



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

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



11.06.2025

"Weiterentwickeltes Betriebskonzept"

Fraport will Fluglärm steigern - und verschieben

Am 03.06. haben Fraport und Deutsche Flugsicherung DFS "*Vertretern von Landkreisen, Städten und Gemeinden*" ein neues, "*weiterentwickeltes Betriebskonzept*" für die Abflüge nach Westen bei Betriebsrichtung 25 [vorgestellt](#). Natürlich wird wie immer alles besser und Anwohner-freundlicher, aber ein paar wahrheitsgemäße Aussagen sind in der [Präsentation](#), die das Ganze vorstellt und begründen soll, auch enthalten.

Zusätzlich gibt es noch eine [Infografik](#), die die wichtigsten Aussagen auf zwei Seiten zusammenfasst.

Worum geht es ?

Grund für die unerwartete Informationsoffensive war, wie es in der Präsentation heisst, ein "*Auskunftsersuchen der Stadt Hochheim nach dem Umweltinformationsgesetz*". Was genau gefragt wurde, wissen wir nicht, aber um die öffentliche Diskussion soweit als möglich in ihrem Sinne zu beeinflussen, sahen sich Fraport und DFS veranlasst, den aktuellen Stand der Planungen für die künftigen Abflüge bei Betriebsrichtung 25 (Starts Richtung Westen und Süden) offenzulegen. Und da soll es bedeutende Veränderungen geben.

Hieß es ursprünglich, dass wegen der neuen Belastungen durch die Nordwestbahn bei BR07 die Kommunen nördlich des Mains bei BR25 entlastet werden sollten, indem der Nordwestabflug bis auf wenige Ausnahmen (max. 1,5 % der Abflüge) abgeschafft werden sollte, sollen diese Routen nunmehr in den Hauptabflugzeiten sogar hauptsächlich genutzt werden.

Als Grund wird angegeben, dass die Südumfliegung wegen der Nähe zur Startbahn West nicht so intensiv beflogen werden kann, wie das ursprünglich vorgesehen war.

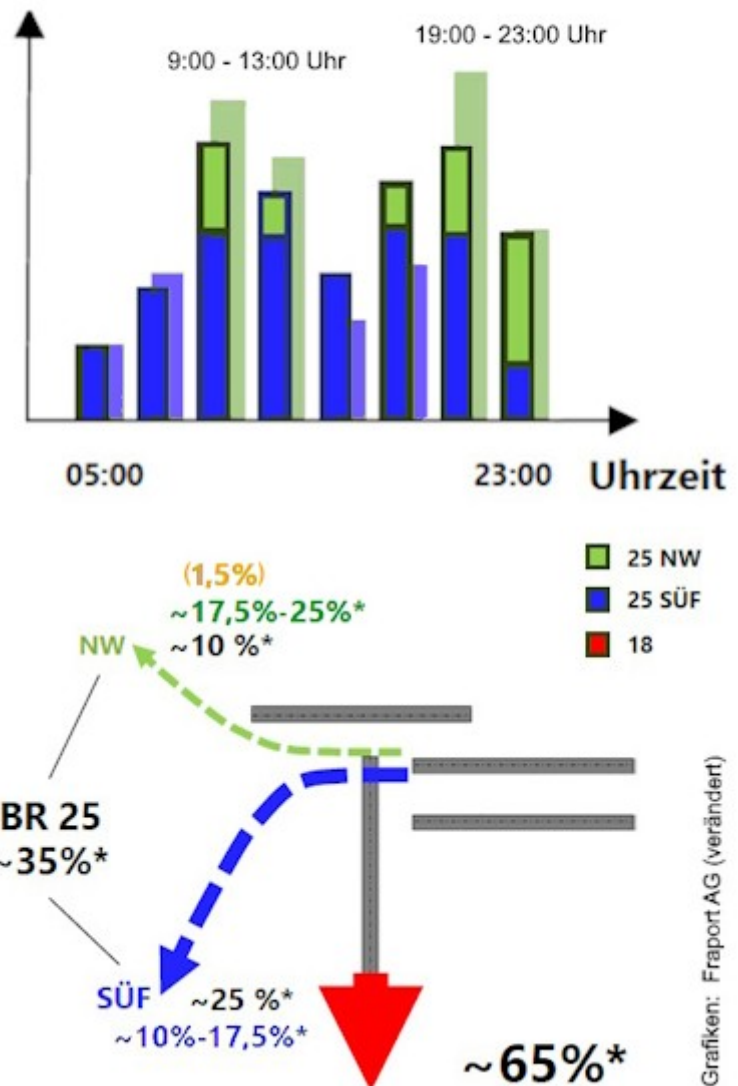
Im Detail sieht das Konzept vor, dass auch bei steigenden Flugbewegungs-Zahlen (laut Prognose 560.000 Flugbewegungen pro Jahr in 2033) rund zwei Drittel der Abflüge bei BR25 über die Startbahn West abgewickelt werden sollen. Dieser Wert mag in der Vergangenheit im Jahresmittel erreicht worden sein, ist aber schon heute in Hochbetriebszeiten nicht zu garantieren.

Das restliche gute Drittel, das bisher schon entgegen den Versprechen zu nahezu wiederum einem Drittel über den Nordwestabflug geschickt wird, soll künftig im Durchschnitt zu gut zwei Drittel, aber in den Hauptabflugzeiten von 9:00 - 13:00 Uhr und von 19:00 - 23:00 Uhr komplett darüber abgewickelt werden. Innerhalb des Nordwestabflugs soll ein möglichst grosser Teil über die Route MARUN/TOBAK-F, den östlichsten Zweig entlang der Autobahn A3 gehen.

Damit wird den Kommunen, denen eigentlich bei BR25 Entlastung versprochen wurde, gerade in den kritischen Abendstunden der Lärm aller Abflüge von der Center- oder Südbahn aufgebürdet. Wie zum Hohn werden ihnen die Start-ärmeren Zeiten, in denen alle Starts Richtung Süden abgewickelt werden, als "Lärmpausen" verkauft.

Wie ein Blick auf die Karte zeigt, sind davon natürlich in erster Linie die Kommunen Flörsheim-Wicker-Weilbach, Eddersheim und Hochheim betroffen, aber auch Raunheim bleibt nicht verschont. Wie alle wissen, die im Raunheimer Nordosten wohnen, sind die Abflüge auf den Nordwestrouten dort sehr gut hörbar, und oft genug wird, wenn die Flugrouten nicht sauber abgeflogen werden (z.B. weil es [am Taunushang regnet](#)), der gesamte alte Ortskern von Raunheim (jetzt Raunheim Nord) verlärm.

Abflüge 25



So soll die Verteilung künftig aussehen. In der Grafik oben wird für 2-Stunden-Intervalle die aktuelle (intensive Farben) und die künftig geplante Verteilung auf den Nordwestabflug und die Südumfliegung gezeigt. Die untere Grafik zeigt bisherige und geplante Jahresmittelwerte, die "1,5 %"-Angabe ist das Versprechen aus der Mediation.

Da Fraport ihre PM und die notwendigen Hintergrundinformationen bereits vor der Information der Kommunen [an die Medien gegeben](#) hatte, gaben die erste [dpa-Meldung](#) und die darauf aufbauende Berichterstattung der Fraport-freundlichen Medien wie [Hessenschau](#), [Allgemeine Zeitung](#) bzw. die [Main-Spitze](#) und die [Frankfurter Neue Presse](#) ganz überwiegend die Argumentation der Fraport und der DFS wieder, nur kurz wurden erste empörte Reaktionen kommunaler Vertreter aus der Fraport-Veranstaltung berichtet.

Lediglich FAZ und Rundschau, deren zuständige Redakteure schon während der gesamten Ausbau-Phase berichtet hatten, hatten Artikel ([FAZ](#) und [FR](#)) und Kommentare ([FAZ](#) und [FR](#)) mit mehr Kritik im Blatt. (Kuriöser Weise druckten [FR](#) und [FNP](#) am nächsten Tag nochmal identische Artikel mit der Fraport-Version ab.)



Der Tagschutzbereich 2 (LAeq > 55 dB(A)) nach der Darstellung aus der Fraport-Präsentation, überblendet mit dem aktuell gültigen Bereich (lila Farbton) und den aktuellen Abflugrouten nach der Fraport-Anwendung FraMAP. Der aktuelle Bereich ist bis auf den Nordwesten überall grösser als der neu berechnete, aber da selbst Fraport nicht das Wunder behauptet, bei einem Drittel mehr Flugbewegungen weniger Lärm zu erzeugen als heute, deutet das auf relevante Unterschiede in der Berechnungsmethode hin.

hoffnungslos veraltet und zu klein, noch bevor sie überhaupt festgelegt sind. Die Berechnungen, die Fraport aktuell durchführen lässt, taugen bestenfalls dazu, einen Eindruck davon zu bekommen, wo sich der Lärm wie entwickeln wird.

Dass auch dabei Vorsicht geboten ist, zeigt unser Versuch eines Vergleichs der neuen Berechnungen mit der bestehenden Tagschutzzone 2. Die ist bis auf den Nordwesten überall grösser als die neuen Bereiche, egal, welche Annahmen da zugrunde liegen.

Daraus darf man natürlich nicht schliessen, dass es künftig überall bis auf den Nordwesten leiser wird, sondern nur, dass Fraport für die aktuellen Berechnungen nicht die Vorgaben nach Fluglärmgesetz benutzt hat. Einen solchen Unterschied benennen sie selbst: den Verzicht auf den 3-Sigma-Zuschlag, der die jährlichen Unterschiede in der Betriebsrichtungshäufigkeit berücksichtigen soll. Es kann durchaus noch weitere geben.

Spätestens nach der [Pressemitteilung](#) der Fluglärmkommission und der [Berichterstattung](#) darüber, in der von "Vertrauensbruch", "Überrumpelung" und "Enttäuschung" die Rede war, war aber klar, dass in diesem Konzept viel Konfliktpotential steckt, auch wenn teilweise auf "Entlastungspotential" für Mainz und Rheinhessen [hingewiesen wurde](#). Die Stadt Mainz lässt das so allerdings [noch nicht gelten](#). Damit ist das Thema Fluglärm nach längerer Zeit mal wieder in den Schlagzeilen, und die Absicht von Politik und Luftverkehrswirtschaft, die Belastungen in nächster Zeit wieder schnell wachsen zu lassen, wird deutlich.

Was steckt dahinter ?

Formaler Grund für dieses neue Konzept ist zunächst die seit 2021 überfällige Überprüfung der [Lärmschutzbereiche](#) des Flughafens, für die Fraport eine Abschätzung des künftig zu erwartenden Lärms vorlegen muss.

Da der Bundesgesetzgeber die schon viele Jahre überfälligen Anpassungen sowohl [der Lärm-Grenzwerte](#) als auch der [Berechnungsmethoden](#) an die neueren Erkenntnisse und Erfordernisse weiterhin verweigert, sind auch die neuen Schutzbereiche

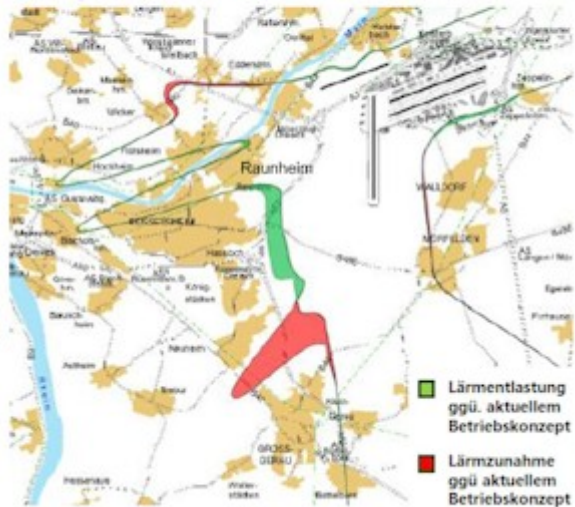
ERGEBNIS DER LÄRMABSCHÄTZUNG

für das "weiterentwickelte Betriebskonzept" nach Fraport

LAeq Tag 55dB



LAeq Nacht 50dB & NAT 6x68dB



Karten: Fraport AG (Darstellung geringfügig verändert)

Gezeigt ist ein Vergleich der Grenzen der Lärmschutzzone 2 und der Nachtschutzzone nach dem alten und dem neuen Betriebskonzept bei angenommenen 560.000 Flugbewegungen pro Jahr (ein Drittel mehr als heute). Der Flottenmix ist der gleiche wie 2019, allerdings wurden alle (schweren und lauten) 3- und 4-Strahler auf kurze Abflugstrecken von der Startbahn West verlagert. Ein Vergleich mit dem Ist-Zustand ist nicht gezeigt. Um einen optischen Eindruck von den Unterschieden zu bekommen, müsste man den gesamten Bereich entlang der Flugrouten vom Startpunkt bis deutlich über den Grenzbereich hinaus in der Farbe der Unterschiede an der Grenze einfärben.

Fraport vergleicht auch nur die Neuberechnungen untereinander, um zu zeigen, dass das neue Konzept gar nicht so viel schlimmer ist als das alte. Immerhin wird trotzdem deutlich, dass es im Nordwesten sowohl am Tag als auch in der Nacht lauter wird, als es nach dem alten Konzept geworden wäre.

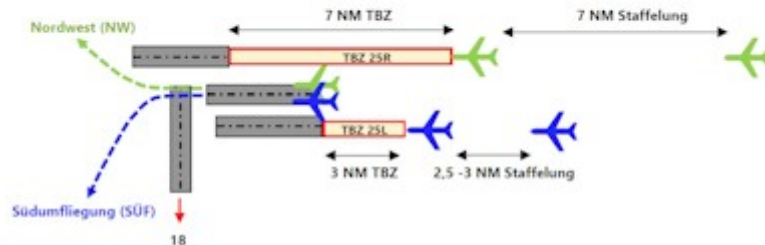
Die Veränderungen im Südwesten sind nicht weiter Gegenstand der Diskussion und erklären sich im Wesentlichen durch die Verschiebung aller (schweren und lauten) 3- und 4-Strahler auf die Startbahn West und die verstärkte Nutzung einer bisher so gut wie nicht genutzten kurzen Abflugroute namens ULKIG-S von dort nach Südwesten. Dadurch wird u.a. der Lärm in Nauheim umverteilt und im Gross-Gerauer Norden stärker. Wie es dann in den weiter westlich und nördlich gelegenen Kommunen aussehen soll, lässt sich daraus nicht entnehmen, aber die waren ja auch nicht eingeladen.

Stimmen die Behauptungen ?

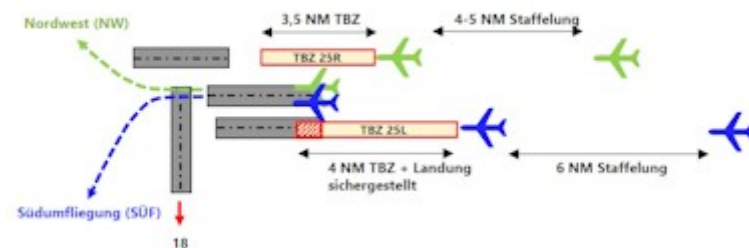
Die Begründung von Fraport und DFS, warum die Abhängigkeiten der Bahnen untereinander bei Abflügen Richtung Süden soviel dramatischer und Kapazitäts-beschränkender sind als Richtung Nordwesten, ist auch noch einige Ausführungen wert, denn sie ist in mehrerer Hinsicht unglaublich. Im Kern argumentieren sie, dass sich durch die "Anforderungen ... der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) ... an die DFS ... nach Analyse der schweren Störung vom 13. Dezember 2011" "veränderte Rahmenbedingungen" ergeben hätten, die im Planfeststellungsverfahren nicht absehbar waren. Insbesondere sollten zur Entzerrung "der Fehlanflug- und der Abflugverfahren" vor den Landebahnen sog. "Tabuzonen" eingerichtet werden, die nicht befliegen werden dürfen, solange auf den abhängigen Startbahnen Starts ausgeführt werden.

VERÄNDERTE RAHMENBEDINGUNGEN TABUZONEN (TBZ)

Annahmen Planfeststellung:



Realität:



Bildquelle: DFS/Fraport AG Information weiterentwickeltes Betriebskonzept FRA

Was hier als "Realität" beschrieben wird, sollte man eher "Normalbetrieb" nennen. Das es auch anders geht und anders werden soll, hat die Vergangenheit gezeigt.

Im Norden ist es angeblich gelungen, durch Einführung eines modernen Navigationsverfahrens ([Performance Based Navigation \(PBN\)](#)) mit "einer Anpassung des Fehlanfluges für die Landebahn 25R ... durch den weiter östlichen Verlauf (früheres Abdrehen) ... die Kreuzungspunkte mit den NW-Abflugstrecken" abzuschaffen und die Tabuzone zu halbieren.

Im Süden dagegen wurde PBN zwar schon früher eingeführt, aber die DFS hat angeblich die Hoffnung aufgegeben, dass alle Airlines ihren Piloten Kurvenflug beibringen, bzw. ihre Maschinen mit Steuercomputern ausstatten und so beladen, dass sie auch komplexere Routen fliegen können. Die Tabuzone muss deshalb vor der Südbahn bei mehr als 4 Nautischen Meilen bleiben und schränkt damit die Kapazität ein. Hinter diesen Behauptungen stehen dicke Fragezeichen.

Ob das frühere Abdrehen beim

Fehlanflug im Norden nicht nur in den DFS-Rechnungen, sondern auch in allen realen Fällen funktioniert, muss sich erst zeigen. Schliesslich ist auch die Südumfliegung PBN-konform - und wird trotzdem vielfach nicht sauber abgeflogen. Dieses Risiko ist bei einem Fehlanflug, bei dem ja ohnehin schon ein Problem vorliegt, wahrscheinlich noch grösser.

Fraport und DFS schätzen das Risiko aber wohl als vertretbar ein, weil erstens in Start-intensiven Zeiten, in denen der Nordwestabflug genutzt werden soll, weniger Landungen erfolgen, die dann auch noch zu einem grösseren Teil über die Südbahn abgewickelt werden können, und zweitens zur Not ja noch die Lotsen eingreifen und die startende Maschine auf den Direktabflug nach Westen schicken können. [Beispiele](#) dafür gibt es.

Dass die DFS aus dem [Vorfall](#) im Oktober 2011 gelernt hätte und seitdem die Vorgaben der BFU einhalten würde, gehört eindeutig [ins Reich der Legenden](#). Im letzten Vor-Corona-Jahr 2019 kam es bei etwas höheren Flugbewegungszahlen als heute [des Öfteren](#) zu Situationen ähnlich dem Vorfall 2011, die nicht hätten passieren können, wenn die Regeln eingehalten worden wären.

Noch schlimmer ist allerdings, dass die DFS bereits 2019 [eine Planung vorgelegt hat](#), die diese Regeln ganz offiziell für überholt erklärt hat. In einem sog. "Mixed-Mode"-Modell wurden da Starts und Landungen gleichmäßig auf Center- und Süd-Bahn verteilt mit einem Staffelsabstand von jeweils 4 NM. Von "Landung gesichert" war nicht mehr die Rede; um einen solchen Ablauf möglich zu machen, muss der Startlauf spätestens beginnen, wenn der landende Flieger gerade aufsetzen will. In einem solchen Modell wären, wenn die Nordwestbahn gleich intensiv genutzt würde, bis zu 160 Flugbewegungen pro Stunde möglich.

In ihrem [Bericht](#) zum Scheitern des entsprechenden Modellversuchs nennt die DFS folgenden "Anpassungsbedarf":

- *"eine unabhängige Südumfliegung,"*
die jetzt durch die verstärkte Nutzung des Nordwestabflugs ersetzt werden soll
- *"eine ausgewogene Verkehrsverteilung der Starts auf die Pisten des Parallelbahnsystems für den Zeitraum der Anwendung"*
was eine organisatorische Anforderung an Fraport und die Airlines ist, keine technische Voraussetzung,
- *"die weitestgehende Vermeidung von Transferprozessen/Pistenkreuzungen (z.B. Zuführung von Starts: auf der Centerpiste aus dem Norden und auf der Südpiste aus dem Süden)"*
was durch das Terminal 3 ermöglicht wird.

Bedenkt man noch, dass die Nordwestbahn zur Sicherung des Nordwestabflugs in Zeiten intensiven Startverkehrs weniger genutzt werden soll, passt dieses Konzept recht gut zu den 126 Flugbewegungen pro Stunde, die angestrebt werden. Dass dann auch mal mehr geht, wenn ein Rückstau aufzuholen ist oder das Nachtflugverbot für reguläre Starts droht, wäre ein erwünschter Nebeneffekt.

HINTERGRUND UND ZEITLEISTE DES WEITERENTWICKELTEN BETRIEBSKONZEPTES



Wie geht es weiter ?

Fraport und DFS betonen, *"Die Arbeiten sind noch nicht vollständig abgeschlossen; ... Die weitere Bearbeitung erfolgt in den verantwortlichen Gremien."* Welche das sind und wann sie fertig werden sollen, zeigen sie in einer Grafik mit einem Zeitstrahl bis 2033.

Zur dort für 2025/2026 angekündigten "Prüfung durch HMWVW" hat das Ministerium bereits im Informationstermin der Fraport eine [Präsentation](#) zeigen lassen, aus der hervorgeht, wofür es sich zuständig sieht und was es dazu tun will. Zwischen den Zeilen kann man auch herauslesen, worauf das hinausläuft. (Im Netz haben wir diese Präsentation nirgendwo gefunden.)

Die Zuständigkeiten umfassen die *"Überwachung Einhaltung PFB"* und die *"Neufestlegung Lärmschutzbereich"*.

Zum Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau 2007 wird festgestellt, er *"enthält keine Vorgaben, welche Abflugstrecken in welcher Häufigkeit zu nutzen sind. Ebenso wenig sind Vorgaben enthalten, welche maximalen Lärmwerte an einem Immissionspunkt einzuhalten sind."* Zwar wird dann noch auf die Möglichkeit von weiteren Auflagen hingewiesen, aber das muss man wohl lesen als *"Wir könnten, wenn wir wollten - aber wir wollen nicht."*

Weiter wird versichert, dass alle Fragen "ergebnisoffen" gepflegt werden und alles so schonend wie eben möglich umgesetzt wird. Bis dahin soll nur verändert werden, was (nach Ansicht von Fraport und DFS) verändert werden muss.

Bedenken gegen die Pläne von Fraport und DFS sind hier wirklich nicht erkennbar.



Das Resultat einer "ergebnisoffenen" Prüfung ist manchmal sehr vorhersagbar.

Daher bieten die kommunalen Ankündigungen, die Übereinstimmung dieses Konzepts mit dem Planfeststellungsbeschluss rechtlich überprüfen zu lassen, nicht unbedingt eine hoffnungsvolle Perspektive. Das Ministerium hat leider recht, wenn es darauf hinweist, dass der PFB diesbezüglich grossen Spielraum erlaubt. Insofern hat der FLK-Vorstand natürlich auch recht, wenn er formuliert *"Die Glaubwürdigkeit der Flughafenpolitik steht auf dem Spiel Wenn Zusagen von damals heute nichts mehr gelten, untergräbt das nicht nur das Vertrauen in die Institutionen, sondern auch in das gesamte rechtliche Verfahren"*, aber rein rechtlich sind diese Zusagen nicht einklagbar. Um die Pläne von Fraport und DFS noch zu verhindern, sind andere Maßnahmen gefragt.

Der [Aufruf](#) des Bündnisses der Bürgerinitiativen, BBI, unter dem Titel *"Der Arroganz von Fraport und Co. Einhalt gebieten! – Luftverkehr reduzieren- Es muss weniger geflogen werden!"* **am Montag, den 16.06. ab 18:00 Uhr im Terminal 1 zu protestieren**, ist eine erste solche Maßnahme. Dabei ist wichtig, dass der Kampf gegen den Wachstumswahn der Fraport in den Mittelpunkt gestellt wird. Partikuläre Forderungen, die nur die Interessen eines Teils der Betroffenen in den Vordergrund rücken ("Der Nordwestabflug muss weg"), wären sicher nicht hilfreich dabei, einen breiten Widerstand zu organisieren. Die Gefahr, dass diese Auseinandersetzung in einen Kampf der Kommunen untereinander abgleitet darum, wer am wenigsten vom wachsenden Lärm abbekommt, ist ohnehin gross genug.

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