vor. Auf TOP 1 des Ergebnisprotokolls vom 10.07.2025 wird verwiesen.

TOP 2, Abschlussbericht: Temporäre Luftschadstoffmessungen in Mainz Hechtsheim

1. Die oberen Landesbehörden HLNUG Hessen und LUF Rheinland-Pfalz haben Anfang Oktober den Abschlussbericht zu „Temporäre Luftschadstoffmessungen in Mainz Hechtsheim“ vorgelegt.

Die rheinland-pfälzische Umweltministerin Katrin Eder hat hierzu am 6. Oktober 2025 nachfolgende Pressemeldung herausgegeben:

„Ultrafeinstaub-Messungen in Mainz – Ergebnisse zeigen keine erhöhten Konzentrationen durch Flugverkehr im Mainzer Stadtgebiet – künftig kontinuierliche Messungen von Ultrafeinstaub

„Im Sinne des Schutzes von Mensch und Umwelt ist es mir wichtig, dass alle schädlichen Luftschadstoffe kontinuierlich gemessen werden – dazu gehört auch Ultrafeinstaub – kurz UFP. Deswegen wird es entsprechend der aktuellen EU-Luftqualitätsrichtlinie auch in



Rheinland-Pfalz künftig dauerhafte UFP-Messungen geben. Das Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz rüstet hierfür kurz- und mittelfristig insgesamt drei Messstationen des Landesmessnetzes ZIMEN mit entsprechenden UFP-Messsets aus“, sagte Umweltministerin Katrin Eder anlässlich der Veröffentlichung des finalen Abschlussberichts zu UFP-Messungen in Mainz Hechtsheim. Mit den ersten Messungen ist Mitte 2026 zu rechnen. Um einen guten Überblick über die Belastungen zu bekommen, werden die Standorte so ausgewählt, dass sowohl der Hintergrund als auch ein lokaler „Hot Spot“ (verkehrs- und industrienah) abgedeckt wird.

„Ich lege Wert darauf, dass auch in Mainz Messstationen entsprechend ausgerüstet werden. Hier kann durch die Lage der Stationen die UFP-Belastung im städtischen Hintergrund, beispielsweise durch Heizungen, und Straßenverkehr hinreichend abgebildet werden. Diese Quellen spielen in Rheinland-Pfalz bei der UFP-Belastung eine besondere Rolle“, erläuterte Eder.

Zwischen März 2023 und April 2024 wurden in Mainz-Hechtsheim Messungen von Ultrafeinstaub (Messgröße Partikelanzahlkonzentration für 10 nm und größer) und weiterer Schadstoffe durchgeführt. Der nun vorliegende Abschlussbericht der gemeinsamen Messungen des Landesamtes für Umwelt Rheinland-Pfalz (LfU) und des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) zeigt klar auf, dass die UFP-Konzentrationen in Mainz-Hechtsheim deutlich niedriger liegen als an anderen Messstellen des hessischen Messnetzes im Rhein-Main-Gebiet. Die Ergebnisse sind vielmehr typisch für ein Wohngebiet des städtischen Hintergrunds. Auch treten kurzfristige, hohe Konzentrationswerte in Mainz-Hechtsheim deutlich seltener auf als beispielsweise an den Messstellen in Raunheim und Frankfurt-Schwanheim.

Die Luftschadstoffsituation am Messstandort Mainz-Hechtsheim wird überwiegend durch Quellen im Mainzer Stadtgebiet dominiert. Dabei ist vor allem der lokale Straßenverkehrseinfluss, der Betrieb von privaten Heizungsanlagen in der kälteren Jahreszeit zu nennen sowie Außenaktivitäten (zum Beispiel Grillen, Grünpflege) und landwirtschaftliche Tätigkeiten in den wärmeren Monaten.

Weiterhin haben die Messungen – auch unter Berücksichtigung der Windrichtungen – ergeben, dass die Orientierungswerte für hohe Partikelanzahlkonzentrationen nach aktuellen WHO-Kriterien weitestgehend nicht überschritten werden. Im Vergleich zu den HLNUG-Messstationen in Raunheim, Frankfurt-Schwanheim und Frankfurt Friedberger Landstraße ist die Partikelanzahlkonzentration hier deutlich niedriger. Die Ergebnisse einer Quellenanalyse deuten auf eine Überlagerung von Partikelemissionen überwiegend aus dem Kfz-Verkehr (Schwerpunkt A60/B9; Weisenauer Brücke) und regionaler Verfrachtung von Emissionen beispielsweise von Industrie, Verkehr, Landwirtschaft sowie dem Betrieb des Flughafen Frankfurt hin. Weitere Untersuchungen haben darüber hinaus gezeigt, dass Überflüge von Flugzeugen (Überflughöhe circa 1.000m) die Partikelanzahlkonzentration in Mainz-Hechtsheim nicht beeinflussen.

Zum aktuellen Zeitpunkt existieren weder einheitliche Messverfahren noch gesetzliche Grenz- oder Zielwerte für UFP. Dennoch gibt es Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zur allgemeinen Einstufung von UFP-Konzentrationen. Laut deren Luftgüteleitlinien war die UFP-Konzentration in Mainz-Hechtsheim nur selten als hoch einzuschätzen. Der Stundenmittelwert war in Mainz-



Hechtsheim in zwei Prozent der erfassten Stunden höher als der WHO-Orientierungswert von 20.000 Partikel pro cm^3 . Der Tagesmittelwert liegt an elf Prozent der gemessenen Tage über dem Orientierungswert von 10.000 Partikel pro cm^3 . Im Vergleich zu den anderen UFP-Messstellen im Rhein-Main-Gebiet ist dies deutlich seltener. So wird beispielsweise der Orientierungswert für das Tagesmittel in Frankfurt-Schwanheim an mehr als jedem zweiten Tag überschritten.

Es ist dennoch geboten, die Belastungen von Ultrafeinstaub allein aufgrund möglicher gesundheitlicher Auswirkungen in den Blick zu nehmen. Durch ihre geringe Größe können sie unter anderem besonders tief in die Lunge eindringen und in den Blutkreislauf gelangen. Daher ist es wichtig, die Belastungen durch die verschiedenen Quellen in den Blick zu nehmen. Mit den künftigen UFP-Messungen wird Rheinland-Pfalz im Sinne des Schutzes von Mensch und Umwelt weiter vorangehen.

Der Abschlussbericht ist online abrufbar unter <https://luft.rlp.de/zentrales-immissionsmessnetz-zimen/sonderthemen/ufp-ultrafeine-partikel>

Hintergrund:

Als ultrafeine Partikel (UFP) beziehungsweise Ultrafeinstaub werden alle Partikel mit einem Durchmesser kleiner als 100 Nanometer (nm) bezeichnet. Sie bilden damit die kleinsten festen und flüssigen Teilchen in unserer Luft. Ultrafeine Partikel entstehen als Produkt aus gasförmigen Vorläufern und während Verbrennungsprozessen. Abhängig von ihrer jeweiligen Quelle weisen UFP sehr unterschiedlichen chemische und physikalische Eigenschaften auf. Sie stellen eine Teilmenge des Feinstaubes dar, tragen aber aufgrund ihrer geringen Größe kaum zur Massenkonzentration der Feinstaubfraktionen PM₁₀ oder PM_{2,5} bei.

Die hier beschriebenen Messungen in Mainz-Hechtsheim fanden im Rahmen eines Kooperationsvertrages zwischen dem Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (LfU) und dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) statt. Dieses Projekt wurde vom rheinland-pfälzischen Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität bezuschusst.“

2. AZ und SWR haben daraufhin berichtet, dass die Messungen in Hechtsheim gezeigt hätten, dass es dort keine UFP-Immissionseinwirkungen aus dem Flugverkehr gebe.

3. Joachim Alt hat hierzu nachfolgende Stellungnahme verfasst:

„Der Abschlussbericht über die Messung ultrafeiner Partikel in Mainz-Hechtsheim ist nun öffentlich. Die Umweltbehörden von Hessen und Rheinland-Pfalz haben parallel dazu Pressemeldungen in Umlauf gebracht in denen die Ergebnisse eingeordnet bzw. bewertet wurden.

Dabei gibt es deutliche Diskrepanzen zwischen den Meldungen in Funk und Fernsehen und dem eigentlichen Abschlussbericht. Hat man diesen überhaupt gelesen oder passte er nicht in die politische Strategie? Die Kernaussage in den Medien war, dass Partikel aus Flugzeugtriebwerken die Luftqualität in Mainz nur unwesentlich beeinflussen. Maßgeblich für die Luftqualität hier seien der Autoverkehr, private Heizungen bzw. regionale Emittenten. Ganz allgemein wird hinsichtlich des Partikeleintrages die Theorie vom „Herüberwehen“ in den Raum gestellt. Dies



ist völlig abwegig, da selbst eine Autobahn nach 100 m 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 Zusammenhang mit dem Flugbetrieb sei so gut wie ausgeschlossen.

Der vielfach vorgenommene Vergleich mit anderen Mess-Stationen im Umfeld des Flughafens dient lediglich der Verharmlosung (siehe hierzu die angefügten Tabellen aus dem Bericht). Die Wetterverhältnisse dort lassen sich nicht auf Mainz-Hechtsheim übertragen. Unmittelbar am Flughafen wird deutlich mehr Kerosin verbrannt, als über unseren Köpfen. Während die Flugrouten z.B. in Raunheim eng gebündelt verlaufen, sind diese über Mainz und Rheinhessen bzw. in der Region 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. Ganz offensichtlich hat man den blauen Himmel und die saubere Luft während des Lock-Downs über Mainz längst vergessen.

Für eine wissenschaftliche Untersuchung ist es essenziell wo man misst, was man misst und welche Rahmenbedingungen zu beachten sind!

Der Mess-Ort in Hechtsheim lag in einer tiefen Senke hinter der Frankenhöhe, ca. 700 m südlich der Flugroute für den Landeanflug auf die Südbahn und ca. 1,8 km südlich der Autobahn A60, hinter dem eigentlichen Wohngebiet am Rande des Kesseltales, dass für die Frischluftzufuhr des Stadtteils aus dem Süden sorgt. Aus diesem Grund spricht dieser Ort nicht für eine zuverlässige und umfassende Ermittlung von Partikel-Immissionen aus dem Flugbetrieb. Dies zeigt sich auch im Messverlauf. So war z.B. zu beobachten, dass die Belastungswerte beim Vorbeiflug einiger weniger Flugzeuge auf der „Südumfliegung“ deutlich höhere Einträge bewirkten, als über hundert Flugbewegungen im 700 m entfernten Landeanflug!

In Bezug auf die verwendete Mess-Technik hat sich einiges verändert. Nach einer aktuell durchgeführten Verschlechterung der Mess-Norm (die Untergrenze wurde von 7 auf 10 Nanometer angehoben), fokussiert man sich nur noch auf einen Bruchteil der Gesamtbelastung. Ohne diese Maßnahme lägen die Immissionswerte etwa doppelt so hoch! Man halbiert scheinbar die reale Belastung indem man die kleinsten aber gesundheitlich problematischsten Partikel einfach ausblendet. Aus den Augen – aus dem Sinn!

Zusammenfassend muss man feststellen, dass das, was man immer abgestritten hat, auch auf den Flughafen Frankfurt zutrifft. 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, gehört es doch im Kraftfahrzeugverkehr und der nationalen Schifffahrt längst zum Standard.

Weiterhin muss man feststellen, dass die Behörden im Sinne der Luftverkehrswirtschaft hier einen exzellenten Job gemacht haben. Letztlich geht es um den Schutz des Flugbetriebes und nicht um die Anwohner oder das Klima. Es passt nahtlos zum erklärten politischen Willen den Flugbetrieb zu stärken, Steuern und Abgaben zu senken und die bereits beschlossene Absenkung von Grenzwerten z.B. beim Feinstaub auszusetzen bzw. zeitlich zu verschieben. Der



Flugbetrieb soll wachsen, mehr fossiles Kerosin verbrannt werden. Klima und Umwelt sind da nur Stör-Faktoren.“

Tabellen aus dem Abschlussbericht des HLNUG und LUF und deren Kommentierung von G.Schmidt:

Tabelle 12: Anzahlkonzentration aller Partikel größer als 10 nm in Mainz-Hechtsheim, Frankfurt-Schwanheim, Frankfurt Friedberger Landstraße und Raunheim im Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis 30. April 2024. Datengrundlage sind Stundenmittelwerte.

Messstation	Mittelwert (1/cm ³)	Median (1/cm ³)	10. Perzentil (1/cm ³)	90. Perzentil (1/cm ³)
Mainz-Hechtsheim	6 400	5 400	2 400	11 400
F-Schwanheim	13 600	8 500	3 500	33 000
F Friedberger Land- straße	10 700	9 200	4 000	19 300
Raunheim	9 300	7 500	3 000	17 800

Kommentierung 1: In der Tabelle 12 werden die Konzentrationen Mainz-Hechtsheim, F-Schwanheim, F-Friedberger Landstraße und Raunheim dargestellt. Datengrundlage sind Stundenmittelwerte. Damit werden im Sekunden- und Minutenmittel auftretende Spitzenwerte weg-gemittelt. Es dürfte klar sein, dass bei einem höheren Überflug, z.B. in Mainz-Hechtsheim, Windeinflüsse wesentlich länger auf die UFPs einwirken und zu einer schnelleren Reduzierung der Konzentration am Boden führen als bei einem niedrigeren Überflug, wie z.B. in F-Schwanheim. Letztlich werden hier Werte verglichen, ohne die Störparameter zu betrachten.

Tabelle 13: Einordnung der gemessenen Anzahlkonzentration für Partikel größer 10 nm nach den Luftqualitätsrichtlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Hierbei wird die Anzahl und die relative Häufigkeit (bezogen auf den Messzeitraum) der Überschreitungen eines Stundenmittelwerts von 20 000 Partikeln pro cm³ und eines Tagesmittelwerts von 10 000 Partikeln pro cm³ angegeben.

Messstation	Überschreitungen des Stundenmit- telwerts (> 20 000 Partikel pro cm ³)		Überschreitungen des Tagesmittelwerts (> 10 000 Partikel pro cm ³)	
	Anzahl der Stunden	%	Anzahl der Tage	%
Mainz-Hechtsheim	132	2	38	11
F-Schwanheim	1573	21	188	61
F Friedberger Landstraße	670	9	177	55
Raunheim	598	7	124	38

Kommentierung 2: In der Tabelle 13 wird die die Überschreitung der WHO Mittelwerte dargestellt. Sehr wohl werden in Mainz-Hechtsheim Überschreitungen festgestellt und das trotz be-kannter Störgrößen (siehe Stellungnahme Joachim Alt). Im Bericht wird dargelegt, dass eine Quellenzuordnung nicht möglich ist. Dennoch wird der Flugverkehr als ursächliche Quelle aus-geschlossen. Eine sehr überraschende Vorgehensweise, hat doch der UBA-Abschlussbericht zum Flughafen Frankfurt den Flughafen (hier die Kerosinverbrennung in Triebwerken) als we-sentliche Quelle für Ultrafeinstaub im Umfeld des Flughafens identifiziert.



TOP 3, Wie können sich die von Fluglärm betroffenen Bürger wehren?

Der Fluglärmbeauftragte der VG Gau-Algesheim, Stefan Indra, berichtete über die Vorstellung seines Jahresberichtes im VG-Rat. Aus der Zuhörerschaft wurde an ihn die Frage herangetragen, was man als Fluglärm-Betroffener außer der Abfassung Fluglärmbeschwerden noch machen könne. Stefan Indra gab diese Frage an die LK weiter. Die LK nannte 10 Beispiele:

1. Beschwerde über das DFLD-Formular und Weiterleitung der Bestätigung an ausgewählte Politiker, z.B. Umweltministerin Eder.
2. Versendung von Beschwerden (formlos) an die örtlichen Kommunalpolitiker
3. Fragen über Abhilfemaßnahmen in den öffentlichen Sitzungen des VG-Rates
4. Suchen nach gleichgesinnten Betroffenen in der Nachbarschaft
5. Gründung einer BI oder Anschluss an eine bestehende BI oder an einen überörtlichen Verein
6. Mitgliedschaft in einer Naturschutz-, Verkehrs- und/oder Klimaschutzvereinigung, die in ihren jeweiligen Satzungen den Lärmschutz ansprechen
7. Vortragen des Beschwernisses in den Sprechstunden der lokal zuständigen Landtags- und Bundestagsabgeordneten
8. Teilnahme an Demos und Informationsveranstaltungen mit dem Thema Fluglärm
9. Verfassen von Pressemeldungen und Schreiben von Leserbriefen
10. Eintritt in eine Partei und dort Politisierung des Fluglärmschutzes

TOP 4, Windows-Programm zur Erleichterung der Abfassung von Fluglärmbeschwerden

Roland Beckhaus berichtete über ein Programm, mit dem die Abfassung von Fluglärmbeschwerden vereinfacht und aufgrund seiner auswählbaren Parameter wirkungsvoller gestaltet werden kann. Das Programm verwendet hierbei Daten von Flightradar 24, ist aber nicht mit der DFLD-Messwerteauswertung verknüpft. Die LK zeigte sich interessiert. Der Entwickler sollte in einer der nächsten Sitzungen sein Programm vorstellen.

TOP 5, Regelmäßige Weiterführung der LK Sitzungen

Nach den zahlreichen Absagen für die LK-Sitzung am 11.09.2025 stellte Hannelore Feicht die Weiterführung der regelmäßig terminierten LK-Sitzungen zur Diskussion. Alle Teilnehmer sprachen sich für die Fortführung der regelmäßigen Sitzungen aus.

gez.

Schmidt