



12. Juni 2026

## **Ergebnisniederschrift der Sitzung vom 11.06.2026**

Dauer: 19:30 Uhr bis 20:45 Uhr

Teilnehmer: Joachim Alt, Hannelore Feicht (Moderation), Bernd-Olaf Hagedorn, Karl-Heinz Hook, Stefan Indra, Hartmut Rencker, Gerd Schmidt (Protokoll)

**TOP 1, Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr** eines Siebzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (Bearbeitungsstand: 22.04.2026) mit Kommentierungen von G.Schmidt.

### **1. Ziff. 1, Ergänzung/Änderung des § 10 a, Zeugnis nach der Verordnung (EU) 2018/1139**

Kommentar: Formale Anpassung an die geänderte Rechtslage der EU-Verordnung 2018/1139

### **2. Ziff. 2, Ergänzung/Änderung des § 19 b**

„In der Entgeltordnung von Verkehrsflughäfen ist eine Differenzierung der Entgelte nach Lärmschutz Gesichtspunkten vorzunehmen, die insbesondere Anreize für die Nutzung lärmärmerer Flugzeugmuster setzt; daneben soll eine Differenzierung nach Schadstoffemissionen erfolgen.“

Kommentar: In der Regelung zur Entgeltordnung wird anstelle des Wortes "Lärmschutz Gesichtspunkte" der Text „Anreize für die Nutzung lärmärmerer Flugzeugmuster“ Das ist zwar ein richtiger Schritt, besser wäre es gewesen, wenn man zudem eine Erfolgskontrolle -nach österreichischem Vorbild- eingefügt hätte. Ebenfalls hätte man mit Nacht-Lärmzuschlägen in die Entgeltregelung den Lärmschutz in den Nachtstunden verbessern können.

### **3. Ziff. 3; Ergänzung/Änderung zu § 25**

„Es ist verboten, mit Luftfahrzeugen auf Flugplätzen

1. außerhalb der in der Flugplatzgenehmigung festgelegten Start- oder Landebahnen oder

2. außerhalb der Betriebsstunden des Flugplatzes oder

3. innerhalb von Betriebsbeschränkungszeiten für den Flugplatz einen Start oder eine Landung durchzuführen oder durchführen zu lassen, wenn der Flugplatzunternehmer nicht zugestimmt und die Genehmigungsbehörde eine Erlaubnis - 4 - Bearbeitungsstand: 22.04.2026 16:42 nicht erteilt hat. Die Erlaubnis nach Satz 1, 2 oder 3 kann allgemein oder im Einzelfall erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden.“

Kommentar: Die Änderung dient der Klarstellung, dass es sich um ein Verbot handelt und entsprechend sanktioniert wird.

Mit der Ergänzung "oder durchführen zu lassen" wird der Kreis der zu sanktionierenden Personen erweitert. Neben den Luftfahrzeugführern sollen auch die Airlines, die Flughafenbetreiber, die Flugsicherungsorganisationen usw. sanktioniert werden können.

Die Ergänzung „oder durchführen zu lassen“ ist im Ansatz richtig, weil damit erstmals auch die Airlines und andere sanktioniert werden könnten. In der praktischen Umsetzung wird es sehr zeitaufwendig und schwierig werden zu ermitteln und nachzuweisen, wer überhaupt dem



Personenkreis „oder durchführen zu lassen“ im Einzelfall zugerechnet werden kann. Vermutlich wird es daher bei der Verfolgung der Ordnungswidrigkeit beim „Alten“ bleiben.

#### **4. Ziff. 4, Ergänzung/Änderung zu § 32b Absatz 1**

„(1a) Für die Beratung von Flugverfahren sollen der Kommission insbesondere Unterlagen zu den in Betracht gezogenen Flugverfahren, zu deren voraussichtlichen Auswirkungen auf die Fluglärmsituation und zu den wesentlichen Gründen für die Auswahl des bevorzugten Flugverfahrens übermittelt werden. Die Kommission soll diese Unterlagen und ihre Empfehlungen veröffentlichen.“

Kommentar Der neue Absatz 1a regelt, dass vor Erlass einer Flugverfahrens-VO die Unterlagen und die Begründung für das Verfahren der jeweiligen Fluglärmkommission vorzulegen ist. Die Kommission soll dann, die ihr übermittelten Unterlagen und ihre Empfehlungen hierzu veröffentlichen.

Unsere Position und aller Fluglärmgegner ist, dass das Verfahren zum Erlass einer Flugverfahrens-VO um eine verbindliche Öffentlichkeitsbeteiligung ergänzt werden müsste. Flugverfahren sollten erst nach einer verbindlichen Einbeziehung der betroffenen Bürger durch den Verordnungsgeber (Verfahrensführer) verordnet werden dürfen.

Die vom BMV vorgeschlagene Ergänzung regelt, dass die für Flugverfahren zuständige Stelle ausschließlich die jeweilig örtlich zuständige Fluglärmkommission über die Auswirkungen und die Auswahl der Flugverfahren informieren muss und nicht die betroffenen Bürger. Das ist keine Öffentlichkeitsbeteiligung. Als „Gegenleistung“ muss die Kommission als „Pressestelle“ der für das Flugverfahren zuständigen Stelle erhalten. Die Kommission soll die Unterlagen des neuen oder geänderten Flugverfahrens gemeinsam mit Ihren Empfehlungen veröffentlichen.

Zu den FLK-Empfehlungen ist anzumerken, dass an ihnen auch Vertreter der Luftfahrzeughalter und des Flugplatzunternehmers in Ihrer Funktion als Mitglieder der Kommission mitgewirkt haben.

#### **5. Ziff. 5, Ergänzung/Änderung zu § 58**

„8a. entgegen § 25 Absatz 1 Satz 3 Nummer 2 oder 3 einen Start oder eine Landung durchführt oder durchführen lässt,“.

Kommentar: Das ist eine Folgeänderung nach Erweiterung des Owi-Tatbestands in § 25 (siehe Buchstabe C).

**Grundsätzliche Anmerkung: Mit diesem Referentenentwurf wurde die Chance vertan, den Pflichtenkatalog der DFS in § 27 c LuftVG „sicher, geordnet, flüssig“ um den Lärmschutz zu erweitern.**

### **TOP 2, Änderung des Betriebskonzepts, Entwicklung und aktueller Stand**

Entwicklung der sogenannten **Südumfliegung** und der **Nordwest-Abflugstrecken** am Flughafen Frankfurt sowie die Diskussion über ein neues Betriebskonzept bis 2033.

#### **Ursprüngliches Ziel (2011–2016)**



Mit dem Ausbau des Flughafens sollte ein Großteil der Abflüge von den Nordwest-Abflugstrecken auf die Südumfliegung verlagert werden. Das sollte stufenweise erfolgen. Die ersten beiden Umsetzungsstufen wurden 2011 und 2012 eingeführt. Technische und betriebliche Probleme verhinderten jedoch die vollständige Umsetzung.

### **Sicherheitsbedenken**

Nach einem -als schwerer Störfall eingestuft- Vorfall im Dezember 2011, in dem eine startende A320 in die Wirbelschleppung einer durchstartenden A380 geraten war, empfahl die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung -BfU- eine stärkere Entflechtung der Anflüge auf die Südbahn und Abflüge auf der Südumfliegung. Als Folge setzte die Deutsche Flugsicherung (DFS) 2013 die vollständige Unabhängigkeit der Südumfliegung vorübergehend aus.

### **Neues Betriebskonzept 2025**

Am 3. Juni 2025 veröffentlichten Fraport AG und die Deutsche Flugsicherung (DFS) ein „weiterentwickeltes“ Betriebskonzept. Begründet wurde die Änderung damit, dass eine vollständige Unabhängigkeit der Südumfliegung, für die Fortentwicklung der Flugbewegungen unabdingbar, auf absehbare Zeit nicht zu erreichen ist. Danach sollen bei hohem Verkehrsaufkommen die Flugbewegungen von der Südumfliegung auf die Nordwest-Abflugstrecken verlagert werden.

### **Widerstand der Kommunen**

Die Fluglärmmmission Frankfurt lehnte das Konzept am 26. Juni 2025 einstimmig ab. Massiv wurden die fehlende Beteiligung der betroffenen Kommunen und die erwarteten Mehrbelastungen unter der NW-Abflugroute kritisiert. Die FLK regte die Bildung einer Arbeitsgruppe an, die von 2025–2026 die Auswirkungen des geänderten Betriebskonzeptes prüfte. Gemeinsam mit den betroffenen Kommunen, der DFS, Fraport und dem Land Hessen wurde der Prüfprozess gestartet. Mehrere Workshops und eine Arbeitsgruppe untersuchten Alternativen und Verbesserungen und stellten die Ergebnisse in Anfang Mai in der FLK vor.

### **Übergangskonzept bis 2028**

In verkehrsarmen Zeiten sollen zusätzliche schwere zweistrahlige Flugzeuge von den Nordwest-Abflugstrecken auf die Südumfliegung verlagert werden. Wobei das tatsächliche Entlastungspotenzial als gering eingeschätzt wurde.

### **Weiterentwickeltes Betriebskonzept ab 110 Flugbewegungen/Stunde**

Tagsüber sollen bis zu 25 % der Abflüge des Parallelbahnsystems über die Nordwest-Abflugstrecken geführt werden (statt ursprünglich 1,5 % laut Planfeststellung). Nachts bleiben die Nordwest-Abflugstrecken ebenfalls deutlich stärker genutzt als ursprünglich vorgesehen. Die Südumfliegung wird überwiegend auf verkehrsärmere Zeiten beschränkt.

### **Lärmauswirkungen des weiterentwickelten Betriebskonzeptes**

Regional betrachtet unterscheiden sich die untersuchten Szenarien nur relativ wenig. Im Bereich sehr hoher Lärmbelastung (Tagschutzzone 1, über 60 dB(A)) leben etwa 24.000 Menschen. Die höchste Gesamtzahl hochbelasteter Einwohner lebt in Raunheim.

Lokal gesehen werden Nauheim und Rüsselsheim entlastet. Dagegen werden Flörsheim, Hattersheim und Hochheim stärker belastet. Die Zahl der Menschen in den höchsten Belastungsklassen (63–65 dB(A)) steigt in Flörsheim am stärksten.



## **Beschluss der FLK Frankfurt und Überlegungen der betroffenen Kommunen**

Die FLK hat die Vorlage der DFS zur Kenntnis genommen und sie letztlich -zwar mit Empfehlungen-akzeptiert. Dagegen erwägen die betroffenen Kommunen unter dem NW-Abflug, insbesondere Flörsheim, gegen DFS und Fraport zu klagen. Hierbei werden sie u.a. auch von der Stadt Mainz unterstützt. RA Schröder wurde von den betroffenen Kommunen mit der Prüfung einer Klage beauftragt.

## **TOP 3, Umsetzung der RICHTLINIE (EU) 2024/2881 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Neufassung)**

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat 2021 neue Luftgüteleitlinien veröffentlicht. Die WHO sieht Ultrafeinstaub  $\leq 100\text{nm}$  als Luftschadstoff mit erkennbarem Gesundheitsrisiko an. Für ultrafeine Partikel wurden erstmals zur Einordnung der Partikelanzahlkonzentration drei Orientierungswerte genannt. Als niedrige Konzentration gilt ein Wert von  $< 1\,000$  Partikel/ $\text{cm}^3$  im 24-Stunden-Mittel. Die Konzentration wird danach als hoch eingeschätzt bei Überschreitung eines Stundenmittelwerts von  $20\,000$  Partikeln pro  $\text{cm}^3$  oder bei Überschreitung eines Tagesmittelwerts von  $10\,000$  Partikeln pro  $\text{cm}^3$  (Tabelle 0.3, Globale Luftgüteleitlinien der WHO). Die WHO empfiehlt die Überwachung der Partikelanzahlkonzentrationen.

Die EU-Richtlinie setzt diese Empfehlung um, indem sie die verpflichtende Messung von UFP an relevanten Standorten vorschreibt, jedoch (noch) keine Grenzwerte festlegt. Die gewonnenen Daten sollen als Grundlage für künftige Grenzwertdiskussionen und zum Schutz der öffentlichen Gesundheit dienen.

Die Mitgliedstaaten müssen die Vorgaben der Richtlinie bis spätestens 11. Dezember 2026 in nationales Recht umsetzen. Ab dem 12. Dezember 2026 besteht in der Europäischen Union eine verbindliche Pflicht zur Überwachung von Ultrafeinstaub. Flughäfen gehören zu den Standorten, an denen aufgrund der zu erwartenden Belastungen besondere Aufmerksamkeit erforderlich ist. Die jetzt beginnende Umsetzung bietet die Chance, die Datengrundlage für den Schutz der Bevölkerung und der Beschäftigten nachhaltig zu verbessern.

Völlig unklar ist, ob Deutschland seiner Verpflichtung zur Erstellung von Messkonzepten überhaupt nachkommt. Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm -BVF- hat deshalb einen Briefentwurf erarbeitet, in dem die Fluglärmkommissionen gebeten werden, sich bei ihren jeweiligen Landesregierungen zu erkundigen, ob die Messkonzepte fristgerecht erstellt werden. Ob der Brief versandt wurde, ist nicht bekannt.

gez.

Schmidt