

EO 10600 12. Dez. 2025

LANDESHAUPTSTADT



10-12-25

über
Herrn Oberbürgermeister
Gert-Uwe Mende

12. 10.12.

Der Magistrat

über
Magistrat

Bürgermeisterin
Christiane Hinnerger

und
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

3. Dezember 2025

an die Rathausfraktion

Anfrage der Bündnis 90 / Die Grünen - Fraktion vom 02.07.2025, Nr. 261/2025 nach § 45 der Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung
SV-Nr. 25-V-36-0022

Ergebnisse der Fluglärmkommission vom 26.06.2025

Am 26. Juni kündigte der Flughafenbetreiber *Fraport* gemeinsam mit der *Deutschen Flugsicherung* (DFS) unter Begleitung des *Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum* (HMWVW) öffentlich an, ein neues Betriebskonzept für den Frankfurter Flughafen zu erarbeiten. Einen Tag später bekräftigte die Umweltdezernentin und Bürgermeisterin Christiane Hinnerger: „Wir stellen den Schutz der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner ins Zentrum und fordern, dass das neue Betriebskonzept nicht umgesetzt wird, bevor alle Prüfungen in einem ergebnisoffenen, transparenten Verfahren abgeschlossen sind und die Ergebnisse in der FLK beraten wurden. Es dürfen keine Änderungen über die Köpfe der Betroffenen hinweg erfolgen.“ [PM 27.06.2025, Bürgermeisterin Christiane Hinnerger]

Bis heute wissen wir kaum mehr als am 26. Juni, und Fraport sowie DFS geben bei Nachfragen keine Auskünfte. Das HMWVW, zuständig für die Einhaltung des Planfeststellungsbeschlusses (PFB), hatte in einer Präsentation vom 2. Juni 2025 bereits proaktiv formuliert, dass der PFB „keine Vorgaben enthalten würde, welche Abflugstrecken in welcher Häufigkeit zu nutzen sind“ [„Informationstermin Betriebskonzept bei BR 25 am 3.6.2025“]. Wir sind skeptisch gegenüber dieser schnellen Festlegung des HMWVW und streben gemeinsam mit den Kommunen Flörsheim, Hochheim und Mainz eine Prüfung an, ob die angestrebte Änderung des Betriebskonzepts wirklich mit den Festlegungen im PFB vereinbar ist.

In den vergangenen Monaten haben wir den Magistrat und mehrfach den Umweltausschuss informiert sowie allen Ortsbeiräten zwei Online-Informationsveranstaltungen mit unserem Umweltamt und mir angeboten (26.09. und 07.11.). Zur zweiten Veranstaltung waren auch alle Stadtverordneten eingeladen.

Dies vorausgeschickt beantworte ich die Anfrage ich wie folgt:

Zu 1:

Das geänderte Betriebskonzept des Flughafens Frankfurt sieht eine verstärkte Nutzung der Northwest-Abflugroute vor. Nach Angaben der *Fraport AG* dient diese Maßnahme dem Ziel, die steigende Zahl an Flugbewegungen zu bewältigen und zugleich einen sicheren, nachhaltigen und stabilen Flughafenbetrieb sicherzustellen.

Hintergrund ist, dass das bestehende Konzept insbesondere in der Betriebsrichtung West bei etwa 110 Flugbewegungen pro Stunde an strukturelle Kapazitätsgrenzen stoßen würde. Das Erreichen dieser strukturellen Kapazitätsgrenze bedeutet laut Fraport, dass es zu Staus im Betriebsablauf und zu Betriebsstörungen kommen könnte. Ursache hierfür ist insbesondere eine betriebliche Abhängigkeit zwischen Abflügen der Centerbahn über die Südumfliegung und Abflügen über die Startbahn 18 (Startbahn West). Diese Abhängigkeit begrenzt die nutzbare Abflugkapazität der Südumfliegung. Im Gegensatz dazu bestehen zwischen der Startbahn 18 und den Northwest-Abflugstrecken keine vergleichbaren Abhängigkeiten. Dies zeigt Abbildung 1.

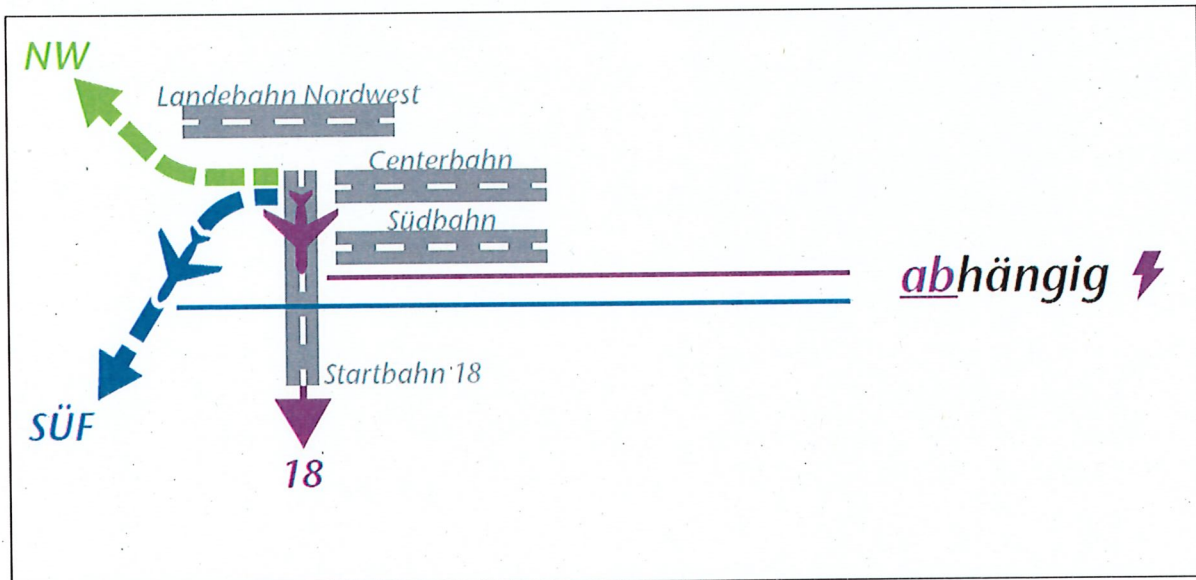
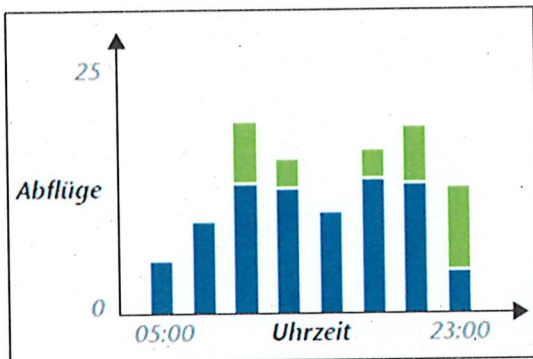


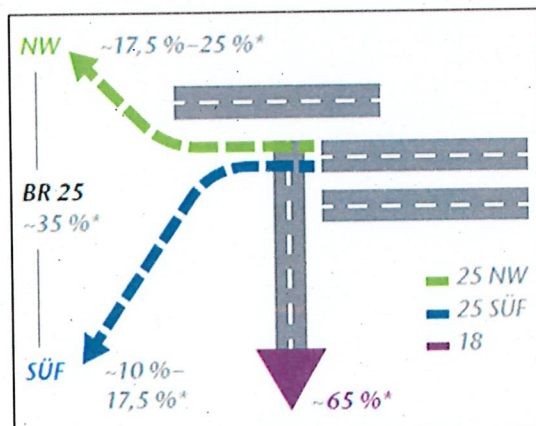
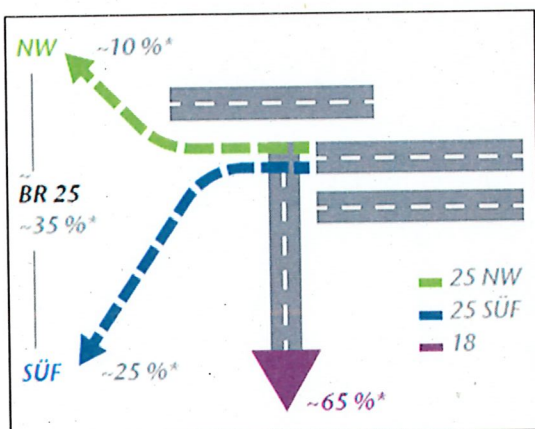
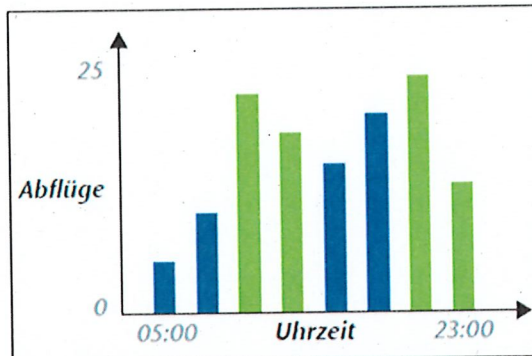
Abbildung 1: Schematische Darstellung des Abhängigkeitsproblems am Frankfurter Flughafen (Quelle: Fraport AG, DFS 2025)

Das neue Betriebskonzept sieht daher vor, Starts über die Südumfliegung zu reduzieren und gleichzeitig die Abflüge über die Nordweststrecke stärker einzubeziehen, insbesondere in Zeiten erhöhter Verkehrsnachfrage. Die Startbahn 18 bliebe weiterhin der Schwerpunkt für die Abflüge. Die Anpassung erfolge vollständig innerhalb des bestehenden Routensystems, d. h. ohne Einführung neuer Flugrouten. Siehe dazu auch Abbildung 2. Die dort angegebenen Prozentzahlen dienen nur der schematischen Veranschaulichung, sie wurden rechnerisch ermittelt und können im tatsächlichen Flugbetrieb abweichen.

Aktuelles Betriebskonzept*



Weiterentwickeltes Betriebskonzept*



*Schematische Darstellung: Ca. %-Werte sind rechnerisch ermittelte Anteile auf Jahresbasis, die sich von Verteilungswerten, die sich in kürzeren Zeitperioden (Stunden, Tage, Wochen, Monate) ergeben unterscheiden können; %-Werte auf Basis aller Abflüge BR 25

Abbildung 2: Schematische Darstellung des neuen und alten Betriebskonzeptes am Frankfurter Flughafen
(Quelle: Fraport AG, DFS 2025)

Durch die Verlagerung auf die Nordwest-Abflugroute könnte insbesondere in den östlichen Stadtbezirken Wiesbadens eine höhere Fluglärmbelastung entstehen. Das lässt sich der am 26. Juli öffentlich gemachten Präsentation entnehmen. Diese kann ebenfalls über unser städtisches Informationssystem recherchiert werden.

Parallel zur intensivierten Nutzung der Nordwest-Abflugroute sollen, wie zuvor erwähnt, die Abflüge über die Südumfliegung, die ebenfalls Wiesbaden betrifft, reduziert werden. Abbildung 3 zeigt die verschiedenen Abflugrouten bei Betriebsrichtung 25 (Westwind). In Gelb sind die drei Nordwest-Abflugrouten „TABUM-F“, „TABUM-G“ und „MASIR-FIG“ dargestellt. Die Routen „TABUM-M/W“ und „MASIR-M/W“ gehören hingegen zur Südumfliegung.

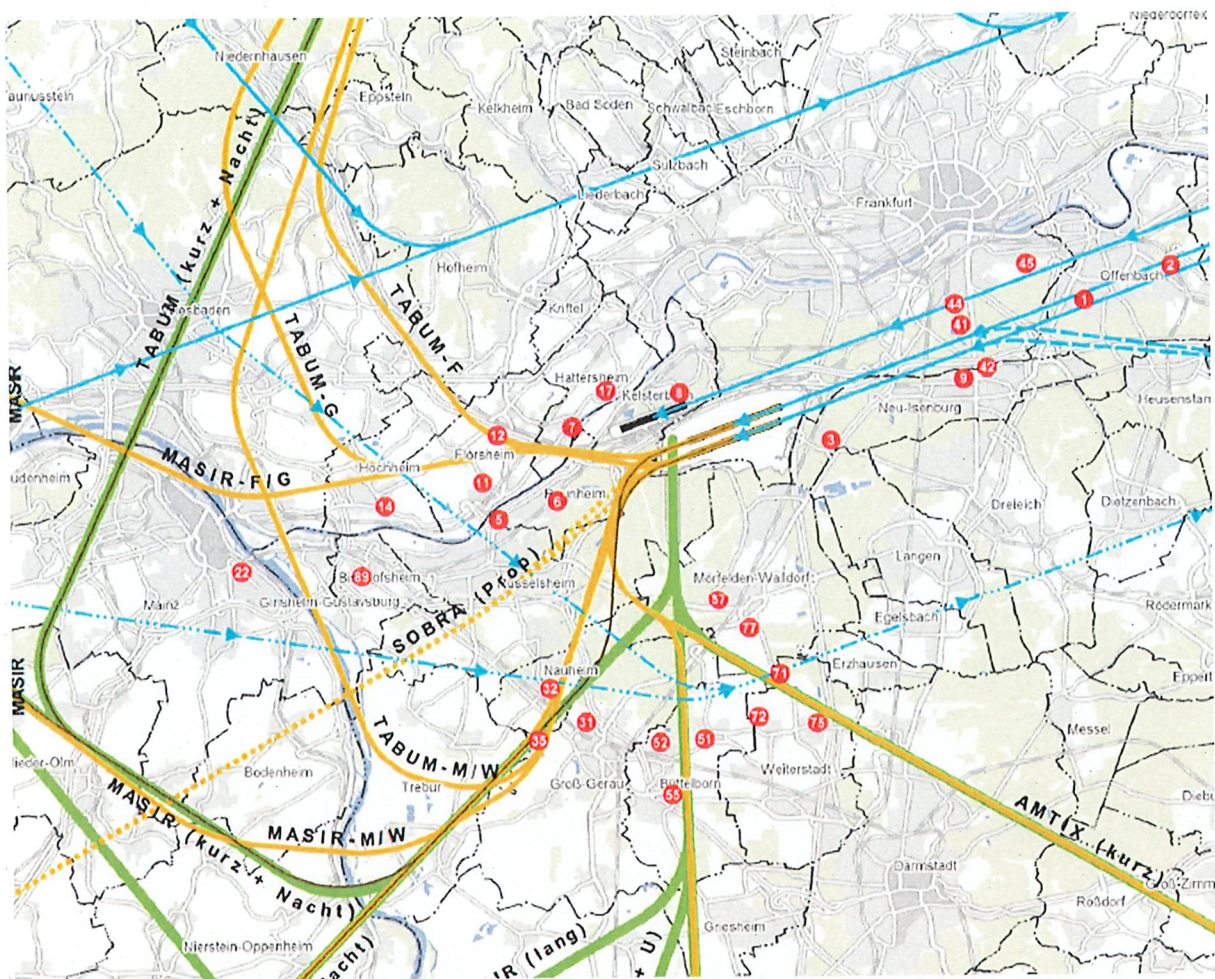


Abbildung 3: Abflugrouten bei BR 25 (Quelle: Fraport AG Stand 26.03.2015)

Zu 2 a):

Zu den quantitativen Auswirkungen der Verlagerung und Erhöhung der Anzahl der Flugbewegungen auf die Schallemissionen können derzeit noch keine verlässliche Aussage getroffen werden. Das *Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen* (HMWVW) führe nach eigener Bekundung entsprechende Lärmberechnungen durch. Diese Berechnungen bilden die Grundlage für die Ausweisung neuer Lärmschutzbereiche, die im Rahmen eines geänderten Betriebskonzepts zwingend erforderlich sind. Mit belastbaren Ergebnissen sei erst in der zweiten Jahreshälfte 2026 zu rechnen.

Zu 2 b):

Wie bereits erwähnt, würde eine verstärkte Nutzung der Northwest-Abflugroute insbesondere die östlichen Wiesbadener Stadtbezirke betreffen. Nach aktuellem Planungsstand soll die Northwest-Abflugroute vor allem in verkehrsreichen Zeiten (gegen Mittag sowie in den Abend- und Nachtstunden) genutzt werden, während die Südumfliegung stärker in verkehrsärmeren Phasen (früh morgens und am Nachmittag) eingesetzt werden soll.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Chr. Hininger'.

Christiane Hininger
Bürgermeisterin