



## 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"



Flüge zwischen 23:00 und 0:00 Uhr am 20.07 (oben, Westbetrieb, 27 Starts, 17 Landungen) und am 27.07. (unten, Ostbetrieb, 25 Starts, 10 Landungen).

07.08.2025

## Nachtflugverbot in Gefahr ?

"Gewitter torpedieren Nachtflugverbot" betitelt die Frankfurter Rundschau einen [Bericht](#) über [verspätete Starts](#) am Flughafen Frankfurt im vergangenen Juli. Der zugehörige [Kommentar](#) warnt: "Was die Region im Juli erlebte, dürfte erst der Anfang sein. Die Wetterereignisse nehmen wegen des Klimawandels zu. Die Mediationsnacht schrumpft auf fünf Stunden."

Auch die [Hessenschau](#) hat das Thema etwas später noch aufgegriffen.

Zweifelsohne ist es verdienstvoll, aus gegebenem Anlass mal wieder auf die Gefahren für die bestehenden Nachtflugbeschränkungen hinzuweisen, aber um wirklich zu verstehen, worin die bestehen und was aktuell passiert, sind einige Ergänzungen notwendig.

Da ist erstens zu erwähnen, dass für alle, die unter dem **Lärm durch Landeanflüge** leiden (also bei Betriebsrichtung 07 (Ostbetrieb) insbesondere auch Raunheim) auch ganz ohne Wetterkapriolen eine **Verkürzung der "Mediationsnacht" auf 5 Stunden** [schon seit vielen Jahren](#) besonders im Sommer eher die Regel als die Ausnahme ist.

So stehen im Juli nach der Statistik des Verkehrsministeriums den 125 verspäteten Starts, die die FR hervorhebt, 119 verspätete Landungen in der Stunde zwischen 23:00 und 0:00 Uhr gegenüber. Die [DFLD-Monatsstatistik](#) meldet für die "Kernnacht" (23:00 - 5:00 Uhr) sogar neben 120 Starts 124 Landungen (bei 6 nicht eindeutig zuzuordnenden Flügen).

Im gesamten ersten Halbjahr 2025 gab es laut Ministerium (wenn wir richtig gezählt haben) 65 verspätete Starts, aber 188 Landungen, die DFLD-Jahresstatistik meldet allerdings 103 Starts und 200 Landungen (darin sind aber auch Meßflüge u.ä. enthalten).

Nachdem verspätete Landungen 2017/18 u.a. wegen der [Aktivitäten von Ryanair](#) auf FRA eskalierten, wurde schnell deutlich, dass die rechtlichen Möglichkeiten, dagegen vorzugehen, [sehr begrenzt sind](#), was damals sogar die Fluglärmkommission veranlasste, eine [Änderung des Planfeststellungsbeschluss](#) zu verlangen.

Natürlich ist nichts dergleichen passiert, und heute beschränkt sich die FLK darauf, auch für verspätete Landungen eine Einzelfallgenehmigung und Begründung [zu fordern](#). Geblieben ist von der damaligen Auseinandersetzung aber die Erkenntnis, dass die Verspätungen zumindest bei den Landungen bis auf wenige Ausnahmen von Ferienfliegern verursacht werden.

Als zweite Ergänzung zur FR-Darstellung darf man getrost infrage stellen, ob Unwetter tatsächlich immer die alleinige oder auch nur die wichtigste **Ursache für Verspätungen** sind. Den Aussagen von Fraport, DFS und Ministerium zu den Abläufen ist leider nicht zu trauen, da sie allzu oft die wahren Hintergründe verschleiern.

Krasses Beispiel dafür sind immer noch die Vorgänge am 20.06.2023. Da gab es neben 3 verspäteten Landungen 57 Starts zwischen 23:00 und 0:00 Uhr und sogar 6 Starts nach 0:00 Uhr. Als Gründe stehen in den [Ministeriums-Dokumenten](#) bis heute "Luftraumsperrungen" wegen eines Militärmanövers, "technische Einschränkungen in Systemen der Flugsicherung" und "wetterbedingter ATC-Steuerungsmaßnahmen" (ATC: Air Traffic Control, in der Regel DFS-Vorgaben). Tatsächlicher Grund war allerdings eine [schwere Störung](#), deren Auslöser zwar ein Gewitter, deren Ursache aber ein [eklatantes Versagen](#) von DFS und Fraport war. Sie hatten es trotz kurzzeitig extremer Wetterbedingungen versäumt, den Landebetrieb rechtzeitig einzustellen, und damit fast einen Absturz verursacht.

In der Folge ruhte der Flugbetrieb viel länger, als wetterbedingt notwendig gewesen wäre, weil ein Teil des DFS-Personals ausgetauscht werden musste. "Luftraumsperrungen" gab es praktisch keine, weil auch der militärische Flugbetrieb wegen schlechten Wetters ruhte, und auch von "technischen Störungen" wurde nichts bekannt (es sei denn, man würde geschockte Menschen so bezeichnen).

Im Laufe der Jahre haben wir noch sehr viele weitere, in der Regel weit weniger dramatische Fälle dokumentiert, in denen die Arroganz der Luftverkehrswirtschaft in Form von **völliger Mißachtung der Interessen der Öffentlichkeit und ihres Rechts auf Information** deutlich wurden. [Der letzte Fall](#) ist gerade mal einen Monat alt, eine [ausführliche Auseinandersetzung](#) mit falschen Begründungen für den Bruch der Nachtflugbeschränkungen liegt allerdings schon zwei Jahre zurück.

Auch hinter einige weitere Aussagen der DFS-Sprecherin, die im FR-Artikel zitiert werden, kann man wieder Fragezeichen machen. Besonders absurd klingt die Behauptung, die bei Gewitter benutzten Umfliegungen seien *"legale Routen, die nicht so oft genutzt würden. „Vergleichbar mit offiziellen Umfliegungen auf der Straße.“* Es gibt keine drei oder vier "legale Flugrouten" über den Raunheimer Ortskern, der am 07.07. 23mal auf leicht unterschiedlichen Wegen überflogen wurde. Was es wohl immer noch gibt, ist ein sog. [Flugerwartungsgebiet](#), in dem Abweichungen von definierten Flugrouten nicht geahndet werden und insofern wohl "legal" sind. Das gleich gilt wahrscheinlich auch für die auf der Grafik oben noch erkennbare fächerartige Verbreitung der Abflüge von der Startbahn West südlich von Mörfelden in der Nacht des 27.07..

Wirklich dreist ist aber die **Diffamierung der Nachtflugregeln** am Ende des Artikels, getarnt als harmloser Appell für ein bißchen mehr Flexibilität: da musste ein armer japanischer Pilot nach langem Flug noch eine Ehrenrunde drehen, weil er ganze 18 Sekunden zu früh dran war und damit noch knapp vor dem Ende des strengen Nachtflugverbots bis 5:00 Uhr landen wollte. Die FR legt dazu am 01.08. [noch einmal nach](#), macht mit der Überschrift auf *"Flugzeug ist Sekunden zu früh dran – 1900 Kilo Sprit verschwendet"* und findet auch noch Zitate eines Piloten, der *"kritisierte, dass dieses Manöver Nachteile für Passagiere, Piloten und die Umwelt mit sich brachte: Der Flug dauerte 16 Minuten länger, die Crew musste das Manöver nach fast 14 Stunden Nachtflug durchführen, und für die Passagiere war es sicher auch alles andere als entspannend. Zudem wurden 1900 Kilogramm zusätzlicher Kraftstoff verbrannt, und das Manöver verursachte erheblichen Lärm, den das Nachtflugverbot in Frankfurt eigentlich verhindern soll. Sein Urteil: „unnötig“. Er fordert, die Strenge der Regulierungen zu überdenken"*

Dazu wird auch noch der Eindruck erweckt, als habe die Entscheidung zur strikten Einhaltung der Regeln die Crew wie ein Blitz aus heiterem Himmel getroffen. *"Ein Pilot in Frankfurt habe mit der Boeing 787-9 Dreamliner etwa 48 Sekunden Zeit, um zwischen dem ersten Kontakt mit dem Tower und der Landung die Geschwindigkeit anzupassen. Auf das „Go Around“-Kommando hin gebe es keine Diskussion, da Sicherheitsregeln vorschreiben, sofort durchzustarten."*

Die Hessenschau hatte das Ganze [schon am 29.07.](#) gemeldet, optisch-akustisch aufgemotzt mit einer blonden Sorgenfalte im Sportreporter-Stil, und der Text schaffte es sogar [in die Tagesschau](#). Man muss allerdings kein Pilot mit langer Interkontinentalflug-Erfahrung sein, um die Verlogenheit dieser Argumentationen zu durchschauen.

Zunächst einmal wird aber auch hier klar, dass es einen Unterschied zwischen Start- und Landelärm für die Nachtflugbeschränkungen gibt. Starts dürfen erst ab 5:00 Uhr erfolgen, keine Sekunde früher. Wenn aber ein landender Flieger um exakt 5:00 Uhr auf der Landebahn aufsetzt, hat er bereits vorher die Region verlärm.

Wenn die DFS-Sprecherin zitiert wird mit der Aussage: *"Wegen Rückenwind war er zu früh, alle Bemühungen, später anzukommen, blieben vergebens"* und damit suggeriert wird, während der 14 Stunden Flug habe es keinerlei Gelegenheit gegeben, die Ankunft um eine Viertelstunde zu verzögern, um im Plan zu landen, ist das natürlich Unsinn. Das wäre auch in der letzten halben Stunde noch problemlos möglich gewesen.

Und die Zeit für den Kontakt zum Towerlotsen (die natürlich länger als 48 Sekunden ist) ist ebenfalls komplett irrelevant, weil lange vorher Kontakt zu dem sog. Feeder-Lotsen (oder "En-route controller") bestehen muss, der den Anflug regelt und, falls der Pilot es wirklich nicht wissen sollte, auf die bestehenden Regeln hinweisen müsste. Die Crew wusste genau, was sie tat, und liess es darauf ankommen. Dass die Spekulation darauf, so früh wie irgend möglich, also exakt um 5:00 Uhr aufzusetzen, knapp daneben ging, haben sie allein sich selbst zuzuschreiben (und sollten eigentlich für den unnötigen Krach in einer sehr sensiblen Nachtzeit zur Verantwortung gezogen werden).

Wer sich wirklich über den Ablauf und die bestehenden Optionen bei diesem Vorfall informieren möchte, sollte den [Original-Beitrag](#) des Piloten lesen, der den Vorfall öffentlich gemacht hat.

Er sagt sehr deutlich, dass sowohl der Pilot als auch der erste DFS-Lotse jede Möglichkeit gehabt hätten, den Flug hinreichend zu verzögern.

Und obwohl er die Folgen des Durchstartmanövers ausführlich beschreibt und (bedauerlicherweise, aber aus seiner Berufs-Perspektive verständlich) für mehr Flexibilität in solchen Fällen plädiert, ist sein Beitrag keine allgemeine Diffamierung von Nachtflugregeln. Die betreiben allein diejenigen, die ihn aus durchsichtigen Gründen unvollständig oder verzerrt zitieren.

Diese **dumm-dreiste Attacke auf die Nachtflug-Beschränkungsregeln** steht damit in der Tradition vieler ähnlicher Versuche, diese Regeln aufzuweichen. Einen solchen Versuch, der gründlich in die Hose ging, gab es z.B. schon im Juli 2016. Da haben auch widrige Wetterbedingungen dazu geführt, dass geplante Starts nicht mehr möglich waren. Und obwohl die Region zwischen 23:00 und 24:00 Uhr noch massiv verlärmert wurde, konnten nicht alle geplanten Flüge starten. Fraport und Lufthansa starteten eine massive Öffentlichkeitskampagne für "mehr Flexibilität bei den Nachtflugbeschränkungen". Erst als ihnen von den BIs [massives organisatorisches Versagen](#) und falsche Prioritätensetzungen nachgewiesen wurden, mussten sie und die Aufsichtsbehörden zurückrudern.



Das muss verteidigt werden

Die Nachtflugbeschränkungen [waren schon in Gefahr](#), bevor sie überhaupt in Kraft traten, und sie sind es bis heute. Vielleicht im wachsenden Umfang auch wegen der zunehmenden Zahl der Extremwetter, vor allem aber wegen der unerträglichen Arroganz, der unersättlichen Profitgier und dem anhaltenden Wachstumswahn der Luftverkehrswirtschaft.

**Um sie zu sichern, müssen die Prioritäten politisch neu gesetzt und das Recht der Anwohner\*innen auf eine gesunde und lebenswerte Umwelt, in der eine ungestörte Nachtruhe unverzichtbar ist, in den Vordergrund gerückt werden.**



Das wäre notwendig

Dazu muss ein Prozess eingeleitet werden, der zunächst die "Ausnahme-Flüge" in der ersten Stunde der aktuellen Beschränkungen, von 23:00 - 24:00 Uhr, drastisch reduziert und in der Stunde davor, wie [gerichtlich gefordert](#), die Zahl der Flugbewegungen zum Ende hin "anschwellen" und in der Morgenstunde von 5:00 - 6:00 Uhr langsam "anschwellen" lässt. Dieses Verdrängen der Flugbewegungen aus den Randstunden muss soweit geführt werden, dass in absehbarer Zeit ein echtes Nachtflugverbot von 22:00 - 6:00 Uhr mit eng begrenzten Ausnahmen erreicht wird.

Um dafür die **richtige Perspektive** zu gewinnen, sollte man sich immer wieder vergegenwärtigen, was dieser Flughafen (zu gut zwei Dritteln) eigentlich ist. Er war nie der "wirtschaftliche Herzmuskel der Region", der durch die Nachtflugbeschränkungen [ins Stottern gerät](#). Er war und wird zunehmend mehr der [Eingangsbereich zu einem gigantischen Freizeitpark](#) mit weltweit verteilten Attraktionen.

Natürlich sind Erholung und Regeneration ebenfalls wichtige Funktionen, auf die Menschen ein Recht haben. Aber Ferienflüge sind selbst hierzulande ein Luxus für Besserverdienende ([laut Statistischem Bundesamt](#) machen sie 17% der Ferienreisen der Deutschen 2024 aus), tragen massiv zum [Über-tourismus](#) bei, der inzwischen die soziale und ökologische Infrastruktur vieler Ferienregionen bedroht, und werden generell angesichts der sich schnell entfaltenden Klimakatastrophe immer fragwürdiger.

Bei einer vernünftigen Abwägung zwischen den Interessen der Flughafen-Anwohner\*innen an ausreichender Nachtruhe und den Interessen der Ferienflieger am pünktlichen Urlaubsbeginn sollte also eigentlich klar sein, was höhere Priorität haben muss.

Was sich de facto aber immer wieder durchsetzt, ist das Profitinteresse der Fluggesellschaften und der Tourismus-Industrie, die ihre Geschäfte möglichst reibungslos und ohne Zusatzkosten abwickeln und für ihre Kunden attraktiv bleiben wollen. Das aber muss und kann nicht so bleiben.

Quelle: [www.bi-fluglaerm-raunheim.de](http://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](mailto:hbk@bifr.de)

Web [www.bi-fluglaerm-raunheim.de](http://www.bi-fluglaerm-raunheim.de)