



BÜNDNIS DER BÜRGERINITIATIVEN KEIN FLUGHAFENAUSBAU – FÜR EIN NACHTFLUGVERBOT

Über 80 Initiativen im Rhein-Main-Gebiet



Frankfurt, 20.08.2026

Pressemitteilung

Lehre aus dem Hitze-Sommer:

Passiver Schallschutz muss wesentlich besser werden!

Bis in die Bundesregierung hinein gibt es Diskussionen, welche Lehren aus dem langen, extrem heißen und trocknen Sommer gezogen werden müssen.

Ein Bereich, dessen seit Jahren kritisierte eklatante Mängel dadurch noch einmal besonders krass deutlich geworden sind, hat dabei bisher keine Rolle gespielt: der Schutz vor Fluglärm im Umfeld der Flughäfen durch bauliche Maßnahmen.

In Hitzeperioden, in denen tagsüber Temperaturen zwischen 30 und 40 °C herrschen, gefolgt von „tropischen Nächten“, in denen die Temperaturen nicht unter 20 °C sinken, müssen Menschen in sich ständig weiter aufheizenden Wohnungen leben, wenn diese nicht mit leistungsfähigen Klimaanlage ausgerüstet sind.

Abkühlendes Durchlüften kann bei solchen Bedingungen bestenfalls in den Zeiten der Temperatur-Minima in der späten Nacht und am frühen Morgen mit dem Öffnen aller Fenster soweit gelingen, dass die Wärmespeicherung reduziert werden kann.

Für Menschen, deren Wohnungen nahe am Flughafen liegen, ist das allerdings nur zwischen 0:00 und 5:00 Uhr möglich – in den Zeiten, in denen aufgrund der geltenden Nachtflugbeschränkungen einigermmaßen sicher kein Flugverkehr herrscht.

Unter den Anflugrouten müssen die Fenster bereits vor 5:00 Uhr geschlossen werden, wenn die Maschinen in die Rhein-Main-Region einfliegen, die Punkt 5:00 Uhr auf der Landebahn aufsetzen wollen, unter den Abflugrouten ist das spätestens ab 5:00 Uhr der Fall. Abends herrscht bis 23:00 Uhr „Normalbetrieb“, und danach ist bis 24:00 Uhr gerade in der Ferienzeit die Zahl der verspäteten Landungen und der Ausnahme-Genehmigungen für Starts häufig so hoch, dass Schlaf mit offenem Fenster nicht möglich ist. (Monat Juli 2026: 66 Landungen, 19 Starts, im Durchschnitt 2,7 Bewegungen zwischen 23:00 und 24:00 Uhr)

Unter diesen Bedingungen ist es unverzichtbar, dass die vom Flughafenbetreiber Fraport zu finanzierenden baulichen Schallschutz-Maßnahmen in den Lärmschutzzonen nicht nur eine vollständige Regulierung der Zu- und Abluft enthalten, sondern auch eine Klimatisierung, die auch während solcher Hitzewellen, die künftig, nicht zuletzt wegen des Flugverkehrs, noch häufiger zu erwarten sind, gesundheitsförderndes Wohnen und Schlafen ermöglicht.

Diese Regelung muss bereits in das „freiwillige Lärmschutzpaket“, das Fraport und Landesregierung aus Anlass der Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche des Flughafens verkündet haben, aufgenommen werden.

Hintergrund:

In Gebieten, in denen der Fluglärm im Durchschnitt bestimmte Grenzwerte überschreitet, müssen die Flughafen-Betreiber sog. „passive Schallschutz-Maßnahmen“ finanzieren, die den Lärm in bestehenden Wohnungen, teilweise auch nur in den Schlafräumen, soweit reduzieren sollen, dass Wohnen und Schlafen möglich bleibt. Neue Wohnungen dürfen hier nicht gebaut werden

(„Siedlungsbeschränkungen“).

Etwas weiter außerhalb bekommen die Bewohner bestehender Wohnungen nichts mehr, aber Neubauten müssen mit entsprechendem Schallschutz errichtet werden.

Die Regelungen, die für die zu treffenden Maßnahmen gelten, sind vor mehr als zwanzig Jahren ausgearbeitet worden und schon lange überholt. Schon im Jahr 2017, als das sog. „Fluglärmschutzgesetz“ und seine Verordnungen, die diese Regelungen festlegen, nach 10 Jahren turnusmäßig zur Überarbeitung anstand, war die Liste der notwendigen Änderungen, nachzulesen im damaligen Bericht^[1] des fachlich zuständigen Umweltbundesamtes, sehr lang.

Aber seither haben wechselnde Bundesregierungen die Arbeiten immer wieder verzögert und verschoben, und auch die amtierende Bundesregierung zeigt wenig Ambitionen, hier zu einem Ergebnis zu kommen.

Im Rhein-Main-Gebiet ist der „passive Schallschutz“ daher immer noch geprägt von den Maßnahmen, die im Rahmen der Schallschutz-Programme der letzten Ausbau-Runde des Frankfurter Flughafens von 2011 bis 2021 umgesetzt wurden und dem 2007 beschlossenen Minimal-Standard entsprachen.

Konkret heißt das für die Bewohner der sog. „Lärmschutzzonen“, in denen der Fluglärm selbst nach den Uralt-Kriterien für ein ungestörtes Wohnen zu laut ist, dass die ihnen „gewährten“ baulichen Schallschutzmaßnahmen in Hitzeperioden wirkungslos sind. Hier ist jedes einzelne Flugereignis so laut, dass es bei offenem Fenster fast alle Schlafenden aufweckt. Lüften, selbst mit gekippten Fenstern, ist daher nur möglich, wenn nicht geflogen wird.

In den übrigen Zeiten können die sog. „Schallschutzlüfter“, die von Fraport angeboten wurden, bestenfalls einen Sauerstoffmangel in den „belüfteten“ Räumen verhindern, aber kein Durchlüften realisieren. Solche Wohnungen werden nach wenigen Tagen zu Backöfen, in denen erholsames Wohnen und Schlafen unmöglich wird. Diese Erfahrung haben tausende von Menschen in den letzten Wochen machen müssen.

Fraport und hessische Landesregierung wissen natürlich, dass die Regelungen zum baulichen Schallschutz nicht den Anforderungen entsprechen und teilweise klar rechtswidrig sind. So hatten schon 2016 Gerichtsurteile zum Schallschutz am damals neuen Flughafen „Berlin-Brandenburg-International“ (besser bekannt als Berliner BER) festgestellt, dass Lüfter-Lösungen, wie sie auch in Frankfurt angeboten wurden, nicht einmal den damaligen rechtlichen Vorgaben genügten, aber eine Umsetzung dieses Urteils für den Rest des Landes blieb aus.

Mit der Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche für den Frankfurter Flughafen und den damit entstehenden neuen Ansprüchen auf passiven Schallschutz sahen sie sich daher gezwungen, im Mai 2026 auch ein freiwilliges „Lärmschutzpaket“ vorzuschlagen, das zumindest die bereits als rechtswidrig erkannten Bestimmungen der alten 2007er-Regelungen zu vermeiden versucht. Dabei bewegen sie sich natürlich in juristischen Grauzonen, da sie von dem, was nötig ist, um die Schutzziele des Fluglärmschutzgesetzes zu erreichen, immer noch meilenweit entfernt sind.

Das Umweltbundesamt hat 2024 in einer „Analyse des Vollzugs“^[2] der Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes zum passiven Schallschutz festgestellt, dass weitaus weniger Maßnahmen durchgeführt und nur ein Bruchteil des Geldes ausgegeben wurde, als nach den Vorabschätzungen notwendig gewesen wäre. Die Autorin führt das im Wesentlichen auf Mängel in den Regelungen zurück.

Vor wenigen Wochen hat es auch ein Rechtsgutachten^[3] herausgegeben, das beschreibt, wie „zeitgemäßer baulicher Schallschutz“ aussehen müsste. Regierungen und Flughafenbetreiber wissen also, was zu tun ist, um das Leben in der Umgebung von Flughäfen unter den gegenwärtigen Bedingungen erträglicher zu machen. Mittelfristig führt allerdings kein Weg an den einzigen Maßnahmen vorbei, die wirklich zu einem gesünderen Leben beitragen können:

Nachtflugverbot an Flughäfen von 22:00 bis 6:00 Uhr

Reduzierung der Zahl der Flugbewegungen auf ein klima-verträgliches Maß

Quellen:

1. Umweltbundesamt (Hrsg.) Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes, Texte 56/2017, Juli 2017
(<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/fluglaermbericht-2017-des-umweltbundesamtes>)
2. Silvia Schütte Analyse des Vollzugsstandes der 2. FlugLSV
Umweltbundesamt (Hrsg.), Texte 10/24, Januar 2024
(<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/analyse-des-vollzugsstandes-der-2-fluglsv>)
3. Heß, Schreckenberger, Liepert: Rechtsgutachten 2. Fluglärmschutzverordnung, Zeitgemäßer baulicher Schallschutz
Umweltbundesamt (Hrsg.), Texte 99/26, Juni 2026
(<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/rechtsgutachten-2-fluglarmschutzverordnung>)

Das „Bündnis der Bürgerinitiativen - Kein Flughafen ausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr“ (BBI), ist ein Zusammenschluss von mehr als 80 Initiativen. Das Bündnis streitet für die Wiedergewinnung und den Erhalt der Lebensqualität der Menschen im Rhein-Main-Gebiet. Es setzt sich für die Schaffung einer lebenswerten Region ein und fordert den Schutz der Menschen vor den schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs und erklärt sich solidarisch mit allen von Verkehrslärm und Schadstoffbelastung betroffenen Menschen. Das Bündnis fordert einen verantwortungsvollen Umgang mit der Mobilität. Die gemeinsamen Ziele sind:

- Verhinderung des Ausbaus des Frankfurter Flughafens und anderer Flughäfen in der Region.
- Schaffung von nächtlicher Ruhe durch ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr.
- Schaffung von rechtlich einklagbaren Grenzen der Belastung für die Bürgerinnen und Bürger.
- Verursachergerechte Zuordnung von Kosten auf die Luftverkehrsindustrie; Stopp der Subventionen.
- Verringerung der Flugbewegungen zur Reduzierung der bestehenden Belastungen durch Fluglärm, Luftverschmutzung und Bodenverbrauch durch Flugverkehr im Rhein-Main-Gebiet.
- Stilllegung der Landebahn Nordwest.

Kontakt: Monika Wolf, Knut Dörfel, Michael Flörsheimer, Bündnissprecher*innen
Email: sprecher@flughafen-bi.de
Mobil: 015789683516

BBI Bündnis der Bürgerinitiativen, eMail: buero@flughafen-bi.de
Bankverbindung: VR-Bank Bad Orb-Gelnhausen IBAN DE81 5079 0000 0006 7852 98 BIC GENODE51GL
www.flughafen-bi.de