



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Fluglärmkommission Frankfurt • Postfach 600727 • 60337 Frankfurt am Main

### Vorsitzender

Stadtrat Paul-Gerhard Weiß, Offenbach  
[paul-gerhard.weiss@offenbach.de](mailto:paul-gerhard.weiss@offenbach.de)

### StellvertreterInnen

Bürgermeister Manfred Ockel, Kelsterbach  
[m.ockel@kelsterbach.de](mailto:m.ockel@kelsterbach.de)  
Umweltdezernentin Janina Steinkrüger, Mainz  
[janina.steinkrueger@stadt.mainz.de](mailto:janina.steinkrueger@stadt.mainz.de)

### Geschäftsführerin

Anja Wollert, LL.M.  
[info@flk-frankfurt.de](mailto:info@flk-frankfurt.de)  
Kommission zur Abwehr des Fluglärms  
Postfach 60 07 27  
60337 Frankfurt am Main  
Telefon (069) 97690-788

## Pressemitteilung

Frankfurt, 26. Juni 2025

Sondersitzung zu geändertem Betriebskonzept

## Neues Betriebskonzept vorgestellt – Kommission fordert umfassende Prüfung mit dem Ziel, eine Doppelbelastung im hochbetroffenen Nahbereich zu vermeiden

Nach der kontroversen Veröffentlichung eines geänderten Betriebskonzepts Anfang Juni und der damit verbundenen Kritik an mangelnder Transparenz und fehlender Einbindung, befasste sich die Fluglärmkommission Frankfurt (FLK) am 26. Juni 2025 im Rahmen einer Sondersitzung mit dem Thema. Dr. Pierre Dominique Prümm, Vorstand der Fraport AG, und Dirk Mahns, Geschäftsführer Betrieb der Deutschen Flugsicherung (DFS), stellten den Entwurf des neuen Konzepts vor. Zentrale Änderung ist die deutlich häufigere Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken bei Westbetrieb. Die bislang als wichtige Entlastungsmaßnahme zur Vermeidung einer Doppelbelastung im unmittelbaren Nahbereich eingesetzte Südumfliegung soll künftig nur noch in verkehrsarmen Zeiten genutzt werden.

Die Fluglärmschutzbeauftragte des Landes Hessen, Regine Barth, informierte die Kommission über bevorstehende eigenständige und ergebnisoffene Prüfungen durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWW). Im Mittelpunkt stehen dabei die Vereinbarkeit des Konzepts mit dem Planfeststellungsbeschluss sowie eine lärmfachliche Bewertung der Auswirkungen auf die betroffenen Kommunen.

Die kommunalen Mitglieder der Fluglärmkommission machten in einem einstimmig gefassten Beschluss (Anlage) deutlich, dass das Vertrauen in die verantwortlichen Institutionen zwar erheblich erschüttert worden ist, die Kommission aber gleichwohl um Sachlichkeit bemüht und lösungsorientiert ist. Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Luftverkehrswirtschaft und den Behörden kann nur durch frühzeitige Einbindung und umfassende Information schrittweise wiederhergestellt werden. Die FLK erwartet daher einen transparenten und partizipativen Prozess. Dazu erklärt der Vorsitzende der Fluglärmkommission, Stadtrat Paul-Gerhard Weiß (Offenbach):



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

„Solch tiefgreifende Änderungen am Betriebskonzept mit weitreichenden Auswirkungen auf die Bevölkerung dürfen nicht ohne frühzeitige Beteiligung und offene Kommunikation erfolgen. Wir fordern von Fraport, DFS und BAF einen ergebnisoffenen Prüfprozess, in dem alle realistischen Optionen sorgfältig bewertet werden – mit klarem Fokus auf den Schutz der besonders betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner im Nahbereich, um Doppelbelastungen zu vermeiden. Es darf keine Entscheidungen geben, die die Betroffenen vor vollendete Tatsachen stellen.“

Die Fluglärmkommission formulierte darüber hinaus klare Anforderungen an DFS, BAF und Fraport für das weitere Verfahren: Bis zum Abschluss aller konzeptionellen, rechtlichen und lärmfachlichen Prüfungen ist sicherzustellen, dass das im Planfeststellungsbeschluss festgelegte Betriebskonzept so weitgehend wie möglich zur Anwendung kommt. Dafür sind alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen. Dazu zählt aus Sicht der FLK, dass die Abflugstrecken zumindest in kapazitätsarmen Zeiten so zugeteilt werden, dass möglichst wenige Flugzeuge die Nordwest-Abflugrouten nutzen. Fraport wird aufgefordert, vorerst auf eine Anhebung des sogenannten Koordinierungseckwerts, also die maximale Anzahl von Flugbewegungen pro Stunde, bis zur Klärung der Abflugverteilung zu verzichten und hierdurch keine weitere Erhöhung der Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken zu verursachen. Die Kommission betont zudem, dass vor Abschluss der laufenden Prüfungen und deren Beratung in der FLK keinerlei Umsetzungsschritte eines neuen Konzepts erfolgen dürfen.

Die Kommission wird die weiteren Entwicklungen kritisch begleiten und erwartet von allen Beteiligten größtmögliche Transparenz und die konsequente Ausrichtung auf den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm.

Detaillierte Informationen, insbesondere die Präsentationen von Fraport/DFS und HMWVW und den Beschluss der Kommission, entnehmen Sie bitte den Sitzungsunterlagen auf unserer Internetseite [www.flk-frankfurt.de](http://www.flk-frankfurt.de) (linke Spalte unter Sitzungen).

Anja Wollert, LL.M.

Geschäftsführerin der Kommission zur Abwehr des Fluglärms, Frankfurt

Anlage:

Beschluss der Fluglärmkommission, seitens der kommunalen Mitglieder einstimmig gefasst



---

### TOP 3 Beschluss zur Vorstellung eines geänderten Betriebskonzepts für den Flughafen Frankfurt

---

#### I. Anlass

Am 3. Juni 2025 haben die Fraport AG und die Deutsche Flugsicherung (DFS) ein sogenanntes „Weiterentwickeltes Betriebskonzept für den Flughafen Frankfurt“ veröffentlicht – ohne vorherige Beteiligung der Fluglärmkommission oder der betroffenen Städte und Gemeinden. Dieses 33-seitige Konzept<sup>1</sup>, das ab einem Koordinierungseckwert von 110 Flugbewegungen pro Stunde greifen soll, sieht bei Westbetrieb eine signifikant häufigere Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken vor – bis hin zu einer ganz überwiegenden Führung aller nord- und westgerichteten Abflüge über diese Route. Die bislang als zentrale Entlastungsmaßnahme vorgesehene Südumfliegung soll künftig nur noch bei geringer Verkehrsdichte<sup>2</sup> eingesetzt werden. Drei- und vierstrahlige Heavies wurden in der vorgenommenen Lärmabschätzung in Zeiten der ausschließlichen Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken auf die Startbahn 18-West verlegt.

#### II. Planungsgrundlagen und Schutzversprechen

Die Entscheidung für den Ausbau des Flughafens Frankfurt – insbesondere die Wahl des Standorts für die Landebahn Nordwest – beruhte auf einem zentralen planerischen und politischen Grundsatz: Kommunen, die bei Ostbetrieb bereits durch besonders niedrige Überflüge stark belastet werden, dürfen bei Westbetrieb nicht zusätzlich durch Abflüge betroffen sein. Zur Umsetzung dieses Lärmausgleichs entwickelte die Fraport AG die Südumfliegung. Diese wurde in sämtlichen Abwägungsprozessen – vom Mediationsverfahren, über das Raumordnungsverfahren und den Landesentwicklungsplan bis zur Planfeststellung – als zentrale Schutzmaßnahme anerkannt und allen Auswirkungsbetrachtungen zu Grunde gelegt. Ziel war es, besonders betroffene Gemeinden wie Flörsheim, wo Anflüge bei Ostbetrieb in sehr geringer Höhe (zwischen 240 m und 270 m) erfolgen, beim Westbetrieb von zusätzlichem Fluglärm durch Starts zu entlasten. Entsprechend sollten die Nordwestabflugstrecken nur maximal 1,5 % des Abflugverkehrs aufnehmen.

Entsprechend hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die Festlegung der Südumfliegung per Rechtsverordnung am 20.7.2011 damit begründet, dass es nicht zu rechtfertigen sei, den Lärm im unmittelbaren Nahbereich des Flughafens in großen Lautstärken auf

---

<sup>1</sup> Vgl. [https://www.fraport.com/content/dam/fraport-company/documents/newsroom/medien/infomaterial-pms/2025/2025\\_06\\_04\\_Weiterentwickeltes%20Betriebskonzept.pdf/jcr\\_content/renditions/original.media.file.download.attachment.file/2025\\_06\\_04\\_Weiterentwickeltes%20Betriebskonzept.pdf](https://www.fraport.com/content/dam/fraport-company/documents/newsroom/medien/infomaterial-pms/2025/2025_06_04_Weiterentwickeltes%20Betriebskonzept.pdf/jcr_content/renditions/original.media.file.download.attachment.file/2025_06_04_Weiterentwickeltes%20Betriebskonzept.pdf)

<sup>2</sup> bei geringer Abflughöhe auf der Center- und Südbahn

wenige Bewohner zu konzentrieren, die aufgrund der zwingenden Vorgaben auch bei Betriebsrichtung 07 starkem Lärm ausgesetzt seien. Aus diesem Grund seien Verfahren, die weitgehend die Nordwest-Abflugstrecken beibehielten und damit die Städte Rüsselsheim, Raunheim und Flörsheim nahezu direkt überqueren, auszuschneiden.

Die einheitlich getroffenen Abwägungsentscheidungen wurden auch nachträglich durch die Fraport AG selbst bekräftigt: In der Sondersitzung der Fluglärmkommission am 3. März 2011 sowie in der 219. Sitzung der Fluglärmkommission am 20. Februar 2013 stellte das Unternehmen den sogenannten Migrationsplan<sup>3</sup> detailliert vor – ein schrittweises Verfahren zur Umsetzung der Verlagerung von Abflügen auf die Südumfliegung. Dass diese Prämissen nun durch das aktuell vorgestellte Betriebskonzept in ihr Gegenteil verkehrt werden, stellt einen Bruch mit der rechtlichen und politischen Grundlage der Ausbauentcheidung dar.

Am 6. Juni 2025 äußerte sich der Vorstand der Fluglärmkommission Frankfurt (FLK) in einer Pressemitteilung<sup>4</sup> kritisch zu dem vorgestellten Betriebskonzept. Dabei wurde festgestellt, dass die geplante Konzentration der Abflüge auf die Nordwestabflugstrecke den im Planfeststellungsverfahren zugesagten Lärmausgleich unterlaufe. Es wurden erhebliche Zweifel geäußert, ob das Konzept mit den Grundlagen der damaligen Abwägungsentscheidung vereinbar ist.

### III. Abkehr von der bisherigen Beschlusslage

Die tatsächliche Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken liegt bereits heute deutlich über den in der Planfeststellung zugrunde gelegten 1,5 %. Der Tageswert beträgt etwa 10%, im Nachtzeitraum – mit klar steigender Tendenz – sogar bis zu 21 %<sup>5</sup>. Vor diesem Hintergrund hat die Fluglärmkommission in den vergangenen Jahren wiederholt und nachdrücklich gefordert<sup>6</sup>, die Zahl der Nordwestabflüge auf das im Planfeststellungsbeschluss abgewogene Maß zurückzuführen. Infolge dieser Forderung wurde im aktuellen Lärmaktionsplan 2024<sup>7</sup> auf Initiative der Fluglärmschutzbeauftragten und der Kommission eine Anpassung der Rechtsverordnung priorisiert, wonach künftig auch zweistrahlige Flugzeuge der Kategorie „Heavy“ die Südumfliegung nutzen können sollten.

Das BAF teilte den Städten Flörsheim und Hochheim mit Schreiben vom 26.09.2024 (zuge stellt am 14.02.2025) mit, dass nach den Ausführungen der DFS „bei einer vermehrten Nutzung der Südumfliegung auch durch zweistrahlige Flugzeuge der Kategorie Heavy die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs nicht mehr möglich wäre. Damit

---

<sup>3</sup> Vgl. [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/2011/sondersitzung-03-03-2011/top3-teil5-abflugverfahren-nw-und-zusammenfassung-sondersitzung-flk-fra20110303.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/2011/sondersitzung-03-03-2011/top3-teil5-abflugverfahren-nw-und-zusammenfassung-sondersitzung-flk-fra20110303.pdf) sowie [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/219\\_sitzung\\_am\\_20.02.2013/top\\_4b\\_-\\_praes.\\_hr.\\_mauel\\_kapazitaetsanforderungen\\_an\\_den\\_migrationsplan\\_.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/219_sitzung_am_20.02.2013/top_4b_-_praes._hr._mauel_kapazitaetsanforderungen_an_den_migrationsplan_.pdf)

<sup>4</sup> Vgl. [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/aktuell/2025-aktuelles/juni/pm\\_flk\\_zur\\_vorstellung\\_eines\\_geaenderten\\_betriebskonzepts\\_6.6.2025.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2025-aktuelles/juni/pm_flk_zur_vorstellung_eines_geaenderten_betriebskonzepts_6.6.2025.pdf)

<sup>5</sup> Vgl. [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/276\\_sitzung\\_am\\_10.7.2024/top\\_6\\_-\\_nutzung\\_der\\_abflugstrecken\\_im\\_jahr\\_2023.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/276_sitzung_am_10.7.2024/top_6_-_nutzung_der_abflugstrecken_im_jahr_2023.pdf)

<sup>6</sup> z. B. [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/270\\_sitzung\\_am\\_24.5.2023/top\\_3\\_-\\_beschluss\\_priorisierung\\_lap-massnahmen.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/270_sitzung_am_24.5.2023/top_3_-_beschluss_priorisierung_lap-massnahmen.pdf) oder [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/279\\_sitzung\\_am\\_12.2.2025/top\\_6\\_-\\_flk-beschluss\\_zur\\_laermentwicklung\\_am\\_flughafen\\_frankfurt\\_im\\_jahr\\_2023.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/279_sitzung_am_12.2.2025/top_6_-_flk-beschluss_zur_laermentwicklung_am_flughafen_frankfurt_im_jahr_2023.pdf)

<sup>7</sup> Vgl. [https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/2024-10/241028\\_laermaktionsplan\\_hessen\\_4-runde\\_teilplan\\_verkehrsflughafen\\_frankfurt\\_main.pdf](https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/2024-10/241028_laermaktionsplan_hessen_4-runde_teilplan_verkehrsflughafen_frankfurt_main.pdf)

könne der Hauptauftrag der Flugsicherung aus § 27c Abs. 1 LuftVG nicht mehr erfüllt werden.“ Eine Begründung, worin die Sicherheitsbedenken in kapazitätsarmen Zeiten konkret bestehen, enthielt das Schreiben des BAF nicht. Eine gleichlautende E-Mail ging am 17.02.2025 an die Geschäftsstelle der Kommission.

Diese Position von BAF und DFS widerspricht dem von Fraport und DFS selbst vorgelegten neuen Betriebskonzept. Auf Folie 25 wird dort dargestellt, wie das Konzept – ausgelegt auf 110 bis 126 Flugbewegungen pro Stunde – bereits am 2.5.2025 unter dem aktuellen Koordinierungsseckwert (104 + 2) anwendbar gewesen wäre. Danach werden etwa 75% des gesamten Betriebszeitraums als „mit geringer Verkehrsdichte“ klassifiziert, in denen eine Nutzung der Südumfliegung wie sie im Planfeststellungsbeschluss unterstellt wurde, möglich wäre. Das betrifft selbstverständlich auch die zweistrahligen Heavies. Als geringe Verkehrsdichte werden danach ca. 17-18 Abflüge pro gleitende Stunde angenommen (rollierende 60 min). Die DFS belegt damit selbst, dass in kapazitätsarmen Zeiten eine sichere, geordnete und flüssige Verkehrsabwicklung bei Nutzung der Südumfliegung durch zweistrahlige Heavies möglich ist. Die Argumentation von DFS und BAF erscheint daher widersprüchlich und nicht schlüssig.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil<sup>8</sup> vom 10.12.2015 klargestellt, dass bei der Festlegung/Nutzung von Flugrouten die aktuelle Lärmsituation und die konkreten Auswirkungen auf die Betroffenen maßgeblich sind. Auch bei vorläufig geringerer Verkehrsdichte sind lärmärmere Alternativen zu prüfen und zu berücksichtigen, wenn sie ohne sicherheitsrelevante Einschränkungen umsetzbar sind. Werden solche Alternativen nicht einbezogen, liegt ein Abwägungsfehler vor.

Diese Verpflichtung zur aktiven Lärminderung wird durch § 29b LuftVG nochmals unterstrichen. Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisationen sind ausdrücklich verpflichtet, in Bereichen unzumutbaren Fluglärms auf eine Reduzierung der Belastung hinzuwirken. In besonders betroffenen Gebieten reicht daher ein pauschaler Verweis auf längerfristige Szenarien nicht aus – die Abwägung muss konkret und gegenwartsbezogen auf Lärmschutz ausgerichtet sein.

#### **IV. Beschlussfassung**

##### **1. Ablehnung des Betriebskonzepts in der vorgelegten Form**

Die Fluglärmkommission lehnt das am 3. Juni 2025 präsentierte Betriebskonzept in der vorgelegten Form ab. Es widerspricht den maßgeblichen Abwägungsgrundlagen der Planfeststellung und untergräbt das zentrale Ziel der Vermeidung von Doppelbelastungen im hochbelasteten Nahbereich des Flughafens.

##### **2. Einleitung eines transparenten und offenen Arbeitsprozesses**

Die Kommission fordert Fraport und DFS auf, einen transparenten, ergebnisoffenen Arbeitsprozess unter Beteiligung der Fluglärmkommission einzuleiten. Ziel ist die gemeinsame Bewertung sämtlicher in Betracht kommenden Betriebsmodelle und Alternativen unter besonderer Berücksichtigung des Lärmschutzes. Zudem wird das BAF gebeten

---

<sup>8</sup> Vgl. Az. 4 C 15.14, RN 13: <https://www.bverwg.de/101215U4C15.14.0>

darzulegen, welche rechtlichen und verfahrensmäßigen Schritte erforderlich wären, um eine Änderung des Betriebskonzepts umzusetzen.

### **3. Anpassung der Rechtsverordnung zur Südumfliegung**

Die Fluglärmkommission fordert die DFS und das BAF auf, die bestehende Rechtsverordnung zur Nutzung der Abflugrouten bei Betriebsrichtung 25 unverzüglich so anzupassen, dass die in der Ausbauplanung vorgesehene Vermeidung einer Doppelbelastung im Nahbereich des Flughafens im aktuellen Flugbetrieb – insbesondere in verkehrsarmen Zeiten – so weit wie möglich umgesetzt werden kann.

Aus Sicht der Kommission ist die Rechtsverordnung insbesondere dahingehend zu ändern, dass die Südumfliegung auch für zweistrahlige Großflugzeuge der Kategorie „Heavy“ außerhalb von Verkehrsspitzen zugelassen wird. Dies entspricht einer seit Jahren bestehenden Forderung der Kommission, der Fluglärmschutzbeauftragten, der betroffenen Städte sowie des Lärmaktionsplans 2024.

Sollten seitens der DFS und des BAF keine überzeugende Begründung gegen eine solche Anpassung der Rechtsverordnung für kapazitätsarme Tageszeiten vorgetragen werden, behält sich die Kommission mit Verweis auf § 29b LuftVG die Prüfung weiterer Maßnahmen vor.

### **4. Keine Erhöhung des Koordinierungseckwertes ohne vorherige Prüfung**

Die Fluglärmkommission fordert die Fraport AG auf, von Anträgen zur Anhebung des geltenden Koordinierungseckwertes solange abzusehen, bis alle rechtlichen, planfeststellungsrelevanten und lärmbezogenen Fragestellungen umfassend geprüft und abschließend geklärt sind. Die Landesregierung wird aufgefordert, das rechtlich erforderliche Einvernehmen zu möglichen Anträgen auf Eckwerterhöhung bis zum Abschluss der Überprüfungen nicht zu erteilen.