



HESSISCHER LANDTAG

22. 09. 2026

Eilausfertigung

Gesetzentwurf

Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG)

Die Landesregierung legt mit Schreiben vom 21. September 2026 den nachstehenden, durch Kabinettsbeschluss vom 17. September 2026 gebilligten und festgestellten Gesetzentwurf dem Landtag zur Beschlussfassung vor.

Der Gesetzentwurf wird vor dem Landtag von dem Hessischen Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum vertreten.

Fre 22/09

22/06/26 Ba

Vorblatt
betreffend

Drucksache 21/ 5231

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main
(Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG)**

P (LVA)

A. Problem

Das Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG) ist bis zum 31. Dezember 2026 befristet. Die besonderen kommunalen Belastungen durch den Flugbetrieb des Flughafens Frankfurt Main bestehen darüber hinaus fort.

B. Lösung

Das RegLastG soll für den Zeitraum 1. Januar 2027 bis 31. Dezember 2031 unter Beibehaltung der jährlichen Gesamtsumme von 4,531 Mio Euro verlängert werden. Der Schlüssel für die Verteilung der Mittel wurde an die aktuelle (2024) Fluglärmverteilung in der Region angepasst. Für den Fall wesentlicher Änderungen ist nach zwei Jahren eine Überprüfungsoption eingebaut. Die Regierungsanhörung ergab durchweg positive Rückmeldungen. Eine hierbei gemeinsam von Fluglärmkommission, Forum Flughafen und Region sowie dem Landkreistag erbetene kostenneutrale Übergangsverteilung der Mittel für das erste Jahr wurde in den vorliegenden Gesetzentwurf eingearbeitet.

C. Befristung

Bis zum 31. Dezember 2031.

D. Alternativen

Verzicht auf eine weitere Unterstützung der Kommunen.

E. Finanzielle Auswirkungen

1. Auswirkungen auf die Finanz-, Vermögens- und Erfolgsrechnung

	Liquidität		Ergebnis	
	Ausgaben	Einnahmen	Aufwand	Ertrag
Einmalig im Haushaltsjahr	0	0	0	0
Einmalig in künftigen Haushaltsjahren	0	0	0	0
Laufend ab Haushaltsjahr	4,5 Mio. €	0	0	0

2. Auswirkungen auf die mittelfristige Finanz- und Entwicklungsplanung
Jährliche Ausgaben bis zu 4,5 Mio € bis 2031, da befristet.

3. Auswirkungen für hessische Gemeinden und Gemeindeverbände
Finanzielle Unterstützung der im Gesetz genannten Kommunen.

F. Unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf die Chancengleichheit von Frauen und Männern

Keine Auswirkungen ersichtlich.

G. Besondere Auswirkungen auf Menschen mit Behinderungen

Das Gesetz/die Verordnung wurde am Maßstab der UN-Behindertenrechtskonvention überprüft.

☒ Es bestand kein Änderungsbedarf.

☐ Die erforderlichen Anpassungen wurden vorgenommen.

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG)*

Vom

Artikel 1

Das Regionallastenausgleichsgesetz vom 18. Dezember 2017 (GVBl. S. 458), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Dezember 2021 (GVBl. S. 838), wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift werden nach dem Wort „Lastenausgleich“ die Wörter „und ergänzende Regelungen zum Schutz gegen Fluglärm“ eingefügt.
2. In § 1 wird die Angabe „2017 bis 2026“ durch „2027 bis 2031“ und die Angabe „45 310 000“ durch „22 655 000“ ersetzt.
3. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 2 werden nach dem Wort „Folgen“ die Wörter „oder zur Erfassung, Messung und Auswertung“ eingefügt.
 - b) Folgender Satz wird angefügt:

„Die Entschädigungsleistungen können auch für Maßnahmen der interkommunalen Zusammenarbeit verwendet werden, soweit diese unmittelbar der Bewältigung fluglärmbedingter Belastungen dienen.“
4. § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3

Anspruchsberechtigung

Die maximale Höhe der jährlichen Entschädigungsleistungen für die einzelnen anspruchsberechtigten Kommunen ergibt sich:

1. für die Zuweisungsjahre 2028 bis einschließlich 2031 aus der Anlage 1 zu diesem Gesetz,
2. für das Zuweisungsjahr 2027 aus der Anlage 2 zu diesem Gesetz.“
5. Nach § 4 werden als neue §§ 5 und 6 eingefügt:

„§ 5

Verordnungsermächtigung

Das für den Schutz gegen Fluglärm zuständige Ministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung nähere Regelungen zu treffen über das Verfahren und den Vollzug der Ansprüche nach § 9 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) am Flughafen Frankfurt Main sowie

*Ändert FFN 65-18

über zusätzliche, den Ansprüchen nach § 9 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vergleichbare Leistungen der Flughafenbetreiberin auch außerhalb des festgesetzten Lärmschutzbereichs, zu denen sich die Flughafenbetreiberin gegenüber dem Land verpflichtet hat. Ein Rechtsanspruch auf den Erlass einer Rechtsverordnung nach Satz 1 besteht nicht.

§ 6

Überprüfung der Entwicklung der Fluglärmbelastung

Das für den Schutz gegen Fluglärm zuständige Ministerium überprüft die Entwicklung der Fluglärmbelastung und legt dem Landtag bis zum 31. Dezember 2028 einen Bericht vor.“

6. Der bisherige § 5 wird § 7 und in Satz 2 wird die Angabe „2026“ durch „2031“ ersetzt.
7. Die Anlage wird durch folgende Anlagen 1 und 2 ersetzt:

„Anlage 1

Anspruchsberechtigte Kommunen sowie maximale Höhe der jährlichen Entschädigungsleistungen für die Jahre 2028 - 2031:

Stadt/Gemeinde	Entschädigung jährlich (Euro)
Bischofsheim	246 570
Büttelborn	441 340
Darmstadt	70 680
Erzhausen	73 250
Flörsheim am Main	474 510
Ginsheim-Gustavsburg	134 010
Griesheim	147 820
Hanau	83 730
Hattersheim am Main	121 950
Hochheim am Main	123 780
Kelsterbach	72 640
Mainz	142 310
Mörfelden-Walldorf	218 490
Mühlheim am Main	61 460
Nauheim	163 460
Neu-Isenburg	344 860

Offenbach am Main	589 550
Raunheim	539 580
Rüsselsheim am Main	393 760
Weiterstadt	87 250
Summe	4 531 000“

„Anlage 2

**Anspruchsberechtigte Kommunen sowie maximale Höhe der jährlichen
Entschädigungsleistungen für das Jahr 2027:**

Stadt/Gemeinde	Entschädigung jährlich (Euro)
Bischofsheim	249 000
Büttelborn	418 000
Darmstadt	48 000
Erzhausen	50 000
Flörsheim am Main	451 000
Ginsheim-Gustavsburg	150 000
Griesheim	125 000
Groß-Gerau	47 000
Hanau	61 000
Hattersheim am Main	99 000
Hochheim am Main	171 000
Kelsterbach	109 000
Mainz	119 000
Mörfelden-Walldorf	195 000
Mühlheim am Main	84 000
Nauheim	260 000
Neu-Isenburg	322 000
Offenbach am Main	566 000
Raunheim	516 000

Rüsselsheim am Main	371 000
Trebur	32 000
Weiterstadt	88 000
Summe	4 531 000 “

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2027 in Kraft.

Begründung:

A. Allgemeiner Teil

Das Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG) vom 18. Dezember 2017 (GVBl. S. 458), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Dezember 2021 (GVBl. S. 838), ist bis zum 31. Dezember 2026 befristet. Die besonderen kommunalen Belastungen durch den Flugbetrieb des Flughafens Frankfurt Main bestehen darüber hinaus fort. Die durchgeführte Evaluierung hat ergeben, dass sich der Regionale Lastenausgleich zur Abmilderung fluglärmbedingter Belastungen bewährt hat. Ziel der Änderung ist die Verlängerung des gesetzlichen Regionalen Lastenausgleichs für den Zeitraum 1. Januar 2027 bis 31. Dezember 2031 sowie die Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage für das für den Schutz gegen Fluglärm zuständige Ministerium zur Regelung von Einzelheiten, die anlässlich der Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs nach dem FluLärmG zu treffen sind.

Aufgrund der anstehenden infrastrukturellen Veränderungen am Flughafen Frankfurt Main (Inbetriebnahme Terminal 3, veränderte Betriebsabläufe, mögliche Auswirkungen durch Probebetrieb u. a.) besteht zusätzlicher Bedarf, die Entwicklung der realen Belastungssituation regelmäßig zu bewerten. Die Überprüfungsklausel in Bezug auf die Verteilung auf die anspruchsberechtigten Kommunen gewährleistet, dass die Verteilung bei veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden kann.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nr. 1 Überschrift

Die Überschrift wird erweitert, weil in das Gesetz neben der bereits bestehenden Zielsetzung zum regionalen Lastenausgleich auch eine Ermächtigungsgrundlage für flankierende Regelungen im Zuge des Vollzugs des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. S. 2550) aufgenommen werden soll.

Zu Nr. 2 (§ 1)

Die Angaben werden an den neuen Geltungszeitraum 2027 bis 2031 angepasst (5 Jahre x 4 531 000 Euro). Die bisherige Gesamtsumme 2017 – 2026 wird gestrichen, da sie nicht mehr darstellungsrelevant ist. Die maximal mögliche Höhe der Entschädigungen pro Jahr bleibt dabei unverändert bei 4 531 000 Euro.

Zu Nr. 3 (§ 2 Satz 2 und Satz 3)

In Satz 2 wird ergänzend aufgenommen, dass die in diesem Gesetz gewährten Entschädigungsleistungen von den Kommunen auch für Maßnahmen zur Erfassung, Messung und Auswertung der Fluglärmbelastung eingesetzt werden können. Damit wird klargestellt, dass die Mittel auch für die Erfassung, Analyse und Bewertung der Fluglärmsituation der Kommune nutzbar sind.

Mit der neu aufgenommenen Klarstellung in Satz 3 wird der Schutzzweck der Entschädigungsleistungen präzisiert, ohne ihn auszuweiten. Ziel bleibt die Abmilderung fluglärmbedingter Nachteile sowie die Verbesserung der Lebensqualität in den betroffenen Kommunen. Maßnahmen der interkommunalen Zusammenarbeit sind hiervon umfasst, soweit sie einen unmittelbaren und konkreten Bezug zur Bewältigung von Fluglärm aufweisen.

Zu Nr. 4 (§ 3)

Die Vorschrift regelt die Ermittlung und Verteilung der jährlichen Entschädigungsleistungen für die anspruchsberechtigten Kommunen. Die Anlagen werden vollständig neu gefasst.

Der bisherige Schlüssel basierte auf dem Flugbetrieb von 2015 und war vom Forum Flughafen und Region entwickelt worden. Aufgrund der Corona-Pandemie mit starken Beeinträchtigungen des Luftverkehrs musste ein ausführlicher Evaluierungsprozess 2020 abgebrochen werden und stattdessen wurde das Gesetz mit dem gleichen Schlüssel nochmals um fünf Jahre verlängert. Eine nochmalige Verlängerung ohne Justierung der Beträge wäre jedoch nicht sachgerecht, da es in diesem Zeitraum erhebliche betriebliche Änderungen bei der Abwicklung des Luftverkehrs gab, die sich auf die Lärmverteilung auswirkten. Solche Änderungen sind an einem Flughafen wie Frankfurt systemimmanent, teilweise hat der hierfür zuständige Bund Flugverfahren geändert, teilweise haben sich aber auch z.B. aufgrund von geänderten Destinationsschwerpunkten der Reisenden und Fracht Änderungen ergeben.

Das Modell bleibt – wie in der bisherigen Gesetzessystematik – ein fester Schlüssel, der anhand lärmbezogener Kriterien und der Zahl betroffener Einwohnerinnen und Einwohner objektiv bestimmt wird. Die Kriterien wurden von der Stabsstelle Fluglärmenschutz des für den Schutz gegen Fluglärm zuständigen Ministerium im engen Austausch mit dem Forum Flughafen und Region und der Fluglärmkommission entwickelt. Sie orientieren sich an lärmfachlichen Erwägungen unter Einbeziehung der Empfehlungen, die in zwei Schreiben vom September und Dezember 2025 von dem Vorsitzenden des Forum Flughafen und Region sowie der Fluglärmkommission an das HMWW übermitteln worden waren. Die Beträge wurden von dem zuständigen Ministerium wie folgt berechnet:

- Berechnung von Fluglärmkonturen ab einem Dauerschallpegel (Leq) 52 dB(A) Tag und Leq 47 dB(A) Nacht sowie in der Nacht zusätzlich ein Maximalpegelkriterium von 6xLmax68 dB(A)
- Berechnung unter Nutzung der 1. Fluglärmverordnung als Fluglärm-Berechnungsverfahren einschließlich des dort vorgesehenen Zuschlags von 3-Sigma der bahnbezogenen Betriebsrichtungsverteilung und der durchschnittlichen Betriebsrichtungsverteilung der vergangenen Jahre.
- Alle Flüge der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres 2024 sowie Unterstellung Abflugstrecke CINDY S (ganztagig) und des Segmented Approach (ab 22 bis 0 Uhr)
- Verschneidung der Lärmkonturen mit den Bevölkerungsdaten aus dem Jahr 2024, um kommunenscharf die Betroffenheiten bewerten zu können.
- 25% des Betrages wurde auf Basis der Betroffenheit am Tag berechnet, 25% anhand des Nacht-Dauerschallpegels, 25% anhand des Nacht-Maximalpegelkriteriums und 25% anhand des Anteils der Bevölkerung einer Kommune, die insgesamt anhand der Dauerschallpegelkriterien fluglärm betroffen sind

- Gewichtung der Betroffenheit der Bevölkerung je nach Ausmaß des Fluglärms in 1 dB(A) Schritten anhand der in der NORAH Studie für Frankfurt ermittelten Dosis-Wirkungsbeziehung für erhebliche Belästigung („Highly Annoyed“) am Tag sowie für hoch Schlafgestörte („Highly Sleep Disturbed“ (Nacht). Beides sind international regelmäßig verwendete Lärmwirkungsparameter, zum Beispiel in der EU-Umgebungslärmrichtlinie.
- Nur Kommunen, die danach auf mindestens 30.000 Euro pro Jahr kamen sind im Schlüssel berücksichtigt sowie Definition einer Höchstsumme von 12,5% der verfügbaren Mittel für eine einzelne Kommune, Beträge nach Anwendung der Mindest- und Höchstgrenze wurden gleichmäßig auf alle verbliebenen Kommunen verteilt.

Anlage 2 sieht für das erste Anwendungsjahr auf Bitte der Fluglärmkommission Frankfurt, des Forums Flughafen und Region sowie des Hessischen Landkreistages eine zeitlich befristete Übergangsregelung vor. Die systematische Umstellung der Berechnungsmethodik sowie die Berücksichtigung der aktualisierten Fluglärmkarten führen im Vergleich zum Zuweisungsjahr 2026 zu signifikanten Verschiebungen bei den Ausgleichsansprüchen einzelner Kommunen. Diese Dynamik wird dadurch verstärkt, dass die turnusgemäße Evaluierung im Jahr 2021 aufgrund der COVID-19-Pandemie ausgesetzt werden musste, weshalb den bisherigen Zuweisungen eine veraltete Datenbasis zugrunde lag. Um eine abrupte Haushaltsbelastung der betroffenen Kommunen abzufedern und eine geordnete budgetäre Anpassung zu ermöglichen, wird für das Zuweisungsjahr 2027 eine einmalige Härtefallkompensation eingeführt. Die in Anlage 2 ausgewiesenen Zuweisungsbeträge weichen insoweit vom regulären Verteilungsschlüssel ab, als sie die rechnerischen Mindereinnahmen der vom Lärmrückgang betroffenen Kommunen im Vergleich zum Zuweisungsjahr 2026 um einen einheitlichen Faktor einmalig abmildern. Die Ausgestaltung dieser Härtefallregelung erfolgt streng budgetneutral und solidarisch innerhalb des gesetzlich festgelegten Gesamtetats von jährlich 4,531 Millionen Euro. Eine zusätzliche Belastung des Landeshaushaltes wird damit ausgeschlossen. Zur Deckung der Kompensationsleistungen werden im Zuweisungsjahr 2027 die Finanzmittel herangezogen, die durch die Anwendung der Kappungs- und Bagatellgrenzen innerhalb des neuen Systems freigesworden sind. Dies entspricht einem Mittelanteil von 10,23 Prozent der Gesamtsumme. Diese freien Mittel werden genutzt, so dass im Zuweisungsjahr 2027 jeweils 47,55 Prozent der entstandenen Mindereinnahmen der betroffenen Gemeinden ausgeglichen werden können. Dies setzt das einstimmige Beratungsergebnis und die Empfehlung der Fluglärmkommission Frankfurt gesetzlich um.

Zu Nr. 5 (§ 5, § 6)

Zu § 5:

Ein zentrales Instrument für die Bewältigung der in Folge des Flugbetriebs am Flughafen Frankfurt weiträumig entstehenden Belastungen durch Fluglärm ist die Festlegung des Lärmschutzbereichs nach § 2 Abs. 2 FlulärmG und hieraus gemäß § 9 FlulärmG und der 2. FlulärmVO resultierende Erstattungsansprüche der Grundstückseigentümer für bauliche Schallschutzmaßnahmen gegenüber der Flughafenbetreiberin. Mit der Schaffung dieser Grundlage soll dem HMWVW als dem für den Fluglärmschutz zuständigen Ministerium die Möglichkeit gegeben werden, bei Bedarf flankierende Regelungen im Zuge des Vollzugs des Fluglärmschutzgesetzes und der Umsetzung eines mit Fraport und Flugsicherung vereinbarten Lärmschutzpakets im Weg einer Rechtsverordnung festzulegen. Fraport, Deutsche Flugsicherung und HMWVW haben am 6.5.2026 Eckpunkte eines Lärmschutzpakets in der Fluglärmkommission vorgestellt und veröffentlicht (https://www.flk-frankfurt.de/eigene-dateien/sitzungen/284_sitzung_am_6.5.2026_stand_6.5.2026/top_5_-_hmvvw_fraport_dfs_laermschutzpaket_fra_2033.pdf). Das Paket steht im Kontext einer notwendigen Änderung des Betriebskonzepts von Fraport sowie der erforderlich gewordenen Neufestlegung des Lärmschutzbereichs nach FlulärmG. Es enthält sowohl Aspekte, die von Bundesinstitutionen umzusetzen sind, als auch Bestandteile, die Aufgabenbereiche des Landes betreffen. Bei der ersten Festlegung des Lärmschutzbereichs im Jahr 2011 wurden ebenfalls flankierende Regelungen des Landes zum Vollzug des Fluglärmgesetzes vorgesehen. Damals war ein gesondertes Gesetz geschaffen worden, das auf die Situation direkt nach dem Ausbau des Flughafens und den erstmals festgelegten Lärmschutzbereich zugeschnitten war (Regionalfondsgesetz). Die nun vereinbarten Maß-

nahmen des Pakets unterscheiden sich teilweise sowohl inhaltlich, aber insbesondere auch hinsichtlich der Finanzierung. Eine über § 5 hinausgehende weitergehende landesgesetzliche Regelung ist nicht erforderlich. Daher wurde die Ermächtigungsgrundlage für die aktuelle Umsetzung aufgrund des Sachzusammenhangs in das RegLastG integriert. Mit der Verordnungsermächtigung wollen wir für die Landesregierung vorsorglich die Möglichkeit verankern, ggf. Teile des Pakets per Rechtsverordnung umzusetzen bzw. ggf. hierfür die ohnehin zur Festlegung des Lärmschutzbereichs zu erlassende Rechtsverordnung zu nutzen.

Eine unmittelbare oder mittelbare Verpflichtung zum Erlass einer Rechtsverordnung ist damit nicht verbunden.

Zu § 6:

§ 6 verpflichtet das für den Schutz gegen Fluglärm zuständige Ministerium zu einer Überprüfung nach zwei Jahren, ob der in der Anlage zu diesem Gesetz festgelegte Verteilschlüssel noch dem aktuellen Flugbetrieb entspricht oder ob die Abwicklung des Flugbetriebs wesentlichen Änderungen unterworfen war. Die Aufnahme einer solchen Überprüfung erfolgt auf Bitte der Fluglärmkommission und des Forums Flughafen und Region. Ziel dieser Zwischen-Evaluierung ist es, dass Unsicherheiten in Bezug auf Nutzungsquoten oder Verläufe von An- und Abflugverfahren während der Laufzeit des Gesetzes abgemildert würden. Ergibt die Überprüfung, dass sich infolge wesentlicher Änderungen im Flugbetrieb die Belastungssituation der anspruchsberechtigten Kommunen erheblich verändert hat, berechnet das zuständige Ministerium den Verteilschlüssel unter Nutzung der aktualisierten Daten des Flugbetriebs gemäß den unten näher beschriebenen Kriterien neu und übermittelt dem Landtag einen Vorschlag zur Anpassung der Verteilung der Entschädigungsleistungen ab dem 1. Januar 2030. Die in § 1 genannte Gesamtsumme der Entschädigungsleistungen bleibt hierbei unverändert. Der Landtag entscheidet über eine etwaige Anpassung der Verteilung. Die Überprüfung stützt sich auf dem für den Schutz gegen Fluglärm zuständigen Ministerium ohnehin jährlich vorliegenden Flugbetriebsdaten der Flughafenbetreiberin.

Zu Nr. 6 (§ 7)

Dient der Verlängerung des Gesetzes bis zum Ablauf des neuen Geltungszeitraums zum 31. Dezember 2031.

Zu Artikel 2

Regelt das Inkrafttreten des Änderungsgesetzes. Durch die Regelung wird sichergestellt, dass die neuen Regelungen erst zum 1. Januar 2027 gelten.

Wiesbaden, den

21. 09. 2026

Der Hessische Ministerpräsident



(Rhein)

Der Hessische Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum



(Mansoori)