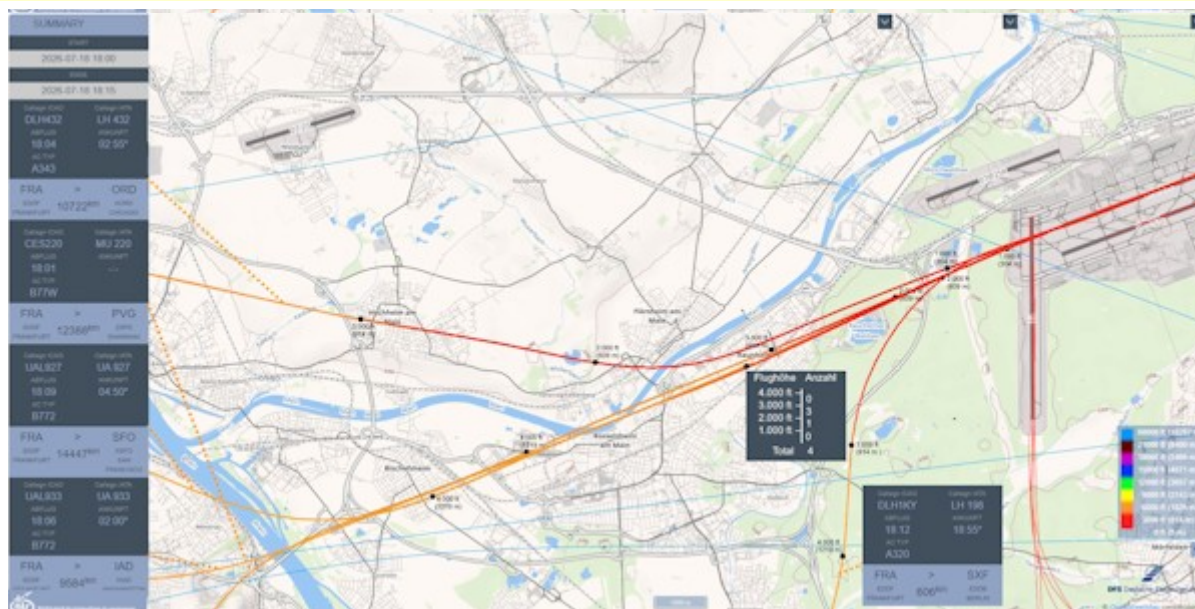




## Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

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



26.07.2026

### Direktstarts über Raunheim

### Die DFS nimmt keine Rücksicht mehr

Am Samstag, den 18.07., wurde uns mal wieder demonstriert, welchen Stellenwert der Lärmschutz für die Bürger im direkten Umfeld des Flughafens noch hat. Zwischen 18:00 Uhr und 18:15 Uhr zog eine kleine Gewitterzelle von West nach Ost über den Vortaunus, relativ weit im Norden. Bis südlich des Mains gab es Regenfälle mit mäßiger Intensität. Eine Allerweltswetterlage, wie sie häufig vorkommt. Es mag sinnvoll sein, eine solche Gewitterzelle nicht direkt zu durchfliegen, aber da sie klein war und schnell durchzog, wäre es auch kein Problem gewesen, sie auf einer der drei Nordwestabflugrouten zu umfliegen. Wenn das zu riskant schien, hätte eine kurze Wartezeit von wenigen Minuten gereicht, sie durchziehen zu lassen. (Es waren alles Langstreckenflüge, bei denen wetter-bedingte Verspätungen einkalkuliert werden müssen; und wenn sonst alles gut geht, können 15 Minuten problemlos aufgeholt werden.) Und wenn man ganz auf Nummer Sicher hätte gehen wollen, wäre auch ein Abflug über die Südumfliegung möglich gewesen, auf der nichts los war.

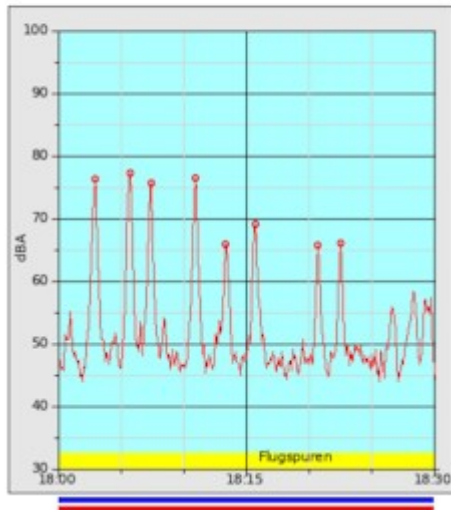
Aber warum soviel Aufwand, wenn es auch ganz einfach geht? Wenn es im Norden irgendein Problem geben könnte, kann man ja per Einzelfreigabe direkt nach Westen starten und später nach Norden abbiegen. Das ist auch im schlimmsten Fall nur ein ganz geringer Umweg und erspart unnötige Wartezeit. Genau das ist am Samstag viermal hintereinander passiert. Mit Billigung bzw. auf Anweisung der DFS sind vier Langstrecken-Maschinen nach dem Start im Geradeausflug über den Ortskern von Raunheim geflogen, darunter eine Lufthansa-Maschine im Flachstart, die da kaum 500 Meter Höhe erreicht hat. Sie flog weiter direkt über Hochheim, wo sie "immerhin" schon auf 900 m Höhe geklettert war. Die anderen drei flogen in knapp 900 m Höhe über Raunheim, in etwa 1.000 m Höhe über den Rüsselsheimer Norden und in rund 1.200 m Höhe über Bischofsheim.

**DFLD**

Deutscher Fluglärmdienst e.V.

Raunheim Süd \*\*\*

18.07.2026 (Samstag)



Vier Direktstarts über Raunheim, und dann ging es auf der Südumfliegung weiter. Beides ist laut, aber der Unterschied ist erheblich.

Dass das dicht besiedelte Wohngebiete sind, die dadurch massiv verlärmte wurden, stört ja bis auf ein paar Permanent-Nörgler niemanden mehr. Die große Mehrheit wird sich schon damit abfinden, dass das so sein muss. Und wenn der Flugverkehr so zunimmt, wie [Fraport und DFS das planen](#), werden sich alle damit abfinden müssen, denn dann werden solche Direktstarts immer mehr zur Regel werden (müssen). Wer es nicht aushält, hat ja bekanntermaßen die Freiheit, wegzuziehen.

Und so schlimm ist es ja nun auch wieder nicht. Die heutigen superleisen Flugzeuge erzeugen selbst bei direktem Überflug im berüchtigten Lufthansa-Flachstart weniger als 80 dB(A) Lärm (wenn die Meßstation weit genug weg ist), also nur etwa 10 dB(A) mehr als Starts über die Südumfliegung, und was sind schon 10 dB(A) ?

Die [Lärmwirkungsforschung sagt](#), "dass sich im Hörbereich bei einer Zunahme des Schalldruckpegels von 10 dB die empfundene Lautheit eines Tones etwa verdoppelt". Das ist bei einem bedrohlich wirkenden Geräusch wie einer Fluglärmeinwirkung von oben schon eine drastische Änderung.

Lässt man also den Sarkasmus beiseite und berücksichtigt noch, dass es in den letzten Wochen eine Vielzahl von Einzelfällen mit Direktstarts über Raunheim gegeben hat, so bleibt eigentlich nur, ähnlich wie der römische Senator Cato, der seine [kriegshetzerische Forderung](#) so lange vorgetragen hat,

bis der Krieg geführt wurde, ständig zu wiederholen, was wir zuletzt vor etwa sechs Wochen zu solchen Fällen [formuliert haben](#):

**"Zunächst einmal bestätigen sie [die Feststellung](#), dass Direktstarts über dicht besiedelte Wohngebiete immer mehr zum normalen Repertoire der DFS gehören.**

**Diese Fälle machen natürlich auch deutlich, dass die Nordwestabflüge undokumentierten Einschränkungen\* unterliegen, die es (aus DFS-Sicht) von Zeit zu Zeit erforderlich machen, auf ebenso undokumentierte "Westabflüge" auszuweichen.**

**Es ist damit zu rechnen, dass im angestrebten "neuen Betriebskonzept" in Zeiten, in denen die "Weiche" auf "Nordwest" steht, im Einzelfall ein Abflug, der da gerade nicht passt, nicht mehr für die Südumfliegung, sondern routinemäßig für den Geradeaus-Flug freigegeben wird - und dann eben nicht nur mitten am Tag, sondern auch in der Nacht.**

**Perspektivisch müssen wir sogar befürchten, dass eine der im Planfeststellungsverfahren diskutierten [Zombie-Routen](#) reaktiviert wird, um diese Fälle abzuarbeiten.**

**Allein diese beiden Punkte sind mehr als genug Grund für die Raunheimer (und Rüsselsheimer und Bischofsheimer und ...) Kommunalpolitik, sich dem [Widerstand](#) der Kommunen nördlich des Mains anzuschließen. Magistrat und Stadtverordneten-Versammlung sollten sehr deutlich machen, dass sie die abschliessende Aussage in der [Pressemitteilung](#) des dortigen Bündnisses vollinhaltlich unterstützen:**

**"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."**

*Das bisherige Schweigen der Stadtverordnetenversammlung\* zu diesem Thema ist beschämend und lässt befürchten, dass die dort agierenden Kräfte bisher noch nicht erkannt haben, welche existenzielle Bedrohung für Raunheim in dieser Entwicklung steckt."*

\* Seither ist zumindest die Abhängigkeit der Starts auf den Nordwestabflügen vom Flugbetrieb in Erbenheim von der DFS grundsätzlich bestätigt, und aus der Stadtverordneten-Versammlung gab es auch eine Reaktion, aber sonst ist an dem Statement nichts zu ändern. Das Bündnis der nordmainischen Städte hat seine radikale Aussage inzwischen auch schon wieder relativiert, aber sie wird dadurch nicht falsch.

Der Raunheimer Bürgermeister, der demnächst im Amt bestätigt werden möchte, hat dazu bisher noch nichts Fundiertes gesagt. Und bei den potentiellen Kandidat\*innen, die ihn im Fall einer Abwahl gerne ersetzen würden, herrscht ebenfalls Funkstille. Wir wissen natürlich nicht, wie sich das jeweils wahl-taktisch auswirken wird. Aber wir wissen sicher, dass ein/e Bürgermeister/in, der/die Raunheim vor dieser Bedrohung nicht mit aller Energie zu schützen versucht, der Aufgabe nicht gerecht wird und die Zukunft der Stadt aufs Spiel setzt.

Von dem römischen Senator lässt sich noch lernen, dass eine Botschaft, die der Öffentlichkeit durch ständige Wiederholung ins Bewusstsein geprügelt werden soll, kurz und knapp sein muss. Statt der langatmigen Erklärungen oben konzentrieren wir uns daher auf eine Botschaft, die wir auch bisher schon in der einen oder anderen Form vorgetragen haben:

***"Im Übrigen stellen wir fest, dass die Zahl der Flugbewegungen auf FRA drastisch reduziert werden muss."***

Würde sich das durchsetzen lassen, entfielen auch der Druck, Geradeaus-Starts und andere Schweinereien zu genehmigen, und auch eine weitere Hauptforderung, das Nachtflugverbot von 22:00 bis 6:00 Uhr, käme wieder in den Bereich des Möglichen. Die Widerstände, die dafür überwunden werden müssen, sind allerdings massiv.

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)