



HESSISCHER LANDTAG

13. 06. 2025

WVA

Dringlicher Berichts Antrag

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Betriebskonzept für eine Veränderung der Abflugverteilung bei westlicher Betriebsrichtung am Flughafen Frankfurt

Am 04.06.2025 wurde von Fraport und der Deutschen Flugsicherung (DFS) ein sogenanntes „erweitertes Betriebskonzept“ öffentlich vorgestellt, mit dem die bisherige Abflugverteilung der Bahn 25 C deutlich in Richtung der Nordwest-Abflugstrecken (OBOKA, MARUN, TOBAK) verändert werden und die sogenannte Südumfliegung weniger genutzt werden soll. Mit einer Umsetzung würden die Menschen im Main-Taunus-Kreis einer signifikant höheren Belastung durch Fluglärm ausgesetzt und damit die für sie bislang geltende Kompensation für die massiven Belastungen bei Landungen auf der Bahn 07 L vollends beseitigt.

Die Landesregierung wird ersucht, im Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (WVA) über folgenden Gegenstand zu berichten:

Teil I Genese der „Weiterentwicklung“

1. Wann wurde die Landesregierung über das „weiterentwickelte Betriebskonzept“ unterrichtet?
2. Welche inhaltlichen Abstimmungen zwischen ihr und weiteren Beteiligten haben während seiner Erarbeitung stattgefunden?
3. In welcher Weise wurde die politische Führung des Ministeriums wann in diese Arbeit involviert?
4. Welche nächsten Schritte beabsichtigt die Landesregierung jeweils als Genehmigungsbehörde für die Planfeststellung, als Luftaufsichtsbehörde und als Miteigentümerin der Fraport AG in dieser Angelegenheit zu unternehmen? Bitte einzeln aufzählen.
5. Welche Zeitplanung legt die Landesregierung ihren Aktivitäten in dieser Sache zugrunde und für wann ist mit einem Abschluss des Verfahrens zu rechnen?
6. In welcher Weise beabsichtigt die Landesregierung die von den geplanten Maßnahmen besonders betroffenen Menschen in den Diskussionsprozess einzubeziehen?
7. Welche Abstimmung mit der kommunalen Seite ist vorgesehen?

Teil II Rechtliche Rahmenbedingungen

8. Welche Entscheidungen der Gerichte sind der Landesregierung zur Problematik der Südumfliegung bekannt?
9. Welche Argumente bezüglich der Streckenkapazität wurden in den Verfahren von der Beklagten (BAF) und welche von den Klägerinnen (insbesondere den Kommunen) vorgebracht? Bitte jeweils aufzählen.
10. Wie positionierte sich in den Verfahren die Beigeladene insbesondere aus ihrer Sicht der betrieblichen Abläufe?
11. Welche Gründe führten zur Feststellung der partiellen Rechtswidrigkeit der ursprünglichen Südumfliegung?

12. Welche rechtlich fixierten Grenzen für die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen sieht die Landesregierung durch den Planfeststellungsbeschluss und die Gerichtsentscheide gegeben?
13. Welcher Rechtsrahmen ist nach Auffassung der Landesregierung durch die Vorgabe des An- beziehungsweise Abschwellens des Fluglärms in den Nachtrandstunden gegeben?
14. Welche Höchstzahl ergibt sich hieraus für die möglichen Starts in der Zeit von 22.30 bis 23.00 Uhr?
15. Welcher zeitliche Abstand für Starts von 25 C wäre in dieser Zeitspanne mit der Vorgabe des Abschwellens nach Auffassung der Landesregierung kompatibel?

Teil III Entwicklung und Prognose des Flugverkehrs

16. Welche Zahl von Flugbewegungen verzeichnete der Flughafen Frankfurt im Jahr 2023, im Jahr 2024, und welche Steigerungsrate ist daraus abzuleiten?
17. Bei linearer Fortschreibung dieser Steigerung ergibt sich wann eine Zahl von mehr als 514.000 Flugbewegungen jährlich (Anzahl des Jahres 2019)?
18. Welche Probleme sind der Landesregierung bekannt, die sich im Jahr 2019 bei Starts von 25 C ergaben?
19. In welcher Weise korreliert die Zahl der jährlichen Flugbewegungen mit dem Koordinierungsseckwert?
20. In welcher Weise werden die von der Koalition im Bund beabsichtigte Rücknahme von luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben nach Ansicht der Landesregierung das Verkehrswachstum am Flughafen Frankfurt steigern?
21. Wie wird sich demgemäß die Landesregierung zu diesen geplanten Vorhaben positionieren?
22. Aus welchen Gründen ist nach Auffassung der Landesregierung das gültige Betriebskonzept nunmehr ungeeignet, einen Koordinierungsseckwert von 110 oder mehr zu bewältigen?

Teil IV Argumentation der Konzeptverfasser

23. Wie bewertet die Landesregierung die Aussage der Konzeptverfasser, dass das „weiterentwickelte Betriebskonzept“ eine höhere Kapazität ermögliche?
24. Welche Kapazität (Koordinierungsseckwert) wird hierbei von den Konzeptverfassern angestrebt?
25. Welche der behaupteten Potenziale für Lärminderung sieht die Landesregierung im „weiterentwickelten Betriebskonzept“?
26. Worin besteht nach Erkenntnis der Landesregierung die behauptete erhöhte Verlässlichkeit, durch das „erweiterte Betriebskonzept“ die 23.00 Uhr-Grenze einzuhalten?
27. In welchem Umfang führt diese erhöhte Verlässlichkeit zu einer Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen über die Nordwest-Abflugstrecken in der Nacht, insbesondere in der Randstunde nach 22.00 Uhr?
28. Wie beurteilt die Landesregierung die Aussagen der Konzeptverfasser, dass ab einem Koordinierungsseckwert von 110 das gültige Betriebskonzept nicht mehr funktionieren würde?
29. Wie erklärt die Landesregierung den Widerspruch dieser Aussage zu den Vorträgen der Beklagten in den Rechtsstreiten zur Südumfliegung, dass diese konform mit der Kapazität des Planfeststellungsbeschlusses sei?

30. Wie bewertet die Landesregierung die damals von etlichen Seiten vorgetragenen Argumente, dass das Konzept der Südumfliegung demgegenüber kapazitativ zu sehr eingeschränkt sei?
31. Warum muss demgemäß aus heutiger Sicht die seinerzeit in den Rechtsstreiten zur Südumfliegung von der Beklagten vorgetragene Darstellung der Kapazität nicht als vorsätzlich falsch bewertet werden?

Teil V Betroffenenheiten

32. Die Einwohnerinnen und Einwohner welcher Gemeinden werden durch das neue Konzept wie stark mehr mit Fluglärm belastet, und wie viele Menschen sind betroffen? Bitte einzeln aufzählen.
33. Die Einwohnerinnen und Einwohner welcher Gemeinden werden durch das neue Konzept wie stark weniger mit Fluglärm belastet, und wie viele Menschen sind betroffen? Bitte einzeln aufzählen.
34. Wie verteilen sich die Belastungen und ihre Veränderungen jeweils über die Tages- und Nachtstunden?
35. In welchem Umfang wären durch das „erweiterte Betriebskonzept“ zusätzliche Schallschutzmaßnahmen in welchen Gemeinden erforderlich?
36. Welche Auswirkungen auf die Lärmschutzbereiche am Flughafen Frankfurt hätte die Umsetzung des „erweiterten Betriebskonzeptes“ konkret?
37. Welche Veränderung in der Mittelverteilung nach dem Regionallastenausgleichsgesetz würde sich nach Umsetzung des „erweiterten Betriebskonzeptes“ ergeben?
38. Welche möglichen Änderungen ergäben sich nach Umsetzung des „erweiterten Betriebskonzeptes“ für die von Fluglärmbelastungen anderer An- und Abflugrouten des Flughafens Frankfurt betroffenen Menschen in der Region?

Teil VI Vorgehen der Landesregierung

39. In welcher Weise und mit welchen Gesichtspunkten wird sich die Landesregierung als Hüterin des Planfeststellungsbeschlusses in das weitere Verfahren der Erarbeitung und geplanten Umsetzung des „erweiterten Betriebskonzeptes“ konkret einbringen? Bitte einzeln aufzählen.
40. In welcher Weise kooperiert die Landesregierung mit dem Bundesaufsichtamt für Flugsicherung in dieser Angelegenheit?
41. In welcher Weise und mit welchem Ziel wird die Landesregierung in dieser Angelegenheit mit der Bundesregierung beziehungsweise mit Bundesbehörden in Kontakt treten?
42. In welcher Weise werden regionale Gremien (Regionalverband beziehungsweise Regionalversammlung Südhessen) in die Diskussion und Erarbeitung des „erweiterten Betriebskonzeptes“ einbezogen werden?
43. In welcher Weise soll nach Auffassung der Landesregierung der Landtag in diesen Prozess einbezogen werden?
44. Welche Gründe sprechen angesichts der hohen Sensibilität der Problematik für eine öffentliche Anhörung?
45. In welcher Weise beabsichtigt die Landesregierung für ein insgesamt rechtsfehlerfreies Betriebskonzept zu sorgen?

Teil VII Einordnung der bisherigen Reaktion

46. Wie bewertet die Landesregierung die Reaktion des Vorstandes der Fluglärmkommission vom 06.06.2025?
47. Wie stellt sie sich zum dort erhobenen Vorwurf des schweren Vertrauensbruchs „durch die überraschende Vorstellung des neuen Betriebskonzeptes“?
48. Teilt die Landesregierung die Feststellung des Vorsitzenden der Fluglärmkommission, dass das erweiterte Betriebskonzept die damaligen Abwägungen zur Standortauswahl – also das von ihr entschiedene Raumordnungsverfahren – in seinem Ergebnis derart verändert hätte, dass damit eine Landebahn Nordwest nicht genehmigungsfähig gewesen wäre?
49. Welche Bedeutung hat für die Landesregierung die Tatsache, dass immerhin vier der neun Vorstandsmitglieder, die die Erklärung unterzeichnet haben, Parteien angehören, die die Landesregierung tragen?
50. Welche Antwort gibt die Landesregierung dem Vorstand der Fluglärmkommission auf seine Forderung nach einer umgehenden Überprüfung des „erweiterten Betriebskonzeptes“ im Hinblick auf seine Vereinbarkeit mit dem Planfeststellungsbeschluss?

Wiesbaden, 13. Juni 2025

Die Parlamentarische Geschäftsführerin:
Miriam Dahlke