



## Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

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



28.06.2026

Frankfurt:

### Koalition auf Fraport-Kurs

Rund drei Monate nach der Kommunalwahl wurde am 11.06. in Frankfurt der [Koalitionsvertrag](#) für die künftige Stadtregierung präsentiert. CDU, Bündnis90/DieGrünen und SPD bilden die Koalition und kooperieren mit Volt, für die der Vertrag ebenfalls gilt (aber eben als "Vertrag" und nicht als "Koalitionsvertrag", was immer das bedeuten soll).

Die [Frankfurter Rundschau](#) nennt das Papier einen "Koalitionsvertrag ohne Prosa". Den zwölf Kapiteln, die jeweils einen Themenblock abhandeln, sind immer nur wenige Sätze vorangestellt, dann folgen lange Listen von Aufzählungspunkten, die ohne erkennbare Struktur alles auflisten, was irgendwie in diesen Themenbereich gehört. Das können grundlegende Absichtserklärungen sein, aber auch Details mit eng begrenzter lokaler Bedeutung.

Die FR hat insgesamt über 800 solcher Punkte gezählt, die 64 Seiten in Anspruch nehmen - da müsste man eigentlich davon ausgehen können, dass für jede/n was dabei ist.

Wir haben uns nicht die Mühe gemacht, das alles durchzulesen und verstehen zu wollen, sondern uns darauf konzentriert, Aussagen zu Themen wie Flughafen, Fluglärm, Schadstoff-Belastung und Klimaschutz zu finden. Das ist uns in den Kapiteln "Wirtschaft und Digitalisierung" und "Klimaschutz und Umwelt" gelungen.

Im Wirtschafts-Kapitel finden sich drei Punkte:

*Daher wollen wir ...*

- *die ansässigen Luftverkehrsunternehmen und insbesondere die multimodale Drehkreuzfunktion des Frankfurter Flughafens im internationalen Wettbewerb stärken*
- *zusammen mit der FRM\* perspektivisch Konzernzentralen, z. B. Lufthansa, nach Frankfurt holen*
- *Frankfurt als Standort für „Net Zero“ in der Luftfahrt etablieren*

(\*FRM: [Frankfurt RheinMain GmbH](#), Standort-Marketing)

Das klingt zunächst nichtssagend und belanglos, aber man kann und muss es wohl auch so lesen: "Wir unterstützen den Luftverkehr überall, wo es mit kommunalen Mitteln möglich ist, insbesondere was Forschung und Entwicklung und den Aufbau der notwendigen Infrastruktur für sog. "nachhaltige Treibstoffe" angeht (die die Wunderwaffe zur Erreichung von "Net Zero" Treibhausgas-Emissionen) darstellen).



## Koalitionsvertrag für Frankfurt am Main

### 2026 – 2031



Vertrag über eine  
Kooperation mit **Volt**  
Frankfurt

Ansonsten reden wir der Luftverkehrswirtschaft nicht in ihre Geschäfte hinein (was für einen der grössten Anteilseigner des Frankfurter Flughafens eine bemerkenswerte Aussage ist).

In der Rubrik "Klima & Umwelt" finden sich vier Punkte mit Bezug zum Flughafen (S.41, Punkte 59-62 von 70):

*Daher wollen wir ...*

- *die Bevölkerung besser vor Fluglärm und Schadstoffen schützen, ohne die Bedeutung des Flughafens zu schmälern. Durch konsequente Unterstützung des Schienenfernverkehrs reduzieren wir vermeidbare Kurzstreckenflüge, zudem setzen wir uns für ein strenges Einhalten der bestehenden Nachtflugbeschränkung von 23 bis 5 Uhr sowie empfindliche Strafen bei Verstößen ein. Wir unterstützen die Bemühungen von Fraport und halten diese weiter an, Flugbewegungen in den Nachtrandstunden durch eine Entgeltspreizung zu reduzieren*
- *die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zum aktiven Schallschutz vorantreiben, um die Belastung für Anwohnerinnen und Anwohner zu reduzieren*
- *die Belastung durch Feinstaub und Ultrafeinstaub am Flughafen und in dessen Umfeld reduxxxxxieren, u.a. durch strengere Kontrollen, moderne Filtertechnologien und die Förderung emissionsarmer Antriebe*
- *die Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes und des Luftverkehrsgesetzes unterstützen*

Hier wird schon gleich am Anfang mit der allgemeinen Bedingung "*ohne die Bedeutung des Flughafens zu schmälern*" deutlich gemacht, dass alles, was danach kommt, unwirksam bleibt, weil relevante Beschränkungen des Flugbetriebs nicht zulässig sind. Die restlichen Aussagen und Forderungen sollen nur noch gut klingen für Menschen, die mit den realen Bedingungen nicht vertraut sind. Für diejenigen, die sich gegen die Belastungen durch den Flughafen wehren, klingen sie wie blanker Hohn. Wollte man wirklich für die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene eintreten, müsste man sich zu den [realen Problemen](#) positionieren, die diese Verlagerungen behindern. Das Gleiche gilt für die diversen [Formen von Angriffen](#) auf die existierenden Nachtflugbeschränkungen.

Die Aussagen zum [Aktiven Schallschutz](#) klingen, als habe es die [offiziellen Bankrott-Erklärungen](#) zu diesem Programm nie gegeben, und die Formulierungen zu Ultrafeinstaub zeugen entweder von kompletter Unkenntnis oder der Absicht, die Leser\*innen hinters Licht zu führen.

Um zumindest den letzten Punkt noch etwas zu erläutern: "Kontrollen" von Ultrafeinstaub in dem Sinne, dass die Einhaltung bestimmter Grenzwerte oder bestimmter Reduktionsmechanismen zu überwachen wäre, gibt es nicht und wird es in absehbarer Zeit auch nicht geben, da entsprechende Vorgaben nicht existieren. Filterung von Ultrafeinstaub ist, wenn sie gründlich sein soll, extrem aufwändig und in aller Regel kaum durchführbar.

Dort, wo sie mit reduzierter Wirkung machbar und wegen der besonders hohen Konzentrationen und dem gleichzeitigen Auftreten gröberer Staubfraktionen sinnvoll wäre, auf dem Flughafengelände, handelt es sich in erster Linie um Arbeitsschutzmaßnahmen, für die Fraport zuständig ist. Und "emissionsarme Antriebe"? Da warten wir nun mit Spannung darauf, dass die Stadt Frankfurt in dieser Legislaturperiode Elektroflugzeuge in ihren Fuhrpark aufnimmt. Sollten aber nur elektrische Busse, Schlepper, Reinigungsmaschinen etc. gemeint sein, ist das auch wieder Sache der Fraport bzw. der sonstigen Betreiber, [passiert sowieso](#) und trägt nicht wirklich viel zur Lösung des Problems bei.

Auch der letzte Punkt braucht für alle, die mit dem Thema nicht vertraut sind, zusätzliche Erläuterungen, um den wahren Inhalt zu verstehen. Das Fluglärmschutzgesetz enthält alle wesentlichen Regeln und Standards zum [passiven Schallschutz](#), das Luftverkehrsgesetz enthält einige Aussagen, die für den [aktiven Schallschutz](#) relevant sind. Diese Regeln und Standards sind über zwanzig Jahre alt.

Das Umweltbundesamt als zuständige Fachbehörde hat bei der gesetzlich vorgeschriebenen Evaluierung des Fluglärmschutzgesetzes im Jahr 2017 (!) erheblichen Änderungsbedarf festgestellt und entsprechende Verbesserungsvorschläge ausgearbeitet. Seit dieser Zeit wird der Novellierungsprozess von wechselnden Regierungen immer wieder verzögert und verschleppt. Innerhalb der Regierung vorgelegte Entwürfe haben die UBA-Vorschläge weitestgehend verwässert, gingen den Hardlinern aber trotzdem nicht weit genug, um die notwendigen Verschärfungen der Anforderungen, die auch nach EU-Recht notwendig wären, hinreichend zu verhindern. Den aktuellen Stand der Diskussion dazu haben wir vor Kurzem in einem Beitrag zum neuen Betriebskonzept von Fraport und DFS [dargestellt](#). Da kann man auch nachlesen, dass und wie das LuftVG gerade novelliert wurde.

Wer in dieser Situation Unterstützung für eine Novellierung zusagt, ohne wenigstens ein paar Rahmenbedingungen zu nennen, die dafür erfüllt werden müssten, der sagt im Grunde: "Macht, was ihr für richtig haltet. Wir machen jede Schweinerei mit." Das mag nicht allen Koalitionären bewusst gewesen sein, aber wer sich um solche Themen nicht kümmert und aus Ignoranz, Dummheit oder anderen Gründen so einen Vertrag unterschreibt, der muss im Zweifelsfall dann eben auch mitmachen. Es gibt mit Sicherheit genügend Kräfte in dieser Koalition, die genau das wollen und auch durchsetzen werden.

So enttäuschend diese Inhalte sind, überraschend kommen sie nicht. Schon vor 10 Jahren [mussten wir feststellen](#), dass die Frankfurter Stadtpolitik eindeutig auf die Förderung des Wachstums des Flughafens ausgerichtet war, und daran hat sich in allen folgenden Koalitionen nichts geändert.

Was sich geändert hat, ist der Umgang mit denjenigen, die sich gegen diese Politik wehren. Wurde vor 10 Jahren noch die [Stabsstelle Fluglärm](#) eingerichtet (heute [Stabsstelle für Fluglärm](#)), die als Anlaufstelle für Fragen und Beschwerden dient und wichtige Informationen über Fluglärm, Flugbewegungen etc. veröffentlicht, und konnten 2018 auch noch [zwei Ultrafeinstaub-Meßstationen](#) in Betrieb genommen werden, die heute wichtige Bestandteile des ansonsten stark geschrumpften [HLNUG-Meßnetzes](#) sind, muss man sich aktuell eher wundern, dass sie noch nicht infrage gestellt und als Opfer notwendiger Sparmaßnahmen identifiziert wurden.

Sollte das in nächster Zeit noch nachgeholt werden und diese (wenigen) Errungenschaften unter Druck geraten, wird sich zeigen müssen, wie stark die Gegenkräfte noch sind. Es gibt in der Frankfurter Lokalpolitik durchaus relevante Akteure, die auch in Bezug auf den Flughafen für eine andere Politik eintreten. Ob das ausreicht, einem weiteren Rollback im Interesse der Luftverkehrswirtschaft entgegen zu treten, ist allerdings keineswegs sicher.

Ob es solche Kräfte auch noch innerhalb der Koalitionsparteien gibt, ist allerdings mehr als fraglich. In diesem Koalitionsvertrag haben sie keine Spuren hinterlassen, und ob sie zu anderen Anlässen nochmal reaktiviert werden können, wird sich wohl erst zeigen, wenn es konkret wird.

Dass Themen, die zwar aktuell diskutiert und auch von der Bundesregierung [propagiert werden](#), aber hier noch nicht in der breiten praktischen Umsetzung sind, wie die verstärkte Nutzung von Drohnen oder alles, was sich als "Advanced Air Mobility" bezeichnet (Flugtaxis etc.), in dem Papier keine Rolle spielen, obwohl davon [erhebliche Gefahren ausgehen](#) können, kann mehrere Gründe haben. Einmal könnte die (vielleicht sogar realistische) Einschätzung dahinter stehen, dass entsprechende Geschäftsmodelle in den nächsten fünf Jahren noch nicht relevant werden. Es könnte aber auch sein, dass diejenigen, die den Luftverkehr auf allen Ebenen fördern wollen, natürlich keinen Grund sehen, darüber jetzt schon zu reden, während diejenigen, die vielleicht noch an Lärmschutz etc. interessiert sind, so etwas wie üblich verschlafen, bis es zu spät ist.

An Kräften, die solche Entwicklungen verfolgen, frühzeitig warnen und Widerstand gegen Fehlentwicklungen organisieren, fehlt es offensichtlich auch, und nicht nur in Frankfurt. Hier wären sie allerdings besonders wichtig, denn (auch) hier sitzen die Kräfte, die Interesse an solchen Geschäftsmodellen haben und politisch abgesichert und rücksichtslos genug sind, sowas auch durchzuziehen.

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)