



HESSISCHER LANDTAG

29. 07. 2026

Kleine Anfrage

Maximilian Mäger (fraktionslos) vom 11.05.2026**Weiterentwickeltes Betriebskonzept des Flughafens Frankfurt: Häufigere Nordwest-Abflüge über den Main-Taunus-Kreis ab 2030 und die Rolle der Landesregierung****und**

Antwort

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

Vorbemerkung Fragesteller:

Am 6. Mai 2026 haben die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und die Fraport AG der Fluglärmmmission Frankfurt das sogenannte „weiterentwickelte Betriebskonzept“ für den Flughafen Frankfurt vorgestellt. Dieses sieht vor, die bestehenden Nordwest-Abflugrouten dann häufiger zu nutzen, wenn es das Verkehrsaufkommen erfordert; ab Überschreiten eines Eckwerts von 110 Flugbewegungen pro Stunde – nach derzeitiger Prognose ab etwa dem Jahr 2030 – werden Flugzeuge von der Centerbahn vermehrt über die Nordwest-Abflugrouten geführt. Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWW) hat in derselben Sitzung die Planfeststellungskonformität des Konzepts ausdrücklich bestätigt. Nach Kenntnis des Fragestellers werden im Jahresdurchschnitt für das Jahr 2030 ein bis zwei zusätzliche Flugbewegungen pro Stunde über die Nordwest-Abflugrouten erwartet; für das Jahr 2033 prognostizieren Fraport und DFS eine Gesamtzahl von 560.000 Starts und Landungen am Flughafen Frankfurt. Zusätzlich überflogen werden bei Westbetrieb insbesondere die Main-Taunus-Kommunen Flörsheim, Hattersheim mit Eddersheim, Hochheim mit Wicker und Massenheim sowie Hofheim mit Wallau, Marxheim und Diedenbergen; bei stärkerer Spitzennachfrage sind auch Teile der Landeshauptstadt Wiesbaden und der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz betroffen. Die Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden, der Main-Taunus-Kreis sowie die Städte Flörsheim, Hattersheim, Hochheim und Hofheim haben sich ausweislich öffentlicher Stellungnahmen ihrer Verwaltungen zu einer juristischen Allianz zusammengeschlossen; die Stadt Hochheim am Main hat hierfür bereits 50.000 Euro für anwaltliche Kosten bewilligt. Die Fluglärmschutzbeauftragte des Landes Hessen sowie das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sollen nach Auskunft der Fraport AG in das weitere Verfahren eingebunden werden. Vor diesem Hintergrund ergeben sich aus Sicht des Fragestellers eine Reihe von Sachfragen.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum:

Die verwendete Darstellung bedarf in einzelnen Punkten der Klarstellung. Das vorgestellte weiterentwickelte Betriebskonzept sieht keine Einführung zusätzlicher Abflugrouten vor. Vielmehr bleibt die bestehende Streckenführung unverändert. Vorgesehen ist, soweit es die Verkehrssituation erforderlich macht, eine veränderte Nutzungsquote der bereits bestehenden Nordwest-Abflugrouten bei entsprechend hohem Verkehrsaufkommen.

Zu beachten ist außerdem, dass der größte Teil der Abflüge seit der 2024 erfolgten Umstellung der Abflugverfahren auf satellitengestützte Navigation bereits kurz nach dem Start Richtung Norden abdreht und zudem die Lärmbelastung mit zunehmender Entfernung des Flughafens aufgrund der im Verlauf des Abflugs gewonnenen Höhe abnimmt. Selbst wenn man bei einer Auswertung von Lärmfolgen den Betrachtungsraum deutlich weiter zieht als gesetzlich vorgesehen, liegt nur ein Teil der genannten Kommunen oder Ortsteile in nennenswert lärmbelasteten Bereichen. So sind zum Beispiel Wiesbaden und Mainz nicht oder vergleichsweise gering betroffen, gleiches gilt für Diedenbergen und Marxheim.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass der Stadtteil Wicker zur Stadt Flörsheim am Main und nicht zu Hochheim am Main gehört.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1 Auf welcher konkreten gutachterlichen und datenbasierten Grundlage hat das HMWVW am 6. Mai 2026 die Planfeststellungskonformität des weiterentwickelten Betriebskonzepts bestätigt?

Das HMWVW hat als Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main die Planfeststellungskonformität der Auswirkungen des Anfang Juni 2025 erstmals von Fraport und DFS vorgestellten und nunmehr im Verfahren für die Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs des Flughafens zugrunde gelegten weiterentwickelten Betriebskonzepts auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18. Dezember 2007 (PFB) geprüft. Dabei bildet das – in dieser Form höchstrichterlich bestätigte – Lärmschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses und die diesem zugrunde liegende Abwägung den Rahmen und Prüfungsmaßstab für Änderungen im Flugbetrieb und deren Auswirkung auf die Fluglärmbelastung.

Innerhalb dieses Lärmschutzkonzepts ist der in Ziff. A XI 5.1.4.2 PFB geregelte Auflagenvorbehalt das im Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Mittel, um sicherzustellen, dass das abgewogene und zugelassene Maß an Lärmbelastung nicht überschritten wird. Danach bleibt im Falle einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung im Sinne von § 4 Abs. 6 FluglärmG die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen und betrieblichen Regelungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm vorbehalten.

Für die Prüfung der veränderten Lärmauswirkungen wurden die im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegten Annahmen zum damaligen sogenannten „Planungsfall 2020“ mit den Annahmen verglichen, die nunmehr im Wesentlichen auch im Verfahren zur Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs für das Prognosejahr 2033 zugrunde gelegt werden, insbesondere dem sogenannten Datenerfassungssystem.

Ergebnis dieser Prüfung ist, dass die zu erwartenden Lärmauswirkungen in Bezug auf das für die aktuelle Prüfung allein relevante Ausmaß des für das Prognosejahr 2033 prognostizierten Flugbetriebs – unter Berücksichtigung des weiterentwickelten Betriebskonzepts – nach Art und Ausmaß mit der im Planfeststellungsbeschluss erfolgten Abwägung vereinbar und damit planfeststellungskonform sind.

Frage 2 Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner werden nach den dem HMWVW vorliegenden Berechnungen ab dem Jahr 2030 jeweils zusätzlich durch Überflüge auf den Nordwest-Abflugrouten belastet? Bitte tabellarisch nach Kommunen aufschlüsseln.

Die Zahl der anhand der Verkehrsprognose 2033 durch Überflüge auf den Nordwest-Abflugrouten beziehungsweise der Südumfliegung belasteten Einwohnerinnen und Einwohner nach Kommunen hängt davon ab, welche Lärmkontur betrachtet wird. Beispielhaft sind als Anlage beigefügt eine Auswertung des HMWVW für Leq 55 dB(A) Tag 6 bis 22 Uhr (entspricht Tag-schutzzone 2 nach FlulärmG) sowie Lmax 6x68 dB(A) Nacht 22 bis 6 Uhr (entspricht Maximalpegelkriterium für Nachtschutzzone nach FlulärmG) .

Frage 3 Welche Mittel werden im Rahmen des angekündigten freiwilligen Schallschutzgebiets im Nordwesten den betroffenen Kommunen voraussichtlich zur Verfügung gestellt? Bitte für jede betroffene Kommune die geplante Mittelhöhe angeben.

Eine Aufschlüsselung ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich, da die Einzelheiten der Implementierung nun in einem nächsten Schritt ausgearbeitet werden. Zudem soll das in Teilen Flörsheims und Hattersheim vorgesehene freiwillige Zusatzprogramm in enger Abstimmung mit den Kommunen weiter ausgestaltet werden. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen.

Frage 4 Welche konkreten Schwellenwerte für die Nutzungsanteile von Südumfliegung und Nordwest-Abflugrouten wurden zwischen DFS, Fraport, der Fluglärmkommission und dem HMWVW verbindlich vereinbart?

Konkrete Schwellenwerte sind nicht festgelegt, sondern das Konzept sieht vor, dass die jeweils besonders lärmgünstige Abwicklung in Abhängigkeit von den Verkehrsmengen und Kapazitätsspitzen und -tälern erfolgt. Zentrale Bestandteile des vereinbarten Pakets zielen auf die Absicherung ab, dass hierbei nur so viele Nord-West Abflüge erfolgen, wie betrieblich erforderlich sind. Ebenso wird es ein umfassendes, auch vorausschauendes Monitoring geben, das diese Zielsetzung adressiert. Hierfür wird die vom HMWVW initiierte Arbeitsgruppe weitergeführt, in der Vertreter der Fluglärmkommission, Fraport und Flugsicherung gemeinsam Methodik und Auswertungen des Monitorings erarbeiten.

Frage 5 Welche aufsichtsrechtlichen Konsequenzen sind seitens des Landes Hessen vorgesehen, falls die unter Frage 4 zu nennenden Schwellenwerte im laufenden Betrieb überschritten werden?

Wie ausgeführt, wurden keine konkreten Schwellenwerte für die Nutzungsanteile von Südumfliegung und Nordwest-Abflugstrecken vereinbart. Auch der Planfeststellungsbeschluss enthält keine Festlegungen zum Betriebskonzept oder Nutzungsanteilen von Abflugstrecken. Diesbezügliche Annahmen dienten vielmehr als Grundlage für die im Planfeststellungsverfahren erfolgte Abwägung der Lärmauswirkungen. Ergebnis dieser Abwägung ist ein sehr ausdifferenziertes Lärmschutzkonzept, das in verschiedenen Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses mündete, deren Einhaltung durch das HMWVW überwacht wird. Vor diesem Hintergrund hat das HMWVW auch im Hinblick auf die gegenüber den damaligen Annahmen verstärkte Nutzung der Nordwestabflugstrecken auf Grundlage des im Planfeststellungsbeschluss geregelten Auflagenvorbehalts geprüft, ob sich die vom (prognostizierten) Flugbetrieb ausgehenden Lärmauswirkungen noch innerhalb dessen bewegen, was im PFB abgewogen wurde. Wie dargelegt, hat die Prüfung des HMWVW ergeben, dass die zu erwartenden Lärmauswirkungen des für das Prognosejahr 2033 prognostizierten Flugbetriebs – unter Berücksichtigung des weiterentwickelten Betriebskonzepts einschließlich der darin vorgesehenen Nutzungsanteile der Nordwestabflugstrecken – planfeststellungskonform sind.

Soweit sich in Zukunft höhere Flugbewegungszahlen oder sonstige Änderungen oder Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb ergeben, die zu einer wesentlichen Veränderung der Fluglärmbelastung führen, würde das HMWVW erneut prüfen, ob die Auswirkungen planfeststellungskonform sind oder ob weitergehende Maßnahmen auf Grundlage des Auflagenvorbehalts zur Sicherstellung des im Planfeststellungsbeschluss abgewogenen Maßes an Fluglärm erforderlich erscheinen.

Frage 6 Welche Position wird die Landesregierung in einem etwaigen Verfahren der betroffenen Kommunen gegen die Anpassung der Durchführungsverordnung beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung einnehmen?

Das Land Hessen wäre an einem solchen Verfahren nicht beteiligt, da es keine Zuständigkeit bei der Festlegung von Flugverfahren hat. Im vereinbarten Paket und auch im Beratungsergebnis der Fluglärmkommission vom 10. Juni 2026 ist vorgesehen, dass die von der Fluglärmschutzbeauftragten des HMWVW einberufene „interinstitutionelle Arbeitsgruppe“ aus Vertretern der Fluglärmkommission, Flugsicherung und HMWVW fortbesteht und unter anderem das Monitoring mit Prüfung der Einhaltung des jeweils besonders lärmgünstigen Konzepts dort angesiedelt wird. Darüber hinaus werden dort Vorschläge für die rechtliche Verankerung dieses Konzepts, zum Beispiel in der DVO und dem Luftfahrthandbuch, entwickelt.

Frage 7 In welcher Form und in welchem Zeitraum wurden die betroffenen Anrainerkommunen vor dem 6. Mai 2026 durch die Landesregierung in die Beratungen zum weiterentwickelten Betriebskonzept eingebunden?

Die Fluglärmschutzbeauftragte hat über die „interinstitutionelle Arbeitsgruppe“ aus Vertretern der Fluglärmkommission, Flugsicherung und HMWVW hinaus alle Mitglieder der Fluglärmkommission, darunter auch die von den NW Abflügen hauptbetroffenen Gemeinden, zu drei Fachworkshops eingeladen. Diese fanden am 8. Dezember 2025, am 27. März 2026 und am 21. Mai 2026 statt. Dort bestand die Gelegenheit, sich vertieft zu informieren, Nachfragen zu stellen, die je nach Detailtiefe direkt beantwortet oder im nächsten Workshop ausführlich beantwortet wurden. Alle Unterlagen wurden im Anschluss den Mitgliedern übermittelt. Das HMWVW hat zudem am 6. Mai 2026 seine Prüfergebnisse in der Fluglärmkommission vorgestellt, erläutert und die hierzu eingegangenen Fragen der Mitglieder im dritten Fachworkshop beantwortet.

Frage 8 Welche Stellungnahme hat die Fluglärmschutzbeauftragte des Landes Hessen zum weiterentwickelten Betriebskonzept abgegeben?

Die Fluglärmschutzbeauftragte hat als Schlussfolgerung der lärmfachlichen Prüfung die Umsetzung einer lärmoptimierten Variante des Betriebskonzepts empfohlen, die, soweit betrieblich möglich, eine Verlagerung von schweren Langstreckenmaschinen auf eine Abflugroute von der Startbahn West vorsieht. Diese kann genutzt werden, wenn die Südumfliegung nicht in Betrieb ist. Sie empfahl zudem, dass durch entsprechende Maßnahmen abgesichert werden sollte, dass über das heutige Maß hinaus nur dann NW Abflüge genutzt werden, wenn dies betrieblich zwingend erforderlich ist.

In Vertretung:
Ines Fröhlich

Anlage

BEVÖLKERUNGS-AUSWERTUNG 2033 – TAG LEQ 55 DB(A) (TAGSCHUTZZONE 2, KOMMUNEN)

Leq 55 dB(A) TAG	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 4	Delta Szenario 1 vs. 4	
	2033 fiktiv Annahme Planfeststellungs- verfahren (PFV)	2033 fiktiv wie 2024	2033 Fraport-DES Entwurf Dezember 2025	2033 Fraport-DES lärmoptimiert		
Bischofsheim	12.495	12.537	12.493	12.445	-50	
Büttelborn	6.655	6.561	6.494	6.522	-133	
Flörsheim am Main	13.619	14.907	18.768	17.880	4.261	
Ginsheim-Gustavsburg	5.933	5.996	5.982	5.889	-44	
Groß-Gerau	23	3	3	3	-20	
Hattersheim am Main	478	1.778	4.459	3.970	3.492	
Hochheim am Main	3.570	3.790	4.155	3.859	289	
Kelsterbach	1.784	1.847	1.902	1.757	-27	
Nauheim	8.886	3.906	0	0	-8.886	
Raunheim	15.335	15.335	15.335	15.335	0	
Rüsselsheim am Main	19.268	15.995	14.162	14.144	-5.124	
Trebur	13	0	0	0	-13	
Gesamte Region	88.059	82.655	83.753	81.804	-6.255	

Nicht genannte Kommunen liegen entweder außerhalb der Kontur (haben weniger Lärm) oder es ergeben sich dort keine Auswirkungen durch das Abflugkonzept



BEVÖLKERUNGS-AUSWERTUNG 2033 – MAXIMALPEGEL NSZ NAT 6X68 KOMMUNEN

Max. Pegel 6xLmax 68 dB(A)	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 4	Delta Szenario 1 vs. 4	
	2033 fiktiv Annahme Planfeststellungsv erfahren (PFV)	2033 fiktiv wie 2024	2033 Fraport-DES Entwurf Dezember 2025	2033 Fraport-DES lärmoptimiert		
Bischofsheim	2.751	2.737	2.737	2.737	-14	
Büttelborn	10.078	10.078	10.078	10.073	-5	
Flörsheim am Main	11.296	15.197	16.919	16.775	5479	
Ginsheim-Gustavsburg	5.330	5.300	5.300	5.299	-31	
Griesheim	38	38	38	37	-1	
Groß-Gerau	10	3	3	3	-7	
Hattersheim am Main	433	3.647	3.922	3.865	3432	
Hochheim am Main	3.267	3.332	3.361	3.342	75	
Hofheim am Taunus	0	7	7	7	7	
Kelsterbach	56	56	56	55	-1	
Nauheim	7.532	0	0	0	-7532	
Raunheim	15.247	15.335	15.335	15.335	88	
Rüsselsheim am Main	15.461	12.254	12.230	12.230	-3231	
Gesamte Region	71.499	67.984	69.986	69.758	-1741	

Nicht genannte Kommunen liegen entweder außerhalb der Kontur (haben weniger Lärm) oder es ergeben sich dort keine Auswirkungen durch das Abflugkonzept

