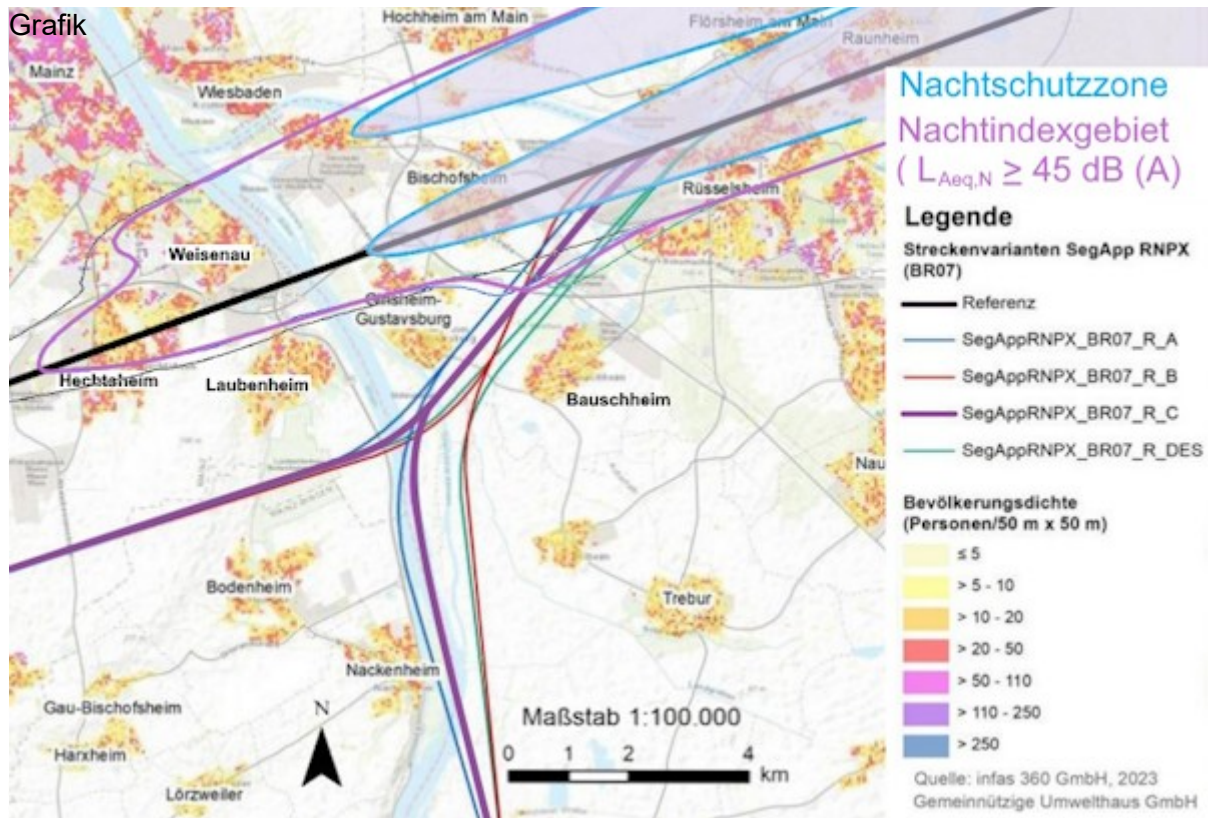




Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

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



25.11.2025

Frankfurter Fluglärmkommission

Die FLK im Kurvenflug

Hauptthema der [282. Sitzung der FLK](#) am 19.11.2025 waren die [Präsentation](#) und der [Text](#) zum Beschlussvorschlag des Vorstands zur "Verstetigung der Anwendung 22-0 Uhr und Varianten-auswahl" des als [Schallschutzmaßnahme](#) deklarierten [Segmented Approach](#).

Als zusätzliches Material gab es eine [Präsentation](#) und einen [Bericht](#) des "Forum Flughafen und Region" zu den Auswertungen des bisherigen Betriebs.

Der auf der Startseite der FLK aktuell verfügbaren [Pressemitteilung](#) zur Sitzung ist der Beschlussvorschlag des Vorstands angehängt, was wohl bedeutet, dass er unverändert verabschiedet wurde.

Von kommunaler Seite gab es zwei Anträge zum Thema. Die Stadt Heusenstamm hat, auch im Namen der Städte Hainburg, Obertshausen, Rodgau und Seligenstadt, [beantragt](#), das Thema von der Tagesordnung abzusetzen, da es neue Erkenntnisse gäbe, die die Sicherheit des Verfahrens betreffen. Der Antrag wurde offensichtlich abgelehnt, was dazu besprochen wurde, geht aus den Unterlagen nicht hervor.

Die Gemeinden Bischofsheim, Ginsheim-Gustavsburg und Rüsselsheim am Main haben in einem [gemeinsamen Antrag](#) die Einführung des Segmented Approach unterstützt und bei Ostbetrieb die Nutzung einer bestimmten Route (Variante C) gefordert. Diese Forderung ist in den Beschluss eingegangen.

Aus Raunheimer Sicht hat das Thema keine spezielle Relevanz. Der Kurvenflug im Westen führt noch im Westen Rüsselsheims auf die Standard-Anflugroute zurück, so dass sich für Raunheim nichts ändert. Dennoch beinhaltet dieser Vorgang Vorgehensweisen, die es wert sind, hier beschrieben und diskutiert zu werden.

Wir konzentrieren uns dabei auf die Betriebsrichtung 07 und den Anflug aus Westen, der naturgemäß näher liegt. Da die Verhältnisse hier einfacher sind, werden die Probleme auch leichter deutlich.

Zunächst das Offensichtliche: ein Blick auf die Karte zeigt, dass der Kurvenflug zwischen 22 und 0 Uhr eine deutliche Entlastung für die südlichen Mainzer Stadtteile Marienborn, Hechtsheim und Weisenau bringt. Für Laubenheim verlagert sich die Belastung vom Norden auf den Süden. Auf der anderen Rhein-Seite wird Ginsheim im Süden statt im Norden belastet, für Bischofsheim wandert die Belastung vom Zentrum weiter nach Südosten weg, während in Rüsselsheim der Lärm näher an Bauschheim und die Böllensee-Siedlung heranrückt.

Für andere Teile Rüsselsheims ändert sich wenig bis nichts, und weiter im Osten bleibt erst recht alles, wie es war, vorausgesetzt, an den Flughöhen ändert sich nichts und der Kurvenflug selbst erzeugt keinen relevanten zusätzlichen Lärm.

Die FFR-Berechnungen bestätigen diese Aussagen scheinbar, aber bei näherer Betrachtung gibt es doch erstaunliche Unstimmigkeiten. Zunächst einmal spielt das, was westlich des Rheins passiert, nur rhetorisch eine Rolle: die Entlastung von Mainz wird gefeiert, aber wo in Laubenheim nun die Ruhe mehr gestört wird und dass der Lärm näher an Kommunen wie Bodenheim oder Nackenheim heranrückt, spielt keine Rolle. Dort werden die definierten Grenzwerte für den Dauerschallpegel nirgendwo erreicht, und ob ein Spaziergang am Rhein dann nach 22 Uhr keinen Spass mehr macht, interessiert niemanden, ausser ein paar Einwohnern und kleinen Tourismus-Betrieben.

Interessanter wird es auf der anderen Rheinseite. Dort sind zunächst der Süden Ginsheims und die Rüsselsheimer Stadtteile Bauschheim und Böllensee-Siedlung betroffen. Die haben eines gemeinsam: sie liegen ausserhalb des sog. "Nachtindex-Gebiets", in dem die Veränderung des [Frankfurter Flug-lärminde](#)x für den Nachtzeitraum von 22 - 6 Uhr, des sog. [Nachtindex](#), berechnet wird. Aber aufgrund der Ergebnisse dieser Berechnungen bewertet das FFR die Lärmwirkung der Maßnahme.

Mit anderen Worten: es ist völlig egal, was in diesen Wohnbereichen passiert - es geht in die Bewertung nicht ein. Zwar gibt es ein paar Aussagen zu einem [Kontrollbereich](#) mit um 2 dB(A) niedrigerem Dauerschallpegel, aber die taugen erst recht nicht für einen Vergleich der Lärmwirkungen in der betroffenen Region, denn sie leiden unter einem grundsätzlichen Mangel des FFI. Dadurch, dass für manche Routen bestimmte Wohnregionen einbezogen werden, für andere jedoch nicht (hier im Südosten Ginsheims), beziehen sich die Indexwerte auf unterschiedliche Betroffenen-Gruppen und haben daher nur allgemein statistischen Aussagewert. Ausserdem bezieht auch dieser Bereich nicht einmal Bauschheim mit ein.

Was hier eigentlich hätte passieren müssen, wäre eine Berechnung des zu erwartenden Fluglärms in einem Korridor von einigen Kilometern Breite um die neuen Routen, beginnend südlich von Nackenheim und westlich von Nieder-Olm und endend auf der Standard-Anflugroute in Rüsselsheim. Das ist ohne weiteres möglich, wenn auch nicht mit den antiquierten Methoden, die das FFR üblicherweise benutzt. Damit wäre mit Hilfe der Dauerschallpegel über die zwei regulären Betriebsstunden ein echter Vergleich der Wirkungen der unterschiedlichen Routenwahl möglich, der natürlich dann noch mit entsprechenden (erweiterten) Indexbetrachtungen ergänzt werden könnte.

Solche Berechnungen könnten natürlich auch leicht durch ein qualifiziertes Monitoring verifiziert werden, das allerdings auch etwas aufwändiger sein müsste als die üblichen Einfach-Mikrofone der Fraport bzw. ihrer Dienstleister.

Dass sich innerhalb der Nachtindexgebiete (die für jede Routenvariante getrennt berechnet werden, aber sich nur durch unterschiedliche, kleine Ausbuchtungen über den jeweiligen Routen Richtung Süden in mehr oder weniger unbewohnten Bereichen unterscheiden) an den Indexwerten nicht viel

ändert, wird ganz ohne jede Berechnung auch schon beim Blick auf die Karte klar. Dabei wird aber auch noch eine weitere Absurdität des FLK-Beschlusses deutlich. Darin heisst es in starken Worten:

"Die Fraport AG und die Landesregierung werden aufgefordert dafür Sorge zu tragen, dass die zeitlichen Planungen für die Erarbeitung des Lärmschutzbereich eingehalten und die Wartezeit für eine Erstattung von Ansprüchen auf passiven Schallschutz nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs entfällt (nach FluglärmG entsteht der Anspruch erst mit Ablauf von fünf Jahren nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs). Hierdurch soll ebenso wie bei erstmaliger Festsetzung des Lärmschutzbereichs sichergestellt werden, dass unmittelbar nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs den nach dem FluglärmSchutzgesetz vorgesehenen baulichen Schutz vor Fluglärm auch erhalten."

Abgesehen von der grammatischen Fragwürdigkeit des letzten Satzes hat diese Aussage einen grundsätzlichen Mangel. Der aktuelle Lärmschutzbereich, in dem passiver Schallschutz zumindest für die Schlafräume "gewährt" wird, ist weit von den Gebieten entfernt, in denen aktuell neue Belastungen auftreten. Woher nimmt die FLK die Überzeugung, dass diese "Nachtschutzzone" soweit erweitert werden könnte, dass die von der Verschiebung Betroffenen in Ginsheim, Bauschheim und der Böllensee-Siedlung davon profitieren könnten?

Nach aktueller Lage der Dinge ist das unwahrscheinlich bis unmöglich. Eine solche Ausdehnung des Lärmschutzbereichs würde erfordern, dass nahezu alle Verbesserungsvorschläge zur [Lärmaktionsplanung](#) (genauere Messung und Berechnung des Fluglärms, gesundheitsbezogene Grenzwerte im Fluglärmgesetz, etc.) umgesetzt würden. Aber dagegen leisten sowohl die Luftverkehrswirtschaft als auch die Regierungen auf Landes- und Bundesebene [hartnäckig Widerstand](#).

Dass der "Segmented Approach" während der Corona-Pandemie ausgeweitet wurde, um [Zeit und Treibstoff](#) zu sparen, haben wir damals ausführlich beschrieben. Auch, was es brauchte, damit sowas als Schallschutzmaßnahme akzeptabel sein könnte, haben wir damals [diskutiert](#).

Die FLK wird diesen Kriterien auch nicht ansatzweise gerecht. Selbst die unverbindlichen Hinweise zum Schutz der Nachtruhe am Ende des Beschlusses verweisen nur auf seit vielen Jahren vertretene [Positionen](#), obwohl sie selbst vor zwei Jahren eine Studie zu den gesundheitlichen Wirkungen von Fluglärm [vorgestellt hat](#), die die Dringlichkeit eines verstärkten Schutzes der Nacht noch deutlicher gemacht hat. In dem verqueren Passus zum passiven Schallschutz ist die [völlige Unzulänglichkeit](#) der bisher getroffenen Maßnahmen mit keinem Wort erwähnt.

Indem die FLK hier also die Wünsche der Luftverkehrswirtschaft umsetzt, ohne wenigstens unmissverständlich deutlich zu machen, was im Gegenzug zum Schutz der Anwohner unabweisbar notwendig wäre, wird sie ihrer Aufgabe in keiner Weise gerecht. Sie gibt wichtige Positionen auf bzw. vertritt sie nicht mit dem notwendigen Nachdruck, umkurvt kritische Punkte und verzichtet damit darauf, notwendigen Druck auf Luftverkehrswirtschaft und Landesregierung zu Verbesserung der Situation der Anwohner zu entwickeln.

Es ist schon eine ganze Weile her, aber sie war schon mal besser aufgestellt und hielt konsequenter Kurs auf die ihr gegebenen Möglichkeiten zur Verbesserung der Lärmsituation, auch wenn sie nie (was eigentlich notwendig wäre) das Wachstum des Flugverkehrs generell in Frage gestellt hat. Es wäre für die kommunalen Vertreter*innen in dieser Kommission dringend an der Zeit, neu zu überlegen, wie wirksamer Widerstand gegen die zunehmenden Belastungen heute aussehen müsste, und wie sie der Luftverkehrswirtschaft wenigstens das, was im Rahmen des gegebenen Systems möglich wäre, abfordern könnten.

Dass das Verfahren auch hier wieder so mangelhaft abgewickelt wurde, heisst im Übrigen nicht, dass der "Segmented Approach" deswegen grundsätzlich abzulehnen wäre. Es ist zumindest im Westen durchaus plausibel, dass die Entlastungen unter den geraden Anfluglinien, die über sehr dicht besiedeltes Gebiet führen, durchaus relevant sind, während denen, die neu betroffen sind, "nur" zugemutet wird, was andere schon länger zu erleiden haben.

Es heisst vielmehr, dass einerseits die absolut notwendigen Voraussetzungen für die Durchführung einer solchen Maßnahme nicht geschaffen wurden, und dass die Methoden, mit der die Maßnahme durchgesetzt wurde, nicht akzeptabel sind.

Und es macht einmal mehr deutlich, dass die Expertengremien, die die technischen Grundlagen für solche Verfahren liefern, nicht unabhängig und der Neutralität und der wissenschaftlichen Wahrheit verpflichtet sind. Das [Forum Flughafen und Region \(FFR\)](#) und sein "Expertengremium Aktiver Schallschutz" (ExpASS) sind Einrichtungen des Landes Hessen, die dazu da sind, die Politik der Landesregierung auch im Bereich des Luftverkehrs umzusetzen.

Die FLK, selbst ein Beratungsgremium des Verkehrsministeriums, täte gut daran, sich immer wieder bewusst zu machen, dass deren Ergebnisse interessengeleitet sind und im häufig abweichenden Interesse der betroffenen Kommunen und Anwohner*innen hinterfragt werden müssen. Es zeigt sich leider immer häufiger, dass sie [wissenschaftlichen Standards nicht genügen](#) und nicht einmal den [Stand der Technik](#) repräsentieren.

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