



# HESSEN

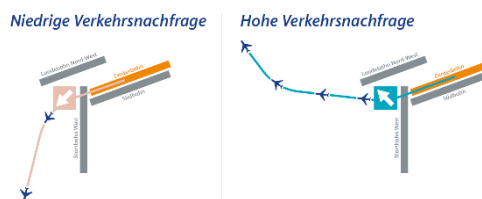
Hessisches Ministerium für Wirtschaft,  
Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

## FLANKIERENDES LÄRMSCHUTZPAKET ZUM BETRIEBS- KONZEPT FLUGHAFEN FRANKFURT

Deutsche Flugsicherung, Fraport und Land Hessen vereinbaren flankierendes Lärmschutzpaket zum Betriebskonzept und zum neuen Lärmschutzbereich

**Durch Fraport und DFS weiterentwickeltes Betriebskonzept bei BR 25: Schwerpunktnutzung der Startbahn West und Nutzungsmix aus NW-Abflugstrecken und Südumfliegung in Abhängigkeit der anfallenden Verkehrsmenge.**

Das weiterentwickelte Betriebskonzept sieht bei Westbetrieb vor, dass weiterhin ca. zwei Drittel der Abflüge von der Startbahn West erfolgen. Für die verbleibenden Flüge ist vorgesehen, die Nordwest-Abflugrouten in Zukunft mit



steigendem Verkehrsaufkommen stärker zu nutzen und hierbei Phasen abzuwechseln, in denen neben der Startbahn West entweder nur die Nordwest-Abflugstrecken oder nur die Südumfliegung genutzt werden. Die DFS steuert dabei eine Art Weiche: Ist das Verkehrsaufkommen hoch, werden die Abflüge von der Centerpiste über die Nordwest-Abflugstrecken geführt. Bei geringem Verkehr fliegen Maschinen von der Centerpiste weiterhin über die Südumfliegung. Die Abflugstrecken werden im Wechsel genutzt. Dadurch wird es in beiden Regionen jeweils Zeiten ohne Überflüge geben. Der Verkehr erfolgt auf Abflugstrecken, die bereits heute existieren, genehmigt sind und auch aktuell schon befliegen werden.

Bis mindestens 2028 wird die Abwicklung noch im aktuell geltenden Betriebskonzept erfolgen.

### DISKURS MIT DER FLUGLÄRMKOMMISSION ALS WICHTIGER IMPULSGEBER

Im Juli 2025 hat die Fluglärmschutzbeauftragte des HMWVW eine Arbeitsgruppe einberufen, in der die von der Fluglärmschutzkommission (FLK) und betroffenen Kommunen kritisierten Planungen bzgl. des von DFS und Fraport weiterentwickelten Betriebskonzepts aufgegriffen wurden. Beteiligt waren Vorsitz und Geschäftsführung der FLK, DFS und Fraport. Außerdem wurden bisher zwei Fachworkshops für alle FLK-



# HESSEN

Mitglieder durchgeführt. Wichtige Ergebnisse waren, dass nun bereits im aktuell geltenden Betriebskonzept in verkehrsschwachen Zeiten auch zweistrahliges Großraumflugzeuge verlagert werden sollen und die DFS hierfür einen Probetrieb vorschlägt. Außerdem wurde der von DFS und Fraport Ende Dezember 2025 an das HMWVW übermittelte Entwurf eines Abwicklungsszenarios 2033 (mit prognostizierten 560.000 Flugbewegungen) im Rahmen der Arbeiten nochmals lärmoptimiert, um die Belastungen insbesondere in Flörsheim und Eddersheim so gering wie möglich zu halten. Auch wenn es nicht möglich war, alle umfassenden Forderungen aufzugreifen, so war dieser Arbeits- und Diskursprozess trotzdem ein zentraler Impulsgeber für das Paket.

## **WER IST FÜR WAS ZUSTÄNDIG?**

Die Abwicklung der Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt erfordert ein komplexes Zusammenspiel von Flughafen, Flugsicherung und Airlines. Auch die staatlichen Aufgaben für Aufsicht etc. sind auf verschiedene Ebenen verteilt.

- Für die Festlegung von Flugrouten und die sichere luftseitige Abwicklung des Flugverkehrs sind das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) bzw. die Deutsche Flugsicherung (DFS) verantwortlich. Die Zuteilung von Abflugrouten wird von der DFS vorgenommen. Sie resultiert aus der geplanten Destination, den Vorschriften für die zu nutzenden Flugverfahren und der konkreten Situation (Wetter etc.) zum Zeitpunkt des Abflugs.
- Fraport ist z.B. für die bodenseitige Infrastruktur und Abwicklung verantwortlich, ebenso wie für die Finanzierung baulicher Schallschutzmaßnahmen in besonders lärmbelasteten Gebieten.
- Das Land Hessen ist zuständig für die Festlegung des Lärmschutzbereichs, die Bearbeitung der Kostenerstattung für baulichen Schallschutz (RP Darmstadt), wie auch die Überwachung der Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau. Außerdem ist das HMWVW für verschiedene Aspekte des Fluglärmschutzes zuständig (z.B. Fluglärmkommission und Fluglärmschutzbeauftragte).



# HESSEN

## **ERGEBNISSE DER LÄRMFACHLICHEN PRÜFUNG DES HMWVW**

Das HMWVW hat eine sorgfältige Prüfung des von DFS und Fraport entwickelten Betriebskonzepts anhand des für 2033 prognostizierten Verkehrs im Rahmen der eigenen Zuständigkeiten durchgeführt.

Das weiterentwickelte Konzept ist unter Lärmaspekten gleichwertig zu dem im PFB unterstellten Betriebskonzept, da Teile der Region deutlich entlastet werden (insb. Nauheim, Rüsselsheim). Es kommt zu räumlichen Lärmverschiebungen (insb. Flörsheim, Hattersheim-Eddersheim), die leider aus betrieblichen Gründen unvermeidlich sind, aber eben in einer Gesamtschau über alle Bereiche nicht zu mehr Betroffenen führen. Auf die Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz hat die Weiterentwicklung des Betriebskonzepts selbst bei Betrachtung über das gesetzliche Maß hinaus keinen nennenswerten Einfluss. Beide Städte werden nicht im Lärmschutzbereich liegen, da auch mit dem weiterentwickelten Konzept keine entsprechenden Lärmwerte erreicht werden.

## **PAKET**

Mit dem freiwilligen Lärmschutzpaket zum Schutz vor Fluglärm hat das HMWVW mit DFS und Fraport folgende Maßnahmen vereinbart:

- Im gesamten Lärmschutzbereichs werden bauliche Schallschutzmaßnahmen getroffen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen inkl. eines definierten Inflationsausgleich.
- Es erfolgt zudem ein freiwilliges Zusatzprogramm mit Kostenerstattung für weiteren baulichen Schallschutz, der qualitativ über das gesetzliche Maß und Inflationsbereinigung hinausgehende Maßnahmen vorsieht, im Bereich Flörsheim und Hattersheim-Eddersheim nördlich des Mains.
- Die Einhaltung der lärmschutzbezogenen Ziele bei der Abwicklung des Betriebs werden durch Verankerung im Luftfahrthandbuch und ein strenges Monitoring von HMWVW in Kooperation mit FLK, Fraport und DFS überwacht.
- Fraport beantragt zum nächstmöglichen Zeitpunkt, unter Beachtung der laufenden Entgeltrahmenvereinbarung, Änderungen an der Entgeltordnung. Das Ziel unter Lärmschutzaspekten soll dabei sein, dass in Frankfurt möglichst



# HESSEN

die lärmärmsten Flotten eingesetzt werden sowie Anreize zur Flottenerneuerung und zur Vermeidung von Nachtflügen weiter erhöht werden.

- Im Sinne einer Lärmpause bleiben die Nordwest-Abflugrouten am frühen Morgen in der Regel ungenutzt. Die Art der Umsetzung erfolgt je nach Uhrzeit stufenweise. Bis 6 Uhr soll die Nichtnutzung regulatorisch verankert werden. Darüber hinaus ist das gemeinsame Ziel, dass Starts bis mindestens 7 Uhr nicht über die Nordwest-Abflugstrecken abgewickelt werden.

Mit der Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs werden nicht nur die Abwicklung der Abflüge bei BR 25 adressiert, sondern es werden auch weitere flugbetrieblichen Entwicklungen seit Erstfestsetzung 2011 abgebildet.

Bezüglich der nicht mit dem weiterentwickelten Betriebskonzept zusammenhängenden Abflugroute CINDY S wird das Monitoring abgewartet. Im nun vorgelegten Entwurf des Lärmschutzbereiches 2033 ist die geltende Rechtslage unterstellt, in der aufgrund der deutlichen Lärmvorteile und Reduktion von Betroffenen die aktuell genutzte Route CINDY S festgeschrieben ist.

## **ERGEBNIS PRÜFUNG PLANFESTSTELLUNGSKONFORMITÄT BEZOGEN AUF DAS KONKRETE SZENARIO 2033**

Die Prüfung des HMWVW als Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass die Lärmauswirkungen des weiterentwickelten Betriebskonzepts für das Jahr 2033 (560.000 Flugbewegungen) nach Art und Ausmaß mit der Abwägung im PFV vereinbar und keine weiteren aktiven Schallschutzmaßnahmen im Sinne von betrieblichen Regelungen auf Grundlage des Auflagenvorbehalts erforderlich und daher auch rechtlich nicht möglich sind. Eine über 560.000 hinausgehende Zunahme der Flugbewegungen oder sonstige zukünftige Änderungen und deren Auswirkungen auf die Lärmbelastung bleiben nachfolgenden Überprüfungen vorbehalten.

## **ABSICHERUNG DES PRÜFERGEBNISSES**

Das HMWVW überwacht zukünftig im Rahmen eines engen Monitorings die Einhaltung des insgesamt unter Lärmaspekten vorzugswürdigen Konzepts. Hierfür soll die eingerichtete Arbeitsgruppe unter Beteiligung der FLK weitergeführt werden. Zum



# HESSEN

insgesamt lärmgünstigen Konzept gehört auch die Zielsetzung, dass die NW-Abflüge in den frühen Morgenstunden in der Regel nicht genutzt werden. Damit soll in diesem Zeitraum eine Lärmpause für die Betroffenen bei Westbetrieb (Betriebsrichtung 25) geschaffen werden (s. „Paket“).

## **NEUFESTSETZUNG LÄRMSCHUTZBEREICH**

Basis für die Neufestlegung ist eine Luftverkehrsprognose für das Jahr 2033, in der ein Wachstum auf 560.000 Bewegungen angenommen wird, eine lärmoptimierte Variante des weiterentwickelten Betriebskonzepts sowie weitere eingetretene Änderungen. Insgesamt wird der Lärmschutzbereich zwar kleiner, aber es kommen neue Teilflächen hinzu. Rechtsfolgen sind je nach Tag – und Nachtschutzzone Kostenerstattungsansprüche für baulichen Schallschutz und Belüftung sowie Bauverbote.

## **EINFLUSS AUF REGIONALPLANUNG**

Da sich aufgrund der Regeln im Fluglärmgesetz Bauverbote insb. in der Nachtschutzzone ergeben, wird sich das HMWVV mit dem RP zusammensetzen, wie eine möglichst gute Verzahnung des neuen Lärmschutzbereichs mit dem Regionalplan erfolgen kann. Dies wird parallel zum weiteren Verfahren erfolgen.