



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

Mitglied im Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI)
"Kein Flughafenbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr"
und im Netzwerk "Stay Grounded"



17.05.2026

Fraport, DFS und
Landesregierung:

Weiterentwickeltes Betrugskonzept

Die [Sitzung](#) der Fluglärmkommission am Mittwoch, den 06.05., war Anlass für ein Informations-Feuerwerk zum künftigen Betrieb am Flughafen Frankfurt.



Die Flughafen-Betreiber im Bürgerdialog.

[Fraport](#), [DFS](#), das zuständige [Hessische Wirtschaftsministerium](#) und die [FLK selbst](#) gingen mit Presseerklärungen an die Öffentlichkeit, und die meisten Medien berichteten ähnlich wie die [Hessenschau](#).

In der FLK-Sitzung wurden mehr als ein Dutzend Präsentationen vorgestellt. Man fühlt sich zunächst von der schiereren Menge von Text und Bildern beinahe erschlagen, aber sobald man anfängt, etwas genauer hinzuschauen, helfen drei Effekte.

Erstens gibt es eine selbst für dieses Umfeld erstaunliche Häufung an leeren Floskeln und aussage-losen Phrasen, bei denen es sich nicht lohnt, nach Hintergründen zu suchen.

Zweitens gibt es eine grosse Menge Doppelungen: viele Texte sagen mit nur wenig veränderten Worten dasselbe.

Drittens aber: je mehr man auf inhaltliche Aussagen stösst, die erkennen lassen, worum es hier geht, desto mehr steigen zunächst die Verwunderung, dann das Unverständnis und schliesslich der Verdacht, dass hier mit reichlich Unverschämtheit und Arroganz gelogen, betrogen und gedealt wird. Das motiviert natürlich, dem im Detail nachzugehen und es ggf. zu dokumentieren.

Wir betrachten hier deshalb (unterschiedlich intensiv) nachfolgende Punkte:

- [Was ist neu ?](#)
- [Der Ursprungs-Betrug: „Die Südumfliegung funktioniert \(nicht\) !“](#)
- [Die „Planfeststellungskonformität“](#)
- [Das „Übergangskonzept“](#)
- [Die Lärmschutzbereiche 2033](#)
- [Das „Lärmschutzpaket“](#)
- [Wie geht es weiter](#)

Warnung: der folgende Text enthält nicht gekennzeichnete [ironische](#) und [satirische](#) Elemente, [Sarkasmus](#) und [Zynismus](#) versuchen wir soweit möglich zu vermeiden (gelingt aber nicht immer).

Was ist neu ?

Im Vergleich zu dem im Juni letzten Jahres etwas überstürzt [vorgestellten Konzept](#) gibt es einige Veränderungen, aber da die Aussagen nun nicht mehr in [einer Präsentation](#) zusammengefasst, sondern an mehreren Stellen verteilt sind, ist es nicht ganz leicht, den Überblick zu behalten.

Die wichtigsten Punkte sind aber wohl in der [FLK-Präsentation von DFS und Fraport](#) mit dem Titel "Übergangskonzept und weiterentwickeltes Betriebskonzept" und in einem [Eckpunkte-Papier](#), das auf der Ministeriumsseite zu finden ist, enthalten. Uns sind da folgende Veränderungen in den technischen Abläufen aufgefallen:

- Es gibt ein "Übergangskonzept", das Änderungen am gültigen Betriebskonzept beinhaltet, die solange in Erprobung/Umsetzung bleiben, bis ab einer bestimmten Auslastung das "erweiterte Betriebskonzept" in Kraft tritt.
- Die Nutzung wechselt zwischen Südumfliegung und Nordwestabflug nicht mehr zu bestimmten Zeiten, sondern wird "bedarfsgesteuert" von der DFS "geschwitcht".
- Die bisher nicht genutzte Abflugroute "ULKIG" von der Startbahn West, deren stärkere Nutzung erwogen wurde, wird nicht mehr erwähnt.

Weitere Neuigkeiten gibt es im Bereich "Schallschutz":

- Ein Entwurf für die "Lärmschutzbereiche 2033" wird vorgestellt und Rechnungen dazu präsentiert.
- Ein "zusätzliches" und "freiwilliges" Lärmschutzpaket wurde (mit Vorbehalt) vereinbart.

Details dazu haben wir weiter unten im Kontext der jeweiligen Inhalte zusammengestellt.

Der Ursprungs-Betrug: „Die Südumfliegung funktioniert (nicht) !“

Im Planfeststellungsverfahren zur letzten Ausbaurunde des Flughafens, die auch die Landebahn Nordwest beinhaltete und damit eine wesentliche Neugestaltung des An- und Abflug-Regimes erforderte, war die [Südumfliegung](#) der Kompromiss, der die neue Lärmverteilung in der Region mehrheitlich akzeptabel machen sollte. Trotz [frühzeitiger Warnungen](#) vor Inbetriebnahme der LBNW und [schnell einsetzender Probleme](#) unmittelbar danach wurde sie daher von Betreiber-Seite (und von denen, die sonst bei Starts direkt überflogen würden) hartnäckig sowohl juristisch verteidigt als auch immer wieder nachgerüstet und optimiert.

Noch in der Sitzung der FLK im September 2025 (nach Bekanntwerden des neuen Betriebskonzepts) hat die DFS in einer [Präsentation](#) gezeigt, was sie alles unternommen hat, um die Südumfliegung für höhere Kapazitätsanforderungen fit zu machen. Aus den Folien (und auch aus dem [Protokoll](#) der Sitzung) geht allerdings nicht genau hervor, wie der Stand aktuell ist. Man gewinnt den Eindruck, dass die DFS technisch alles mögliche getan hat, aber nach wie vor an menschlichem Unvermögen ("operational errors", "human factor") scheitert und nun auf pädagogische Maßnahmen setzt (Video: "Kurveflug für Dummies" o.ä.).

Inzwischen soll es allerdings egal sein, wie gut die Südumfliegung funktioniert, sie kann die erforderliche Kapazität nicht liefern. Dazu gibt es im Protokoll (S. 12 und Anhang) einen aufschlussreichen Austausch zwischen der DFS und einem nicht genannten Fragesteller (der vermutlich für den DFLD in der FLK sitzt, wir kennzeichnen ihn im Folgenden willkürlich mit HW):

HW: "Bitte um Erläuterung des Satzes: Selbst bei Herstellung der Unabhängigkeit der Südumfliegung kann im Gesamtsystem die Zielkapazität von 126 Bewegungen pro Stunde nicht erreicht werden."

DFS: "Aufgrund der notwendigen Tabuzone 25L im Anflug für Abflüge auf der Südumfliegung ist die luftseitige Kapazität dahingehend limitiert, dass diese Rahmenbedingungen bereits eine Erreichbarkeit der Zielkapazität unmöglich machen."

*HW: "Wenn die Unabhängigkeit der Südumfliegung gegeben ist, sollte die Tabuzone aus dem PFV gelten und wenn bei dieser Tabuzone die Zielkapazität nicht erreichbar ist, hat die Vorhabensträgerin **entweder eine Fehlplanung beantragt oder ... vorsätzlich Falschaussagen gemacht**. Das sollte aber das Problem der Fraport sein und nicht das der betroffenen Kommunen."*

Nun werden aber Probleme der Fraport meist sehr schnell doch wieder Probleme der betroffenen Kommunen, und so ist es auch hier. Unabhängig davon, wie lange die Südumfliegung tatsächlich noch die Abflüge vom Parallelbahnsystem aufnehmen könnte, gibt es ja schon lange den Wunsch der Fluggesellschaften, auf diesen unnötigen Umweg im Süden zu verzichten, und dem kommen sie jetzt schon ein gutes Stück näher. Zwei Punkte sprechen dafür, dass hier ein wesentlicher Grund für die geplanten Änderungen liegt.

Zum einen zeigt eine [Präsentation](#) von Horst Weise vom DFLD (die leider ohne die in der FLK gezeigten Animationen deutlich schwerer verständlich ist), dass die "Switch-Funktion", mit der die DFS zwischen Nordwestabflug und Südumfliegung umschalten will, in der Praxis wahrscheinlich nicht so sauber ablaufen wird wie behauptet, und er deutet mit dem Hinweis, dass das bei Wechseln der Betriebsrichtung ähnlich ist, auch an, worauf das hinauslaufen könnte: neben der Anzahl der Starts wird es auch hier eine Reihe von nicht nachvollziehbaren Kriterien geben, die es der DFS erlauben, den Betrieb so zu steuern, wie sie bzw. Fraport es gerade für richtig halten. Wenn es also [im Vortauanus regnet](#) oder [auf der Airbase Erbenheim Betrieb ist](#), kann auch entsprechend gewischt werden (falls dann mal nicht [direkt über Raunheim](#) gestartet werden soll).

Und dann gibt es da ja auch noch ein anderes Mysterium, das [schon lange](#) einer Klärung bedarf. Die "Tabuzone", die die Südumfliegung angeblich so sehr beschränkt, wird gebraucht, damit Durchstart-Manöver auf der Südbahn nicht mit Abflügen von der Centerbahn in Konflikt kommen können. Aber warum wird dann nicht bei Betriebsrichtung 25 generell auf der Centerbahn gelandet und von der Südbahn Richtung Süden gestartet, so dass es einen solchen Konflikt nicht geben kann? Die Starts nach Norden, bei denen stattdessen dann ein solcher Konflikt auftreten könnte, sollten ja ursprünglich auf ein absolutes Minimum reduziert werden.

Die Südumfliegung von der Südbahn aus zu fliegen, ist nachweislich möglich und kann auch nicht soviel komplizierter sein als von der 500 Meter weiter nördlich gelegenen Centerbahn (und wäre für Raunheim wahrscheinlich sogar leiser). Und da Landungen auf der Centerbahn bei BR25 als [betriebllich vorteilhaft und lärmindernd](#) eingestuft wurden, ist nicht erklärlich, warum sie nicht generell eingeführt wurden - es sei denn, Fraport wollte das Problem so nicht lösen, weil sie von Anfang an [damit gerechnet haben](#), dass sie in absehbarer Zeit doch wieder einen (Nord-)Westabflug brauchen würden und dann natürlich nicht von einer Bahn starten wollten, von der man den Fehlanflügen von gleich zwei weiteren Bahnen in die Quere kommen kann.

(Wir wissen nicht, ob die aus dem regelmäßigen Landeanflug auf die Centerbahn resultierende Lärmverschiebung auch noch spezifische Nachteile in Offenbach oder anderswo bringen würde, halten es aber generell für sehr unwahrscheinlich, dass Lärmbelastungen, egal wo sie auftreten, die Fraport-Planungen ernsthaft beeinflussen.)

Die „Planfeststellungskonformität“

Bereits als im letzten Jahr erste Details des neuen Betriebskonzepts bekannt wurden, wiesen Vertreter*innen betroffener Kommunen darauf hin, dass damit [politische Versprechen](#) aus dem Planfeststellungsverfahren gebrochen würden, und kündigten ein juristisches Vorgehen dagegen an. Einen Tag vor der Sitzung der FLK erschien u.a. auf der Webseite der Stadt Flörsheim eine [Stellungnahme](#) von Vertreter*innen der Kommunen nördlich des Mains, in der es u.a. heisst:

"Die Menschen, die in unseren Städten wohnen und arbeiten, leiden unter der Landebahn Nordwest. Man hat uns mit der Inbetriebnahme dieser Bahn versprochen, dass nur noch ganz selten über unsere Wohngebiete gestartet wird. Die damit verbundene Entlastung in den Lärmwirkungen ist nie eingetreten. Das Gegenteil ist der Fall."

*"Wenn das im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegte Betriebskonzept nicht funktioniert, muss dieser Beschluss wieder geöffnet werden, um über weitere Nebenbestimmungen und Auflagen den Betrieb in Frankfurt so zu organisieren, dass er ohne ständige Einzelfreigaben zurechtkommt. **Letztendlich bleibt wohl nur, die Überlastung des Systems abzubauen, das bedeutet weniger Flugbewegungen.**"*

Der letzte Satz ist wirklich bemerkenswert. Bürgerinitiativen fordern ja schon lange, die Zahl der Flugbewegungen auf FRA nicht mehr zu steigern, sondern zu reduzieren, aber von Kommunalvertreter*innen war das bisher nur selten zu hören.

Die Stellungnahme erwähnt ein juristisches Vorgehen gegen das neue Betriebskonzept eher am Rande, und das ist wohl auch realistisch. Die Ministeriums-Juristen haben in einer eigenen [Präsentation](#) deutlich gemacht, dass Fraport im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses bei der Festlegung betrieblicher Abläufe weitgehende Freiheiten hat und der darin festgeschriebene Schutz vor Fluglärm nur minimal ist, und schliessen daraus u.a.:

- Änderungen des Betriebskonzepts als solches stellen keinen Widerspruch zum PFB dar und sind insoweit planfeststellungskonform.
- Die Lärmauswirkungen für 2033 (560.000 Bewegungen) sind nach Art und Ausmaß mit der Abwägung im PFB vereinbar.
- Weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen (i.S.v. betrieblichen Regelungen) ... wären rechtswidrig.

Das Ministerium will nicht nur die Menschen nicht besser schützen, es will das auch garnicht dürfen.

Die Gerichte haben ebenfalls schon vor Jahren deutlich gemacht, dass sie das Betriebskonzept für sehr veränderbar halten. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat schon 2013 [geurteilt](#), dass die Südumfliegung nicht festgeschrieben werden darf, wenn sie die geforderte Kapazität nicht garantieren kann, und das Bundesverwaltungsgericht hat dieses Urteil [nur deshalb aufgehoben](#), weil es in diesem Verfahren ausschliesslich um Lärmaspekte gehen durfte. Dass Fraport frei entscheiden kann, welche Routen sie nutzen möchten, haben beide bestätigt.

Es handelt sich also bei diesem neuen Betriebskonzept nicht um einen rechtlichen Verstoss, sondern um einen politischen Betrug, und als solchen muss man ihn auch darstellen und dagegen vorgehen. Das geht am besten, wenn man die Forderung aus der Stellungnahme in den Mittelpunkt stellt:

*"Zur Zielerreichung wird es notwendig sein, auch an die Kapazität heranzugehen und die Anzahl der Flugbewegungen zu reduzieren. **Kapazitätseinschränkungen dürfen kein Tabu sein.**"*

Das „Übergangskonzept“

Dazu stellen Fraport und DFS in der [einschlägigen Präsentation](#) zunächst erst einmal fest, dass sie trotz beschlossenerm Konzept, erlassener Verordnung ("Durchführungsverordnung" DVO) und sonstiger Regelungen völlig freie Hand haben:

- Das AIP bzw. die DVO **gibt heute grundsätzlich für den Standardbetrieb eine Aufteilung der Abflüge** nach Ausflugpunkten und LFZ-Klassen **vor**.(AIP: Aeronautical Information Publication, Luftfahrthandbuch)
- aber:**
- **Ein Verbot für einzelne LFZ-Klassen, Pisten, Abflugverfahren oder Ausflugpunkte gibt es nicht**, d.h. es können
 - alle Abflugverfahren und Ausflugpunkte
 - von allen Pisten und
 - von allen LFZ-Klassen

auf Basis von Einzelflugfreigaben bei betrieblichem Erfordernis befliegen werden.

Auf dieser Basis wird dann erläutert, was sich in nächster Zeit auch ohne formale Festlegungen ändern soll, bis dann irgendwann eine neue DVO erlassen wird und ein neuer AIP-Eintrag erfolgt, die natürlich auch wieder genau die gleichen Schlupflöcher offen lassen.

Wann das passieren soll, bleibt offen. Als Kriterium wird ein "Eckwert 110" angegeben, der auch durch einige andere Präsentationen geistert, aber nicht weiter erläutert wird. Es handelt sich dabei um den sog. 'Koordinations-Eckwert', der die maximale Anzahl der pro Stunde an einem Flughafen abwickelbaren Flugbewegungen (Starts und Landungen) angibt. Er wurde in der Vergangenheit auch schon in [verschiedenen anderen Zusammenhängen](#) diskutiert und beträgt aktuell 104. Fraport hatte mit der Inbetriebnahme von Terminal 3 110 und langfristig mit dem Ausbau 126 angestrebt. Eine Begründung, warum ab 110 Bewegungen pro Stunde die Südumfliegung überlastet sein soll, wird nicht gegeben, aber es steht wohl im Zusammenhang mit der Feststellung, dass nach derzeitiger DFS-Einschätzung *"die Abflugkapazität der Centerbahn ... aufgrund dieser Abhängigkeiten in der Realität auf ca. 24 Abflüge / Stunde (=100% Auslastung) limitiert"* ist.

Die weitere Diskussion dieses "Übergangskonzepts" beschränkt sich dann darauf, mit vielen Grafiken zu zeigen, dass derzeit zwar noch tagsüber zwischen 15:00 und 18:00 Uhr einige der sog. "2-strahligen Heavies", also neuerer grosser Interkontinental-Flugzeuge, die nur noch zwei statt vier Triebwerke haben und aktuell den Nordwestabflug nehmen sollten, auf die Südumfliegung verlagert werden können, das aber in den kritischen Nachtzeiten jetzt schon nicht mehr, und künftig eben garnicht mehr, gehen wird.

Immerhin sollen in einem "Probetrieb" täglich 0-5 solcher Abflüge auf die Südumfliegung verlagert werden, um im Nordwesten guten Willen zu demonstrieren, ehe sie dort später die volle Dröhnung abbekommen. Denn eine Arbeitserleichterung will sich die DFS im neuen Konzept nicht nehmen lassen: egal ob Nordwestabflug oder Südumfliegung gewählt werden, es soll dann immer alles da oder dorthin gepackt werden (abgesehen natürlich von den "Einzelflugfreigaben", die immer dann möglich sind, wenn die DFS sie für notwendig hält).

Sofern wir hier nicht irgendetwas Wichtiges übersehen haben, sieht es ganz so aus, als sollten hier Betroffene, und insbesondere ihre kommunalen Vertreter*innen, mit diesem Theater veralbert werden. Sollten Flughafen-Fans in Kommunalverwaltungen und -parlamenten demnächst doch von "Entgegenkommen", "Erleichterungen" oder ähnlichem reden, wird es hoffentlich genug Menschen geben, die dem die Fakten entgegen halten können.

Die „Lärmschutzbereiche 2033“

Lärmschutzbereiche sind Konstrukte nach dem Fluglärmschutzgesetz, die Nutzungs-Verbote und Einschränkungen im Umfeld von Flughäfen definieren, die deren ungestörte Entwicklung sicherstellen sollen. Dort, wo solche Nutzungen schon vorhanden sind, definieren sie auch Ansprüche der Nutzer gegenüber dem Flughafen.

Im dichtbesiedelten Rhein-Main-Gebiet, in das der Flughafen seit fast 100 Jahren hinein wuchert, gibt es natürlich rundum Nutzungen, die Ansprüche auf passiven Schallschutz gegenüber dem Flughafen geltend machen können.

Die Ausdehnung dieser Bereiche ist im Wesentlichen von zwei Parametern abhängig: einmal davon, ab welchen Grenzwerten für die Lärmbelastung Schutz als notwendig definiert wird, und zum anderen davon, wie der Lärm in der Fläche berechnet wird. Beides wurde im FluLärmG und seinen Verordnungen vor fast zwanzig Jahren festgelegt und ist inzwischen völlig überholt und veraltet. Welche Grenzwerte nach dem aktuellen Stand der Lärmforschung notwendig wären, wurde zuletzt in einem Gutachten der ADF beschrieben, und wie Fluglärm gemäss EU-Norm aktuell zu berechnen ist und was das für die Ausdehnung der Schutzzonen bedeuten würde, wurde im Rahmen der letzten Lärmaktionsplanung 2022 verdeutlicht. Dass die aber in absehbarer Zukunft zur Wirkung kommen könnten, ist nicht zu erwarten.



Zum letzten "Stand der Beratungen zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG)" kennen wir nur einen Umlauf-Bericht des Umweltministeriums an die Umweltministerkonferenz der Länder vom Januar 2025, in dem versprochen wird, dass die 2017 begonnenen "Beratungen ... innerhalb der Bundesregierung fortgeführt" werden, um, wenn mal Zeit bleibt, die Winde günstig wehen und die Götter gnädig gestimmt sind, "ein ganzheitliches Konzept im Bereich des passiven Fluglärmschutzes mit Regelungsoptionen hinsichtlich des FluLärmG und zugehöriger Durchführungsverordnungen zu erarbeiten". Von einem ganzheitlichen Konzept zur Bekämpfung gesundheitsschädlichen Lärms in allen Bereichen, das eigentlich notwendig wäre, ist natürlich überhaupt keine Rede.

Das Umweltbundesamt, das die notwendigen fachlichen Arbeiten zur Überarbeitung des FluLärmG liefert, ist pflichtgemäss optimistischer und [hofft auf einen 2. Evaluationsbericht](#) seines Ministeriums schon "bis 31. Oktober 2027", der dann nur noch durch die Ressortabstimmung in der Regierung und den Bundestag muss. Doch noch vorhandene leise Zweifel werden nur subtil durch grafische Elemente angedeutet.

Die amtierende Regierung macht derweil aber schon mal Nägel mit Köpfen und hat einen [Referentenentwurf](#) vorgelegt, der "das Luftverkehrsgesetz ... insbesondere um Regelungen zum Fluglärmenschutz im zivilen Luftverkehr" ergänzen soll und die wichtigsten von Expert*innen [vorgeschlagenen Änderungen](#), insbesondere zum § 29b, *nicht* enthält.

Die Konzeptentwickler können also darauf vertrauen, dass sie in aller Ruhe neue Lärmschutzbereiche definieren können, ohne befürchten zu müssen, dass ihnen neue Regelungen in den Weg kommen. (Zur Erinnerung: das neue Betriebskonzept wurde deswegen jetzt ausgearbeitet, weil für die Festlegung dieser Bereiche eine Prognose für den zu erwartenden Lärm vorgelegt werden muss, und dafür muss natürlich klar sein, wie künftig geflogen werden soll.)

Also wurde ein sog. "Datenerfassungssystem" [DES](#) entwickelt, das eine Prognose dazu enthält, welche Flugzeugtypen wann auf welcher Bahn starten oder landen, das Ganze [lärmfachlich geprüft und optimiert](#) und sogar noch pädagogisch aufbereitet erklärt, wie Unsicherheiten in der Betriebsrichtungsverteilung zum Nutzen der Betroffenen [berücksichtigt werden](#).

Wir hätten ja zu gerne selbst gesehen, ob der Fraport-Referent es auch beim letzten Thema geschafft hat, eine ernste Miene beizubehalten. Diese "3-Sigma"-Regel, die hier als Wohltat verkauft wird, ist in Wahrheit eine Verhöhnung der Lärmbetroffenen und ein grober Verstoss gegen elementare Grundlagen der Definition von Schutzsystemen.

Eine dieser Grundlagen, die eigentlich so elementar ist, dass sie häufig garnicht ausformuliert wird, ist, dass Schutzsysteme in den Situationen, in denen Schutz benötigt wird, auch vollen Schutz liefern müssen. Wenn also jemand unter einer Anflugroute wohnt, dann muss der Lärmschutz so ausgelegt werden, dass er den Lärm bei Anflug mindestens so weit dämmt, dass gesundheitliche Schäden sicher vermieden werden. Die "3-Sigma"-Regel führt aber dazu, dass der Lärmschutz nach einem Mittelwert über sechs verkehrsreichste Monate mehrerer Jahre ausgelegt wird. Auch wenn dabei berücksichtigt wird, dass die Zahl der Anflugtage in diesem Zeitraum schwanken kann, bleibt der Effekt klar: der Lärmschutz ist unzureichend, wenn Anflug herrscht, und überflüssig, wenn nicht. Das ist technisch und medizinisch völlig unsinnig, aber geltendes Recht.

Bei solchen Grundlagen ist natürlich klar, dass auch das damit erhaltene Ergebnis nur absurd sein kann, und so ist es denn auch: der [Entwurf für die neuen Lärmschutzbereiche](#) zeigt an vielen Stellen zum Teil sehr deutliche Verkleinerungen, und nur an ganz wenigen Stellen (natürlich im Nordwesten und ein bisschen im Südosten) Ausdehnungen.

Vor dem Parallelbahnsystem passiert ausser der Erweiterung der Tagschutzzone 2 und der Nachtschutzzone unter den Nordwestabflügen nicht viel. Kurioser Weise dehnt sich die Nachtschutzzone vor der Nordwestbahn in Richtung Westen etwas aus, während die vor Center- und Südbahn etwas schrumpft, warum auch immer. Die vom [erweiterten 'Segmented Approach'](#) betroffenen Kommunen Gustavsburg und Bauschheim sind damit noch weiter von baulichem Schallschutz entfernt als vorher. Auf der anderen Seite könnte höchstens Gravenbruch geringfügig profitieren, während alle anderen Kommunen auch aussen vor bleiben.

Von den Gängelungen durch Siedlungsbeschränkungen, Bauverbote und ähnliches befreit werden Gebiete im Südwesten, Süden und Südosten. Die wenigsten davon haben tatsächlich deutlich weniger Lärm, wie etwa Teile des Darmstädter Nordens durch die Verlegung der Abflugroute 'AMTIX kurz'.

Im Südwesten bleibt die Südumfliegung zwar erhalten, aber die Schutzzonen über Haßloch, Königstädten und Nauheim verschwinden. Es war ja ohnehin nur der weitgehend unbrauchbare Nachtschutz, der bestenfalls Schallschutzfenster für Schlafzimmer versprach, und wenn zwischen 22:00 und 0:00 Uhr irgendwann nur noch über den Nordwestabflug gestartet wird, braucht man den ja nicht mehr.

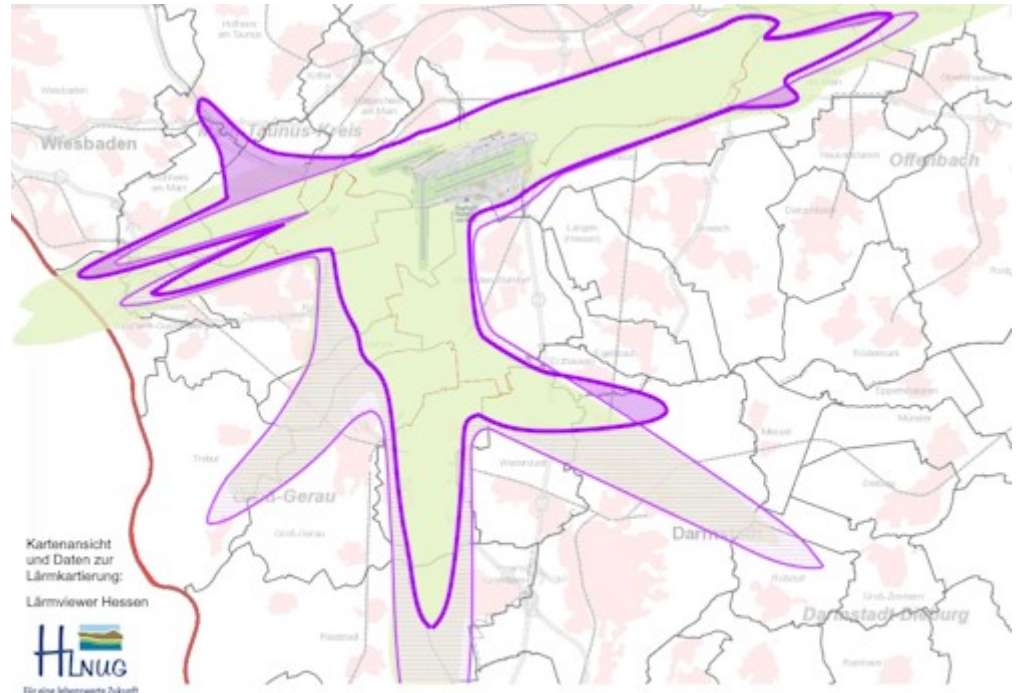
Dass es im Süden und Südosten Verkleinerungen aller Zonen gibt, obwohl die Startbahn West einen konstanten Anteil einer wachsenden Zahl von Flugbewegungen, also kontinuierlich mehr Abflüge, übernehmen soll, muss wohl daran liegen, dass immer mehr superleise neue Flugzeuge eingesetzt werden, die zwar nicht die wachsende Belästigung durch immer mehr Überflüge, aber immerhin den "Äquivalenten Dauerschallpegel" reduzieren können.

Selbst bei Wolfskehlen, Klein-Gerau und Büttelborn schrumpfen die Zonen. Da macht es eben doch einen Unterschied, ob ein Uralt-Jumbo oder ein nagelneuer Dreamliner im Flachstart über die Häuser donnert.

Die normalerweise bei Verkleinerung der Lärmschutzbereiche zu erwartenden Jubelrufe "Hurra, es wird leiser" tauchen hier noch nicht auf, wohl weil der Prozess noch nicht abgeschlossen ist und niemand vorzeitig verärgert werden soll. Sie werden aber mit Sicherheit noch kommen, wenn alle Beschlüsse gefasst und alle Verordnungen erlassen sind. Nach dem Willen der Landesregierung soll das schon Anfang nächsten Jahres soweit sein.

Der FLK-Vorstand, der in der Sitzung [vorgetragen hat](#),

"die Vertreter des Vorstands [in?] der interinstitutionellen AG [haben] auf Basis der bisherigen Beratungen und Beschlüsse der Fluglärnkommision Forderungen eingebracht, die mindestens ... umgesetzt werden müssten, um die Folgen der Änderungen für die betroffenen Kommunen abzumildern und eine weitere Vertrauenskrise zu vermeiden",



Kartenansicht und Daten zur Lärmkartierung:
Lärmviewer Hessen
HLNUG
Für eine lebenswerte Zukunft
Entwurf der Nachtschutzzone 2033 (lila Linie, die hellere Linie gibt den Stand 2011 an). Neu hinzu kommende Gebiete sind mit einem lila Gitter hinterlegt, wegfallende Gebiete waagrecht schraffiert.
Der hellgrüne Bereich zeigt den Bereich $L_{den} > 55$ dB(A) aus der Lärmkartierung nach EU-Norm, Stand 2022, an.
Beide Bereiche sind wegen unterschiedlicher Definitionen nicht direkt vergleichbar, der Nachtschutzbereich sollte jedoch auf alle Fälle der Größere sein.

Das übelste Betrugsmanöver: der Lärm wird so klein gerechnet, dass die "Schutzbereiche" deutlich schrumpfen, obwohl eine normgerechte Kartierung eine deutlich grössere Belastung zeigt.

hat zu der absehbaren Verkleinerung der Schutzbereiche bisher nichts gesagt. Offenbar gehören weder der FLK-Beschluss [zur EU-Lärmkartierung](#) noch die [Schlussfolgerungen](#) aus dem ADF-Gutachten zu gesundheitlichen Folgen des Fluglärms oder die Forderungen zum "Baulichen Schallschutz" aus dem [FLK-Beschluss zum 'Segmented Approach'](#) (von denen allerdings [absehbar war](#), dass sie ohne ergänzende Maßnahmen unrealistisch waren) zu denen, die aus seiner Sicht "umgesetzt werden müssten".

Die Haltung der Kommunen zu diesen Schutzzonen ist ohnehin schon lange sehr widersprüchlich. Einerseits wollen und müssen sie es natürlich unterstützen, dass die Lärm-Betroffenen in der Tag-schutzzone 1 und in der Nachtschutzzone wenigstens Unterstützung für rudimentäre Maßnahmen des passiven Schallschutzes vom Verursacher Fraport verlangen können, andererseits lehnen sie die in allen Schutzzonen bestehenden Siedlungs- und Nutzungs-Beschränkungen und Bauverbote [in aller Regel ab](#). Man muss daher davon ausgehen, dass es durchaus auch kommunale Vertreter*innen in der FLK geben wird, die mit einer Verkleinerung dieser Zonen gut leben können, auch wenn sie völlig lächerlich ist und der Grundidee des Konstrukts, Menschen vor unzumutbaren Belastungen zu schützen, widerspricht.

Das „Lärmschutzpaket“

Eigentliches Highlight der aktuellen Kampagne soll aber wohl das "Lärmschutzpaket" sein. Alle Beteiligten erwähnen es schon in den Überschriften ihrer Pressemitteilungen, und gleich drei Präsentationen (eine [gemeinsame](#), die wie eine formale Vereinbarung aufgemacht ist, eine der [Fraport](#) und eine [des Ministeriums](#)) beschäftigen sich damit. Aber selbst, wenn man all das aufmerksam liest, werden noch nicht alle Details klar.

Ein paar grundlegende Fakten zu Inhalten dieses Pakets kann man allerdings festhalten. Es gibt einige Maßnahmen, die als [Aktiver Schallschutz](#) gelten sollen und in unterschiedlichen Bereichen wirken. Von den Maßnahmen im Bereich des [Passiven Schallschutz](#) gelten einige für alle Schutzzonen, andere gelten nur in einer neu eingerichteten "Sonderschutzzone" unter den Nordwestabflügen. Allein das deutet darauf hin: das sind keine Maßnahmen auf der Basis einer regelbasierten Ordnung, das sind Deals, bei denen es ausschliesslich um Vorteile für die beteiligten Dealer geht. Aber das wird ja heutzutage zunehmend üblich.

Die Dealer sind natürlich nicht die von zunehmendem Lärm aufgrund der Betriebsänderungen Betroffenen. Die haben jedes Recht darauf, dass die zusätzlichen Belastungen, die ihnen zugemutet werden, wenigstens durch Maßnahmen des passiven Schallschutz abgemildert werden, aber auch sie werden dabei betrogen.

Die wahren Dealer dagegen bekennen sich stolz zu ihrem Werk. *"Fraport AG und die Fluglärmschutzbeauftragte des Landes Hessen (HMWVW) haben gemeinsam ein Lärmschutzpaket erarbeitet"*, heisst es an mehreren Stellen, auch wenn die *"*Zusagen Fraport ... unter Gremienvorbehalt"* stehen, d.h. der Aufsichtsrat noch zustimmen muss.

Was aber enthält dieses Paket? Einzige handfeste Maßnahme im Bereich "Aktiver Schallschutz" ist eine sog. "Lärmpause" bei den Nordwest-Abflügen: bis 6:00 Uhr morgens sollen sie nicht genutzt werden dürfen.

"Aber auch darüber hinaus ist das gemeinsame Ziel, dass Starts bis mindestens 7 Uhr, wann immer betrieblich möglich auch bis 8 Uhr nicht über die NW Abflugstrecken abgewickelt werden. Ausnahmen ..." ... bestätigen die Regel.

Als zusätzliche Maßnahme wird das auch noch gemonitort, und damit auch alle mitmachen, soll es eine zusätzliche "Klarstellung" im Luftfahrthandbuch geben. In der Verordnung zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche (wieso dort?) soll festgeschrieben werden, dass die Südumfliegung nicht ganz aufgegeben werden darf und die Nordwestabflüge nicht mehr als nötig genutzt werden sollen.

Das sonstige Geschwafel über das Anliegen, *"auch bei steigendem Flugverkehr die Belastung der Region mit Fluglärm so gering wie möglich zu halten"* und *"die ökonomischen Anreize zur Vermeidung*

von Nachtflügen einschließlich Verspätungen über das bisherige Maß hinaus weiter zu erhöhen", muss sich an den Realitäten der [tatsächlich vereinbarten Entgelte](#) und deren Festschreibung über längere Zeiträume messen lassen.

Die Änderungen im Bereich des "Passiven Schallschutz" enthalten zunächst im ersten Teil *"Freiwillige Maßnahmen, die sich auf den gesamten Lärmschutzbereich beziehen"*. Dazu gehört als Erstes *"Fraport verzichtet ... auf die .. 6-jährige Entstehungsfrist von Ansprüchen der Bürger auf Kostenerstattung für den ... baulichen Schallschutz"*.

Wer das für einen Witz hält, sollte nochmal nachlesen, welche Perversionen das Fluglärmgesetz von 2007 sonst noch enthält. Fraport könnte sich nach aktueller Rechtslage tatsächlich mehrere Jahre Zeit lassen, bevor sie den Bürger*innen, die aktuell von Fluglärm neu belastet werden, auch nur die dürftigen Zahlungen, die das Gesetz für passiven Schallschutz vorsieht, leistet.

Auch die zweite Maßnahme soll eine alte gesetzliche Regelung ein kleines bißchen weniger pervers machen. Eine [Analyse des Vollzugsstandes der 2. FlugLSV](#), die das Umweltbundesamt 2024 vorgelegt hat, hat eindeutig gezeigt, dass unter den [vielen perversen Beschränkungen](#), denen der passive Schallschutz unterworfen wurde, die Deckelung der Aufwendungen auf eine maximale Summe pro Quadratmeter mit die wirksamste Regelung war, die die Kosten für Flughafenbetreiber gering gehalten hat. Dass dieser Deckel nun der Inflation angepasst werden soll, ist eine Aktualisierung einer Perversion, deren Konsequenz man fast schon anerkennen muss: wir wissen, wie wir die Menschen betrügen, und wir stehen dazu! Da ist es fast schon trivial, dass Fraport auch bei anderen perversen Abschlägen, die das Gesetz erlaubt, in einer dritten Maßnahme teilweise, aber nicht ganz, verzichtet.

Die vierte Maßnahme soll dagegen wieder Großzügigkeit zeigen: *"Fraport erstattet auch Kosten für höherwertige Belüftung oder Klimatisierung als das gesetzliche Mindestmaß."* Wirklich? Schon vor zehn Jahren hat ein Gericht in Berlin [festgestellt](#), dass die Primitiv-Lüfter, die auch Fraport angeboten hat, den gesetzlichen Ansprüchen nicht genügen. Die Frage wurde bisher noch nicht bundeseinheitlich geklärt, aber es ist ziemlich sicher, dass sie mit ihren Uralt-Angeboten heute vor Gericht scheitern müssten. Diese "Großzügigkeit" ist nichts weiter als der Versuch, Gerichtsurteile mit noch höheren Auflagen, die dann allgemein gültig würden, abzuwenden.

Fraport redet hier nur von "Austauschlüftern", also solchen, die Zu- und Abluft sicherstellen. Heutige energetische Anforderungen machen es aber z.B. mindestens notwendig, im Winter die [Wärme aus der Abluft](#) zurückzugewinnen.

Der **zweite Teil des Pakets** betrifft *"Maßnahmen, die im Kontext des Weiterentwickelten Betriebskonzepts bei BR 25/NW Abflüge stehen"* und sagt zum Passiven Schallschutz: *"Es erfolgt eine freiwillige Ausweitung des Gebietes mit Kostenerstattung für baulichen Schallschutz unter den NW Abflugstrecken im Bereich Flörsheim und Eddersheim nördlich des Mains."* Fraport führt zur Abgrenzung dieses Bereichs aus:

"Die Gebietsabgrenzung erfolgt anhand der NAT6x68 Kontur anhand des Flugbetriebs eines typischen Westbetriebstag (100% Westbetrieb unter Nutzung der Daten wie für den Lärmschutzbereich 2033) mit einem zusätzlichen Puffer von 200m und wird im Süden durch den Main begrenzt."

Begründet wird dieses kuriose Konstrukt nicht weiter, es soll vermutlich halbwegs dem Bereich entsprechen, der künftig neu in der Nachtschutzzone liegt. Dafür wird sogar statt der "3-Sigma-" die korrekte "100/100-Regel" angewendet (ein Tag mit 100% Westbetrieb). Wie genau das NAT-Kriterium (NAT: "noise above threshold", Anzahl von Einzelschall-Ereignissen über einem bestimmten Wert, hier mehr als 6mal >68 dB(A)), das üblicherweise nur für den Nachtzeitraum angewendet wird, hier zum Einsatz kommt, verrät Fraport nicht, und der 200-Meter-Puffer und der Main als Grenze sind natürlich reine Willkür.



Zweierlei Maß: der Raunheimer Norden ist bis etwa Bildmitte reines Wohngebiet, weiter im Osten Mischgebiet mit Wohnungen entlang des Mains und der Kelsterbacher Strasse. Der Anflug auf die Centerbahn wird bei Betriebsrichtung 07 insbesondere morgens zwischen 5:00 und 6:00 Uhr und abends nach 23:00 Uhr genutzt. Trotzdem gibt es dort nur die unzureichenden Schutzmaßnahmen der Nachtschutzzone, während im Norden und im Süden (geringfügig?) bessere Maßnahmen möglich sind.

Insbesondere die Main-Grenze macht noch einmal deutlich, dass es hier nicht wirklich um belastete Menschen geht. Würde das Gebiet gemäß der verursachten Belastung durch die Nordwestabflüge definiert und zurück bis zum Flughafen geführt, kämen wenigstens noch ein paar kleine Teile von Raunheim, die ebenfalls durch die Nordwestabflüge belastet werden, aber auch so schon hohen Belastungen durch die Nachtanflüge auf die Centerbahn ertragen müssen, in den "Genuss" dieser "freiwilligen Zusatzmaßnahmen" - aber "befriedet" werden sollen ja die Kommunen nördlich des Mains.

Welche Wohltaten denen genau angetan werden, ist allerdings noch nicht ausgedacht. Fraport sagt dazu nur:

"In diesem Gebiet bietet Fraport qualitativ über das gesetzliche Maß und Inflationsbereinigung hinausgehende Maßnahmen an. Die genaue Ausgestaltung des freiwilligen Programms in diesen Kommunen soll in enger Abstimmung mit den Kommunalverantwortlichen erfolgen (Lärmfonds)."

Wie neidisch wir in Raunheim sein müssen, muss also erst noch ausgekämpft werden.

Von denen, die durch die Verlegung der Abflugroute im Südosten der Startbahn West von AMTIX nach CINDY neu betroffen sind, bekommen zwar einige Wenige in Erzhausen auch ein neues Stückchen Nachtschutzbereich, aber keine Sonderschutzzone. Das ist aber auch verständlich, denn die bekommen den Lärm ja nicht primär deshalb, weil Fraport weiter wachsen will, sondern weil ein paar mehr andere z.B. in Arheiligen dann weniger Lärm haben; es ist ja eine "Schallschutzmaßnahme". Wie die Menschen in der Region den Lärm unter sich bzw. genauer, über ihren Köpfen verteilen, ist aber erstmal deren Sache. Wie soll ein Fraport-Vorstand gegenüber seinem Aufsichtsrat rechtfertigen, dafür extra Geld auszugeben (auch wenn es nur ein paar Euro wären)? *(Ist das schon Zynismus?)*

Wie geht es weiter ?

Einen offiziellen Zeitplan für die weiteren Abläufe gibt es offenbar nicht. In den Präsentationen gibt es eine Reihe von Absichtserklärungen, was wann erreicht werden soll, aber wie verbindlich das ist, weiss derzeit wohl niemand.

Das Ministerium listet am Ende seiner Präsentation zu den Lärmschutzbereichen unter der Überschrift "2. Halbjahr 2026/Anfang 27:" eine Reihe von Schritten auf, deren letzter lautet: "- Festlegung LSB". Zur Änderung des Betriebskonzepts heisst es in der Pressemitteilung: "Bis mindestens 2028 bleibt das aktuell geltende Betriebskonzept maßgeblich", bzw. in den "Eckpunkten": "Bis mindestens 2028 wird die Abwicklung noch im aktuell geltenden Betriebskonzept erfolgen". Fraport sagt demgegenüber in ihrer Pressemitteilung: "Das Konzept gründet in betrieblichen Notwendigkeiten und sieht vor, die bestehenden Nordwest-Abflugrouten dann häufiger zu nutzen, wenn es das Verkehrsaufkommen erfordert. Dies wird derzeit ab etwa 2030 erwartet."

Angesichts der Tatsache, dass die Nordwestabflüge [schon seit Jahren](#) viel stärker als vorgesehen genutzt werden, klingen diese Aussagen seltsam, deuten aber darauf hin, dass das derzeit nicht so sein müsste.

Die oben beschriebenen Aussagen zu einem "Übergangskonzept" machen allerdings deutlich, dass mit wesentlichen Verbesserungen, und seien sie auch nur kurzzeitig, nirgendwo zu rechnen ist.

Die nächsten konkreten Termine sind ein Workshop für Mitglieder der Fluglärmkommission am 21.05. zur "vertieften Befassung" mit den Vorlagen und die FLK-Sondersitzung am 10.06.2026. Wenn wir mit unserer Analyse recht haben, sehen sie sich da **einer der dreitesten Attacken auf die Lärmschutz-Interessen der Bevölkerung der ganzen Rhein-Main-Region seit der Ausbau-Planung** gegenüber. Über die beschriebenen Maßnahmen hinaus würde eine Zustimmung zu diesem Konzept akzeptieren, dass Fraport innerhalb des sehr weit gesteckten Rahmens des Planfeststellungsbeschlusses tun kann, was sie betrieblich für notwendig halten, und politische Versprechen zu Grenzssetzungen und Rahmenbedingungen nur unverbindliche Aussagen mit begrenzter Haltbarkeitsdauer sind, die jederzeit mit dem Hinweis auf die Notwendigkeit weiteren Wachstums abgeräumt werden können.

Die FLK hat also allen Anlass, die präsentierten Ergebnisse und Absichten "vertieft zu beraten und einzuordnen" und zu beschliessen, was im Interesse der Bevölkerung der Rhein-Main-Region nötig und angemessen wäre. Es ist allerdings zu befürchten, dass es dazu nicht kommen wird.

Würde sich jemand die Mühe machen, zusammenzustellen, was die FLK in der Vergangenheit zum Planfeststellungsbeschluss, zur Novellierung des Fluglärmgesetzes und zur Weiterentwicklung des aktiven und passiven Schallschutzes beschlossen hat, so wäre das schon eine ausreichende Grundlage zur Ablehnung dieses neuen Betriebskonzepts und der Ausweisung dieser Schallschutzbereiche. Wir haben hier auch aufgezeigt, was sonst noch dagegen spricht, aber selbst diese lange Liste ist bei Weitem nicht vollständig, und auch auf etliche der schon letztes Jahr [im Landtag gestellten Fragen](#) gibt es bis heute keine befriedigende Antwort.

Liest man aber den [Bericht](#) zu einer "interinstitutionellen Arbeitsgruppe" und die [Forderungen](#), die der FLK-Vorstand in diese Arbeitsgruppe eingebracht hat, so wird klar, dass dieser Vorstand sich komplett in die Strategie der Flughafenbetreiber hat einbinden lassen. Und schlimmer noch, es ist nicht erkennbar, dass irgend jemand von den derzeit in der FLK agierenden Personen willens und in der Lage wäre, die alten FLK-Traditionen aufrecht zu erhalten und zu verteidigen.

Das Beste, was passieren könnte, wäre, wenn zum 10.06. zumindest von ausserhalb der FLK, z.B. von einer kommunalen Organisation wie der KAGZRM oder anderen Gruppen, die Interessen der fluglärmgeplagten Anwohner von FRA vertreten, ein Positionspapier formuliert würde, das zusammenfasst, was an den Argumenten von Landesregierung, Fraport und DFS alles falsch und betrügerisch ist. Dann wäre zumindest der Versuch möglich, in der Öffentlichkeit auch Gegenpositionen bekannt zu machen und aufzuzeigen, **dass die einzig vernünftige Lösung für die Probleme dieses Flughafens darin liegt, ihn sozialverträglich auf ein gesundheits- und klima-verträgliches Maß zu schrumpfen.**

Quelle: www.bi-fluglaerm-raunheim.de, Aktuelles

Kontakt und v.i.S.d.P.:

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim

Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher

Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim

Tel. +49 6142 22577

Mail hbk@bifr.de

Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de