

PRESSEMITTEILUNG

Es darf nicht noch lauter werden

Der Lärmschutz für eine ganze Region kann nicht ausschließlich den Betriebszielen der Fraport untergeordnet werden

Die Städte Flörsheim am Main, Hattersheim am Main, Hochheim am Main und Hofheim am Taunus sowie die Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden wenden sich gemeinsam entschieden gegen das von Fraport AG und DFS Deutsche Flugsicherung GmbH geplante neue Betriebskonzept bei Westwetterlage am Flughafen Frankfurt.

Für die beteiligten Kommunen steht fest:

Lärm macht krank. Deshalb muss die Belastung der Menschen in der Region durch Fluglärm reduziert und nicht weiter gesteigert werden.

Die Kapazität des Flughafens muss sich am funktionierenden Betriebskonzept orientieren – nicht umgekehrt. Die Landebahn Nordwest hat Wohngebiete massiv zusätzlich verlärm. Deshalb wurde den Menschen im Planfeststellungsverfahren zugesichert, dass Starts über Nordwest bei Betriebsrichtung 25 künftig nur noch ausnahmsweise stattfinden würden.

Genau diese Zusage wird nun aufgegeben.

Im Planfeststellungsverfahren zur Landebahn Nordwest wurde den betroffenen Kommunen und Bürgerinnen und Bürgern dargestellt, dass die Nordwest-Abflugrouten künftig nahezu bedeutungslos werden würden. Während im Jahr 2005 in den sechs verkehrsreichsten Monaten durchschnittlich rund 171 Flugzeuge pro Tag über die Nordwest-Abflugrouten starteten, gingen die Planfeststellungsunterlagen im Planungsfall nur noch von etwa 11 Starts pro Tag aus. Mit dieser Behauptung wurde den Menschen im Nordwesten des Flughafens der Ausbau des Flughafens und der Bau der Landebahn Nordwest vermittelt.

Heute vertreten Fraport und DFS das genaue Gegenteil dessen, was damals als alternativlos und sicher dargestellt wurde. Weil das aktuelle Betriebskonzept bei Westwetterlage an eine Kapazitätsgrenze gekommen sei, ist es aus Sicht der Fraport AG zur Abwicklung von noch mehr Flugverkehr notwendig, dieses zu verändern. Über Jahre hinweg wurde erklärt, die Südumfliegung sei aus Sicherheits- und Kapazitätsgründen zwingend notwendig und nahezu alternativlos. Nun wird behauptet, dass gerade die Südumfliegung bei hohem Verkehrsaufkommen nicht mehr ausreichend leistungsfähig oder sicher nutzbar sei und deshalb deutlich mehr Starts über Nordwest erfolgen müssten.

Diese vollständige Kehrtwende ist für die betroffenen Kommunen weder fachlich noch rechtlich nachvollziehbar. Das neue Betriebskonzept soll aus Sicht von Fraport und DFS vor allem ermöglichen, künftig deutlich mehr Flugbewegungen abzuwickeln. Mit aktuell rund 441.000 Flugbewegungen pro Jahr ist das Ausbauziel von 701.000 Flugbewegungen noch lange nicht erreicht. Bereits heute wird der Betrieb jedoch nur durch zahlreiche Einzelfreigaben rechterhalten, mit denen Starts von der Südumfliegung und der Startbahn 18 West auf die Nordwest-Abflugrouten umgeleitet werden. Künftig sollen nach den vorgestellten Konzepten

mehr als 560.000 Flugbewegungen ermöglicht werden. Bei hoher Verkehrsauslastung und Westbetrieb – also in rund 65 bis 70 Prozent der Betriebszeit – sollen Starts verstärkt ausschließlich über Nordwest geführt werden. Die bisher privilegierte Südumfliegung würde dann nur noch in verkehrsrärmeren Zeiten genutzt.

Damit drohen aus Sicht der Kommunen wieder Verhältnisse wie vor 2011 – mit zusätzlichem Startlärm bei Westbetrieb und gleichzeitigem Landelärm bei Ostbetrieb. Besonders betroffen wären Wohngebiete in Flörsheim, Hattersheim und Hochheim, aber auch Hofheim sowie in Stadtteile von Mainz und Wiesbaden würden stärker belastet. Nach den in der Fluglärmkommission vorgestellten - bislang jedoch nicht nachvollziehbaren Zahlen - würde die Zahl der von Fluglärm betroffenen Menschen in mehreren Kommunen nochmals deutlich ansteigen. Die Kommunen weisen ausdrücklich darauf hin, dass die präsentierten Zahlen und Berechnungen bislang nicht überprüfbar sind. Es fehlen wesentliche Grundlagen, Quellen und nachvollziehbare Herleitungen.

Deshalb wurde beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum Akteneinsicht beantragt. Die beteiligten Städte und Kommunen haben darüber hinaus den Fachanwalt für Luftverkehrsrecht Dr. Martin Schröder mit der juristischen Prüfung der vorgelegten Konzepte beauftragt. Gegenstand der Prüfung ist insbesondere die Frage, ob das neue Betriebskonzept noch mit den Grundlagen des Planfeststellungsbeschlusses vereinbar ist.

Die Kommunen werden die Beratungen in der Fluglärmkommission intensiv vorbereiten und begleiten.

Für das Bündnis steht fest:

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.

Flörsheim, 19. Mai 2026



Landeshauptstadt
Mainz

Zitate zur Position der Vertreterinnen und Vertreter unserer Städte:

Für Flörsheim am Main:

Dr. Bernd Blisch, Bürgermeister – Vertreter in der Fluglärmkommission

„Flörsheim leidet bereits jetzt massiv unter dem Lärm der landenden Flugzeuge bei Ostbetrieb und schon jetzt zu stark durch Starts bei Westbetrieb. Das neue Betriebskonzept, das in den nächsten Jahren umgesetzt werden soll, wird für unsere Stadt nicht nur zu einer Lärmkatastrophe führen; nach den derzeit bekannten Annahmen würde nahezu das gesamte Stadtgebiet auch von einer Siedlungsbeschränkung betroffen sein. Eine städtebauliche Entwicklung im Gebiet der Stadt Flörsheim am Main wäre dann nahezu unmöglich. Dies stellt einen schwerwiegenden Eingriff in die kommunale Planungshoheit sowie in die zukünftige Entwicklung einer Stadt dar. Für Flörsheim stellt sich daher nicht nur die Frage, ob das neue Betriebskonzept wirklich mit den Grundlagen des Planfeststellungsbeschlusses vereinbar ist, sondern auch die Frage, ob diese Siedlungsbeschränkung nicht der verfassungsrechtlich garantierten kommunalen Selbstverwaltung zuwiderläuft.“

Für Hattersheim am Main:

Heike Seibert, Erste Stadträtin – Vertreterin in der Fluglärmkommission

„Gerade Eddersheim leidet bereits heute unter einer massiven Doppelbelastung durch Landelärm bei Ostbetrieb und Startlärm bei Westbetrieb. Genau diese Belastung sollte nach den Zusagen im Planfeststellungsverfahren eigentlich reduziert werden. Jetzt erleben wir das Gegenteil: Die damaligen Grundlagen werden Schritt für Schritt aufgegeben. Was früher als alternativlos und sicher galt, wird heute plötzlich infrage gestellt – zulasten unserer Bürgerinnen und Bürger. Der Gesundheitsschutz der Menschen in Eddersheim und Okriftel darf nicht den Kapazitätsinteressen des Flughafens geopfert werden.“

Für Hochheim am Main:

Dirk Westedt Bürgermeister – Vertreter in der Fluglärmkommission

„Das bestehende Betriebskonzept funktioniert nicht! Es wird nicht so geflogen, wie im Planfeststellungsverfahren für die Landebahn Nordwest angenommen und hinsichtlich der Lärmwirkungen abgewogen. An den Landungen bei Ost-Betrieb können wir wohl nichts ändern. Aber die uns gegebene Zusage, dass dafür bei Westbetrieb nur noch 15 Flugzeuge am Tag über Nordwest starten, wurde nie eingehalten. Mit dem neuen Betriebskonzept befürchten wir Verhältnisse wie vor 2011, als 35 % aller Starts über uns geführt wurden. Das jetzt gültige Betriebskonzept soll endlich so umgesetzt werden, wie es versprochen wurde. Das wird nur mit einer deutlichen Reduzierung der Slots in Frankfurt möglich sein.“

Für Hofheim am Taunus:

Daniel Philipp, Erster Stadtrat – Vertreter in der Fluglärmkommission

„Die Menschen in unserer Region haben einen Anspruch darauf, dass Zusagen aus dem Planfeststellungsverfahren eingehalten werden. Es kann nicht sein, dass ausgerechnet der Lärmschutz, der den Bürgerinnen und Bürgern verbindlich in Aussicht gestellt wurde, nun schrittweise aufgeweicht wird, um noch mehr Flugbewegungen zu ermöglichen. Wer Vertrauen schaffen will, darf Spielregeln nicht nachträglich zulasten der Betroffenen verändern. Für uns gilt: Gesundheitsschutz, Klimaschutz und Verlässlichkeit müssen Vorrang vor wirtschaftlichen Kapazitätsinteressen haben. Insofern erwarten wir zunächst die Prüfung einer Verlagerung von Inlandsflügen auf die Bahn.“

Für die Landeshauptstadt Wiesbaden:

Christiane Hinninger, Bürgermeisterin – Vertreter in der Fluglärmkommission

„Der Flughafenbetreiber Fraport will die Zahl der Flugbewegungen insgesamt um mehr als 25 % steigern, was zu einer nicht hinnehmbaren Erhöhung der Lärmbelastung für die Bürgerinnen und Bürger führen wird, insbesondere in den Abend- und frühen Nachtstunden. Der Lärmschutz darf nicht den Betriebswünschen des Flughafenbetreibers geopfert werden. Anstatt einseitig auf Wachstum zu setzen, sollten konkrete Maßnahmen zur Minderung der Flugbewegungen ergriffen werden, z. B. die schon lange überfällige Verlagerung aller Kurzstreckenflüge auf die Schiene.“

Für die Landeshauptstadt Mainz:

Janina Steinkrüger, Beigeordnete – Vertreter in der Fluglärmkommission

"Die Geschichte des Flughafenausbaus ist eine Kette von gebrochenen Versprechungen, angefangen beim Ausbau selber über die Aussetzung des Nachtflugverbots bis hin zu den Aussagen im Klageverfahren gegen die Südumfliegung. Die jetzigen Berechnungen basieren auf der Prognose von 560.000 Flugbewegungen, im Planfeststellungsbeschluss wird aber weiterhin von der Annahme von 701.000 Flugbewegungen ausgegangen. Wie soll in Zukunft, also nach 2033, geflogen werden? Was wird uns dann erzählt, um die Kapazitäten noch weiter auszuweiten? Die Glaubwürdigkeit des Flughafenbetreibers ist nicht mehr gegeben und die Grenze der Lärmbelastung in der Region schon längst erreicht."