



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

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



12.06.2026

Neues "Betriebskonzept"

Die Fluglärmkommission versagt wie erwartet

Es kam, wie es kommen musste: die [Sondersitzung](#) der Fluglärmkommission zum „Weiterentwickelten Betriebskonzept bei Betriebsrichtung 25“ und „Entwurf des Lärmschutzbereichs 2033“ endete mit einem vollen Erfolg für Fraport, dem Ministerium und der DFS.

Relevanten Widerstand gab es nicht. Selbst Organisationen wie die "Bundesvereinigung gegen Fluglärm" und der "Deutsche Fluglärmdienst" beschränkten sich auf Detail-Kritiken, die, wenn sie Erfolg haben sollten, nur minimale Verbesserungen an einem grundsätzlich völlig unhaltbaren Zustand bewirken können.

In den Sitzungsunterlagen finden sich noch eine ganze Reihe von Erläuterungen, die bisher noch unklare Details deutlicher werden lassen, aber darauf werden wir zurückkommen, wenn es nochmal relevant werden sollte.

Einen Aussetzer in unserer [letzten Berichterstattung](#) wollen wir hier allerdings noch korrigieren. Wir hatten an mehreren Stellen über die Gründe der Schrumpfung der neuen Lärmschutzbereiche spekuliert und dabei völlig übersehen, dass die alten Bereiche für 701.000 Flugbewegungen berechnet worden waren, während der Neuberechnung die Prognose 2033 mit 560.000 Flugbewegungen zugrunde liegt. Natürlich schrumpfen die Bereiche schon allein deshalb.

Was die Kommission genau beschlossen hat, muss man in den Sitzungsunterlagen ein bisschen suchen. Es steht im [Dokument zu TOP 3](#) "Beratungsergebnis zu Betriebskonzept für Abflüge bei Betriebsrichtung 25 und Entwurf des Lärmschutzbereichs 2033" (das auch der [FLK-Pressesmitteilung](#) angehängt ist) auf Seite 17 unter der Überschrift "V. Beratungsergebnis der Fluglärmkommission":

*"Die Fluglärmkommission nimmt das weiterentwickelte Betriebskonzept und den Entwurf des Lärmschutzbereichs 2033 nur **unter der Bedingung beratend zur Kenntnis**, dass die unter Abschnitt IV A aufgeführten Forderungen zur regulatorischen und betrieblichen Umsetzung berücksichtigt und umgesetzt werden. Darüber hinaus erwartet die Kommission, dass die unter Abschnitt IV B dargestellten weiteren Forderungen zur Abmilderung der Lärmauswirkungen im weiteren Verfahren aufgegriffen und umgesetzt werden. Das von Fraport, DFS und HMWVW vereinbarte Lärmschutzpaket wird ausdrücklich begrüßt."*

Die verquere Formulierung lässt ahnen, dass hier ein juristischer Eiertanz aufgeführt wird. Die Kommission kommt hier ihrer Aufgabe nach § 1 ihrer [Geschäftsordnung](#) nach, sie "berät die ... Genehmigungsbehörde ... und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) bei dem Betrieb und der



... und das ist noch eine eher freundliche Charakterisierung dieses Beschlusses.

Originalcartoon: harnberg.de, 2015
Neufassung: neispatt

Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen".

Als Beratungsergebnis ist die Aussage, "wir nehmen es zur Kenntnis, wenn ..." allerdings ziemlich merkwürdig. Die eigentliche Aussage ist wohl eher "es gefällt uns nicht, aber wir sagen nicht nein, wenn ihr wenigstens ...". Dann können die Kommissionsmitglieder nach aussen behaupten, "verhindern konnten wir es eh nicht, aber wir haben immerhin noch Verbesserungen erreicht".

Was wäre passiert, wenn die FLK "Nein" gesagt und damit deutlich gemacht hätte, dass mit dem neuen Betriebskonzept und dem zunehmenden Flugverkehr, der es nötig macht, die Belastungen im Umfeld des Flughafens vollends unerträgliche Ausmaße erreichen, die punktuellen Zugeständnisse der Fraport weit hinter den Notwendigkeiten zurückbleiben und wesentliche ihrer Forderungen nicht erfüllt werden?

Verhindert hätte sie die Umsetzung des Konzepts damit nicht. Landesregierung und Fraport sind formal nicht auf die Zustimmung der FLK angewiesen, und auch an den politischen Absichten hätte es sicher nichts geändert. Aber der angebliche **Konsens mit der Region**, in dem der Flughafen seit der [Mediation](#) zu wachsen behauptet, wäre damit eindeutig **in Frage gestellt**.

So aber haben Fraport, DFS und HMWVW, was sie wollten: die FLK widerspricht dem neuen Betriebskonzept nicht, der "Konsens mit der Mehrheit" besteht weiter. Und was bekommen die Betroffenen? Ausser dem [Lärmschutzpaket](#), das anscheinend auch Konsens ist und von der FLK ausdrücklich begrüsst wird, enthält das FLK-Ergebnis noch rund fünf Seiten mit Forderungen. Die "A-Forderungen", die Voraussetzung dafür sein sollen, dass die FLK das Konzept "zur Kenntnis nimmt", fasst sie so zusammen:

"1. Verbindlichkeit einer Anwendung des lärmärmsten Betriebskonzepts

Die Kommission besteht darauf, dass zu jedem Zeitpunkt das jeweils mögliche lärmärmste Betriebskonzept umgesetzt wird, um die negativen Auswirkungen im absoluten Nahbereich so gering wie möglich zu halten. Maßgeblich ist dabei, dass ein weiterer Anstieg des Anteils der Nordwest-Abflüge nur in dem betrieblich unbedingt erforderlichen Umfang erfolgt, die Südumfliegung dauerhaft in Nutzung bleibt und die Lärmpause im Nordwesten am frühen Morgen wirksam abgesichert wird.

2. Fortsetzung der interinstitutionellen Arbeitsgruppe"

Zu Punkt 1 gibt es noch eine Reihe von Erläuterungen und Ergänzungen, zu denen jeweils noch etliches zu sagen wäre. Besonders bemerkenswert erscheint, dass die "wirksamen Absicherungen", von denen mehrfach die Rede ist, genau die sind, mit denen auch die bisherigen Regeln abgesichert waren.

Im Klartext: sollte irgendwann auch das neue Betriebskonzept nicht mehr den "betrieblichen Notwendigkeiten" entsprechen, wird derselbe oder ein ähnlicher Prozess wieder ablaufen, und die jetzt festgelegten Regeln stehen dann auch wieder zur Disposition. Der FLK-Vorstand weiss das, und er hat im Prinzip auch nichts dagegen, aber er möchte in solchen Prozessen von Anfang an mit am Tisch sitzen dürfen.

Die "B-Forderungen" "*zur Abmilderung der Lärmauswirkungen*", (die also offensichtlich nicht so wichtig sind) umfassen 5 Punkte:

1. *Schutz der Nacht und weiterer sensibler Zeitbereiche*
2. *Baulicher Schallschutz*
3. *Transparenz*
4. *Siedlungsentwicklung*
5. *Prüfung der Datengrundlagen*

Auch dazu gibt es noch etliches an Text, was viele Fragen aufwirft, aber die Kritik daran ist im Wesentlichen in unserer [früheren Ausarbeitung](#) nachzulesen.

Die FLK-PM endet mit einem "Statement des Vorsitzenden der Fluglärmkommission", in dem es u.a. heisst:

"... liegt der Fokus der Fluglärmkommission auf den Höchstbelasteten im Nahbereich. Aus Sicht der Kommission darf dort nur dann noch zusätzliche Belastung hinzukommen, wenn dies betrieblich unbedingt erforderlich ist. ... Die Kommission fordert daher an allen rechtlich möglichen Punkten eine Absicherung, dass nur so viele Nordwestabflüge durchgeführt werden, wie unbedingt betrieblich notwendig sind."

Von Statements der stellvertretenden Vorsitzenden und Stadträtin aus Mainz, der Bürgermeister von Flörsheim und Hochheim, die Vorstandsmitglieder sind, oder der Bürgermeisterin von Wiesbaden und der ersten Stadträtin von Hattersheim, die Mitglieder sind, ist nichts zu lesen. Sie alle hatten noch Anfang Mai in einer gemeinsamen Stellungnahme eine Gegenposition zur Akzeptanz der "betrieblichen Notwendigkeiten" formuliert, die man nicht oft genug wiederholen kann:

"Letztendlich bleibt wohl nur, die Überlastung des Systems abzubauen, das bedeutet weniger Flugbewegungen. ... Kapazitätseinschränkungen dürfen kein Tabu sein."

Auf der damals von uns zitierten Seite der Stadt Flörsheim ist diese Stellungnahme nicht mehr zu finden, sie steht aber noch auf der [Seite der Stadt Hofheim](#) (vom 24.04, gekennzeichnet als Beitrag des dortigen 'Beauftragten für Flughafenangelegenheiten') und in den [Neuigkeiten der Stadt Hochheim](#) (vom 29.04.). Inzwischen gibt es eine [gemeinsame Pressemitteilung](#) der Städte Flörsheim, Hattersheim, Hochheim, Hofheim, Wiesbaden und Mainz vom 19.05., in der es etwas weniger prägnant, aber immer noch deutlich, u.a. heisst:

"Das bestehende Betriebskonzept muss endlich so umgesetzt werden, wie es im Planfeststellungsverfahren zugesagt und hinsichtlich seiner Lärmauswirkungen abgewogen wurde. Wenn das mit den heutigen Verkehrsmengen nicht mehr möglich ist, dann müssen die Flugbewegungen reduziert werden – und nicht der Lärmschutz der Bevölkerung."

Angesichts solcher Aussagen und der Tatsache, dass auch andere FLK-Mitglieder wie der Main-Taunus-Kreis und die Stadt Raunheim und die zwei Vertreter*innen des BVF gute Gründe hätten, dieses Betriebskonzept abzulehnen, erstaunt es schon, dass es nach einem Bericht der 'Frankfurter Rundschau' (nur in der Printausgabe (?)) nur eine einzige Gegenstimme gegeben hat. Waren die alle nicht da, oder sagt das etwas über die Ernsthaftigkeit des Widerstands gegen dieses Betriebskonzept ?

Man muss wohl befürchten, dass insbesondere die Vertreter der am meisten betroffenen Kommunen auch Vertreter der politischen Kräfte sind, die das weitere Wachstum des Flugverkehrs auf FRA in vollem Umfang unterstützen, und das sind zumindest [alle Landtags-Parteien](#). Sie wollen offenbar jeden Unmut und möglichen Widerstand in juristische Auseinandersetzungen kanalisieren, die keine Aussicht auf Erfolg haben.

Wäre es beabsichtigt, politischen Widerstand gegen dieses Konzept in der Öffentlichkeit zu organisieren, hätte man eine klare Alternative in den Beratungsprozess einbringen und die Ablehnung auch im Abstimmungsverhalten deutlich machen müssen. Eine relevante Anzahl Nein-Stimmen hätte, auch wenn es eine Minderheit bleibt, das Bild vom "Konsens mit der Region" bereits spürbar erschüttert. Das aber wäre wohl für die meisten FLK-Mitglieder zuviel gewesen.

Die DFS hat bereits unmittelbar nach der Sitzung [angekündigt](#), dass sie sofort daran gehen wird, die formalen Voraussetzungen für die Anwendungen des neuen Konzepts zu schaffen. Das HMWVW ist ohnehin längst dabei, die Festlegung der neuen Lärmschutzbereiche abzuschliessen und damit auch Schallschutz-Ansprüche weiter zu reduzieren. Und Fraport ist selbstverständlich immer bemüht, die neuen Kapazitäten möglichst schnell auszulasten und immer mehr Flugverkehr nach Frankfurt zu ziehen.

Um dieses Trio Infernal zu stoppen, braucht es andere Methoden. Welche das sein könnten und wer sie zur Anwendung bringen könnte, darüber wäre nun wieder in den Initiativen und Gruppen zu reden, die den Widerstand gegen das primitive "weiter so, nur mehr und schneller" bei der Belastung von Gesundheit und Umwelt und die Beschleunigung der Klimakatastrophe nicht hinnehmen wollen. Natürlich müssen die jeweiligen Kommunalpolitiker immer wieder an ihre radikalen Phrasen erinnert und entsprechendes Handeln eingefordert werden, auch in der FLK, aber darüber darf nicht aus dem Blick geraten, dass die treibenden Kräfte dieser Entwicklung und ihre wichtigsten Unterstützer auf den Chefsesseln von Fraport und Lufthansa und in der [Landesregierung](#) sitzen. Nur wenn deren Handeln unter Druck gerät, kann der Widerstand Erfolge haben.

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