



MARIO WEDDER / DAPD

Startender Passagierjet in Frankfurt am Main: „Schwere handwerkliche Fehler“

GUTACHTEN

Risiko aus der Luft

Gefährden Behörden und der Frankfurter Flughafenbetreiber die Gesundheit der Anwohner? Sie sollen die Belastung durch Jet-Abgase verharmlost haben.

Die Richter hatten schon skizziert, wie sie sich den Ablauf der Verhandlung im März vorstellten. Sie wollten das Nachtflugverbot behandeln, klären, ob die Behörden den Krach durch die neue Landebahn richtig vorausgesagt haben, und urteilen, wie viel Geld lärmgeplagten Anwohnern zusteht. Mit diesen Fragen hätten sich die Juristen am Leipziger Bundesverwaltungsgericht beschäftigt, um zu entscheiden, ob die Genehmigung der neuen Landebahn des Frankfurter Flughafens überhaupt rechters ist.

Doch nun haben sie ein neues Problem auf dem Tisch. Anwohner in der Einflugschneise sorgen sich, dass weitaus mehr Gift aus Flugzeugabgasen auf sie herabrieseln könnte als bisher bekannt. Bürger und Kommunen drängen in einem eiligen Schriftsatz an das Gericht darauf, dass die Richter eine neue Stellungnahme in ihre Überlegungen einbeziehen.

Verfasst hat sie der Toxikologe Hermann Kruse von der Universität Kiel, den eine Frankfurter Bürgerinitiative eingeschaltet hat. Kruse, 69, überprüfte das zentrale toxikologische Gutachten, auf das sich der Genehmigungsbeschluss von 2007 gestützt hatte. Dabei will er „auf schwere handwerkliche Fehler gestoßen“ sein. Risiken durch krebserzeugende Anteile der Flugzeugabgase würden unterschätzt, das gefährliche Zusammenwirken verschiedener Giftstoffe nicht richtig berücksichtigt. Bei der Bestimmung der Schadstoffmengen seien sogar „plumpe Rechenfehler“ gemacht worden, behauptet Kruse.

Der Flughafenbetreiber Fraport bestreitet die Fehler und hält das Gutachten für „wasserdicht“. Kruse gilt im Unternehmen als umstrittener Experte. Allerdings

hat auch die hessische Landesregierung den Kieler Wissenschaftler schon als Sachverständigen zum Thema Flugzeugabgase beauftragt. Kruse erstellte 1999 zwei Expertisen. Darin verlangte er dringend Messungen, wie viel Schadstoffe die Flugzeuge in der Region in die Luft pusten.

Die Belastung, etwa durch krebserregende Stoffe wie Benzol sowie durch giftiges Stickstoffdioxid, sei nach den vorliegenden Daten bereits vor dem Ausbau des Flughafens zu hoch, warnte Kruse damals. Daher könnten „auch sehr kleine Zusatzbelastungen“ durch die neue Landebahn „zum Überschreiten von Wirkungsschwellen führen“ – der Dosis, welche die Gesundheit der Anwohner gefährden kann.

Kruses Expertise verschwand damals in der Schublade, das von ihm geforderte Messprogramm blieb aus. Im Genehmigungsverfahren stützte sich das hessische Verkehrsministerium dann auf eine Toxikologin, die vom Flughafenbetreiber Fraport beauftragt worden war und zu wesentlich freundlicheren Ergebnissen kam.

Diese Gutachterin, eine Mitarbeiterin der Umweltbehörde in Baden-Württemberg, stützte sich im Wesentlichen auf theoretische Berechnungen, die ihr von mehreren Ingenieurbüros geliefert worden waren. Auch sie stellte „Zielwertüberschreitungen“ fest, etwa für Benzol. Allerdings nur auf dem Flughafengelände – für die Anwohner drum herum sei „kein erhöhtes Krebsrisiko anzunehmen“.

Kruse wirft der Gutachterin dagegen insgesamt 20 Fehler vor, darunter „völlig unakzeptable Ausführungen zu Krebsrisiken“. Die hohe Belastung durch

Schwabstaub werde im Fraport-Gutachten „abgetan“, das mögliche Krebspotential des darin enthaltenen Metalls Antimon gar nicht erst berücksichtigt.

Zudem beruhen einige ihrer Annahmen auf falschen Berechnungen. Ermittelt man die Werte für Stickstoffdioxid nach der angeblich verwendeten Berechnungsformel, ergäben sich beim Nachrechnen um bis zu 74,6 Prozent höhere Ergebnisse. Die Anwälte der Würzburger Kanzlei Wolfgang Baumann, die Anwohner im Süden Frankfurts vertreten, halten das für „Wissenschaftsbetrug“.

Die Fraport-Gutachterin erklärt auf Nachfrage, sie habe die Werte gar nicht selbst berechnet. Man habe ihr Daten vorgelegt, dann habe sie abgeschätzt, welche Risiken sich daraus ergeben könnten. Bei der Fraport heißt es, dass es sich „um ein Missverständnis“ handeln müsse. Barbara Schreiber, Umweltexpertin des Unternehmens, versichert, die Daten und das Gutachten seien intern „mehrfach überprüft und bestätigt worden“.

Allerdings mussten die Ausbau-Verantwortlichen bereits zugeben, dass sie schon den Lärm durch die neue Bahn unterschätzt haben. Nach Verkehrsminister Dieter Posch (FDP), dessen Behörde die Landebahn genehmigt hatte, räumte auch Hessens Sozialminister Stefan Grüttner (CDU) ein, in der Praxis sei es „lauter geworden, als jede Berechnung erwarten ließ“. Regierungschef Volker Bouffier (CDU) fordert nun Nachbesserungen beim Lärmschutzkonzept: „So, wie es ist, ist es nicht hinnehmbar.“

Dabei soll es nach allen Prognosen noch viel lauter werden, wenn die Landebahn erst umfänglich genutzt wird. Dann würden laut Planungsunterlagen rund 280 000 Menschen unter dem Lärmteppich leben – und rund tausend Flugzeuge pro Tag etwa über die Frankfurter Nachbarstadt Offenbach donnern. Dort darf wegen des Fluglärms schon heute auf rund 80 Prozent der Stadtfläche nur noch eingeschränkt gebaut werden. „Wir dürfen dort eigentlich nicht einmal mehr eine Kinderkrippe errichten“, klagt der Offenbacher FDP-Stadtrat Paul-Gerhard Weiß: „Kein vernünftiger Mensch würde heute noch einmal so eine Bahn mitten in einer der am dichtesten besiedelten Regionen Deutschlands bauen.“

MATTHIAS BARTSCH

Giftige oder krebserregende Stoffe in Triebwerksabgasen

- Benzol und andere flüchtige organische Verbindungen
- Schwebstaub mit Ruß und Schwermetallen
- Kohlenmonoxid
- Schwefeldioxid
- Stickstoffdioxid
- Weitere Stickoxide



DER SPIEGEL