

	Verwaltungsmitteilung	
	Vorlagen-Nr.: VM/0279/2021-2026	Vorlagenbearbeitung: Martin Stappel
Aktenzeichen: III/1-UB-149-810	Federführung: Fachdienst III/1	Datum: 14.07.2025

Neues Betriebskonzept des Flughafens Frankfurt am Main bei Westbetrieb

Beratungsfolge Gemeindevorstand Sozial-, Umwelt- und Klimaausschuss	Behandlung nicht öffentlich öffentlich
--	---

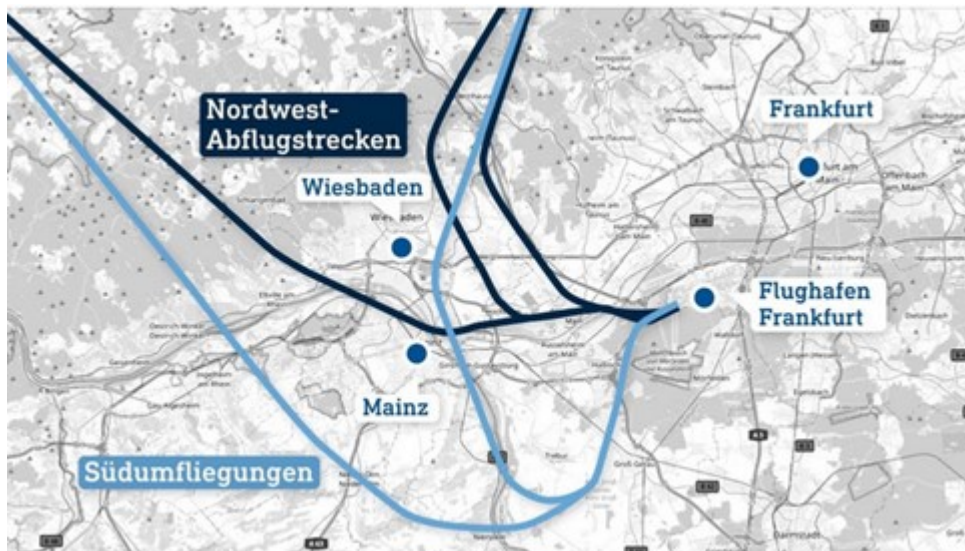
Bezug:

-

Mitteilung:

Am 04.06.25 haben Fraport AG und die Deutschen Flugsicherung GmbH folgende Mitteilung veröffentlicht:

Von der Centerbahn startende Flugzeuge nutzen bislang vorrangig die Südumfliegung, die seit Inbetriebnahme der Northwest-Landebahn besteht. In den vergangenen Jahren haben sich wesentliche Rahmenbedingungen gegenüber dem Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt geändert. Diese schränken die Kapazität der Südumfliegung ein. Ein Beispiel ist, dass Starts von der Centerbahn (d.h. die mittlere der drei Ost-West-Startbahnen) über die Südumfliegung nicht unabhängig von den Abflügen der Startbahn 18 („Startbahn West“) möglich sind. Die Auswirkungen reduzieren die An- und Abflugkapazität bereits heute und würden künftig die flüssige Abwicklung der erwarteten Verkehrsmengen verhindern. Abflüge Richtung Northwest weisen im Vergleich geringere Abhängigkeiten auf. Hier zählt sich auch das moderne Navigationsverfahren „Performance Based Navigation“ (PBN) aus, mit dem die Verfahren für Fehlanflüge und Starts entzerrt wurden. Auf dieser Basis setzt das weiterentwickelte Betriebskonzept auf: es sieht vor, dass Abflüge in Nachfragespitzen zukünftig häufiger über die Northwest-Abflugstrecken verlaufen. Es beinhaltet keine neuen Abflugrouten. Die Südumfliegung bleibt Bestandteil des weiterentwickelten Betriebskonzeptes und wird weiterhin in Stunden mit weniger Nachfrage genutzt. In Verkehrsspitzen oder um das Nachtflugverbot verlässlicher einhalten zu können, kommen die Northwest-Abflugstrecken schon heute zum Einsatz.



Die nachfolgenden Informationen zum neuen Betriebskonzept entstammen dem Bericht des Landrats zur Kreistagssitzung am 1. Juli – der Rheingau-Taunus-Kreis ist Mitglied der Fluglärmkommission Frankfurt, eine Mitgliedschaft von Niedernhausen ist dagegen aufgrund ihrer Entfernung zum Flughafen und der zu geringen Zahl relevanter Überflüge nicht möglich:

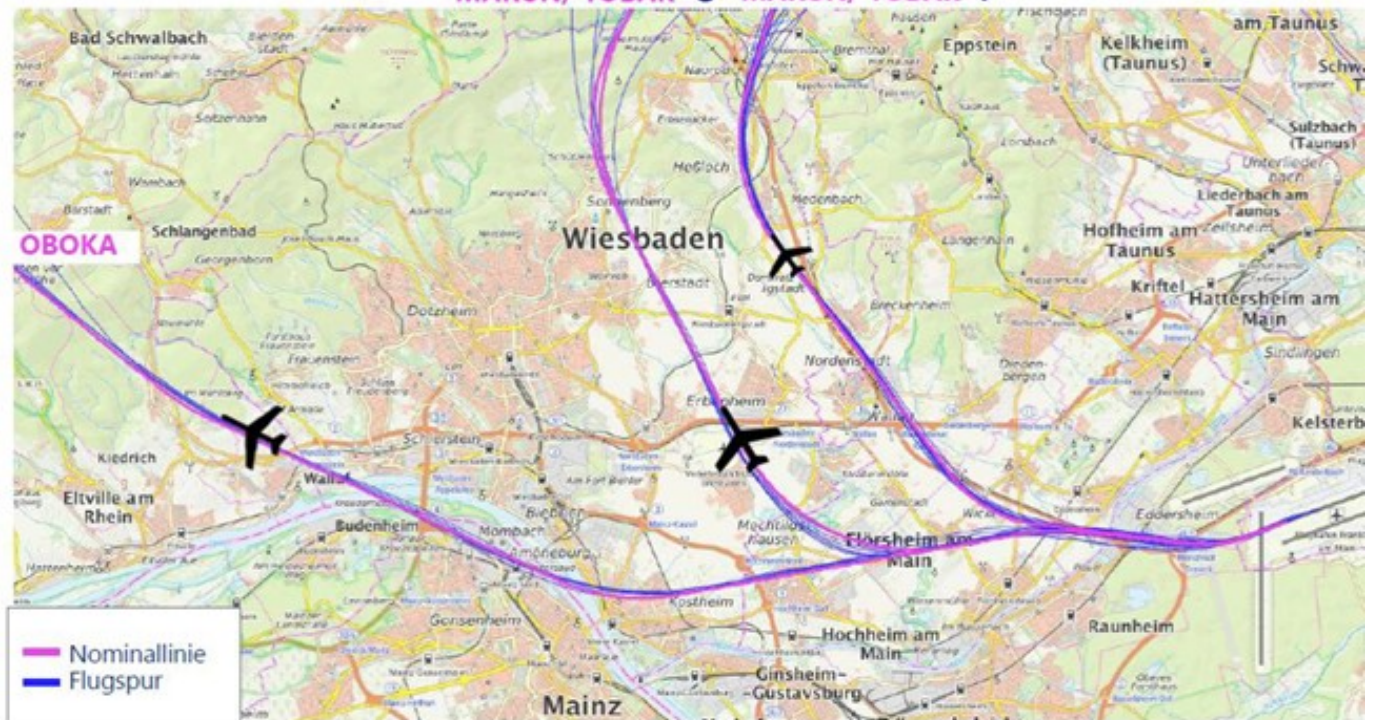
Der Vorsitzende der Fluglärmkommission Frankfurt (FLK) Paul-Gerhard Weiß sowie Vertreter direkt betroffener Anrainer-Kommunen wurden nach kurzfristiger Einladung der Fraport AG und der Deutschen Flugsicherung (DFS) am 3. Juni 2025 über den Arbeitsstand eines neuen Betriebskonzepts des Flughafens Frankfurt am Main (FRA) ab einem Eckwert von 110 Flugbewegungen pro Stunde (aktueller Eckwert rd. 106) informiert. Dieser gab über die Geschäftsstelle der FLK diese Information an die Mitglieder der FLK, u. a. den Rheingau-Taunus-Kreis, weiter (...)

Grundlage der Anpassung des Betriebskonzeptes sind nach Aussage der DFS neue Erkenntnisse des Betriebsablaufs, die zum Zeitpunkt der Planfeststellung zum Flughafenausbau nicht bekannt gewesen seien. Hierdurch sei die Nutzung der sog. Südumfliegung nicht im geplanten Umfang möglich, was zu einer verstärkten Nutzung der Northwest-Abflugstrecken (u. a. über den Rheingau und Taunus) bei westlicher Betriebsrichtung führen wird, die zwischen 66 und 75 Prozent der Gesamtbetriebszeit ausmacht. Durch die stärkere Nutzung der NW-Strecken könne die Kapazität ausgeweitet werden. Auch ereignete sich 2011 eine sog. „schwere Störung“, die die Sicherheit des Betriebsablaufs nicht in jedem Fall als gegeben erkennen ließ. Hiernach wurden Änderungen wie u.a. eine „Tabuzone“ eingerichtet, die allerdings die Kapazität des Betriebs einschränkt.

*Die Lage der drei NW-Abflugstrecken – die nun in Abflugverkehrsspitzen statt der Südumfliegung genutzt werden sollen - überlagern in zwei Fällen die Landeshauptstadt Wiesbaden und dann den östlichen (Unter-)Taunus, hier u.a. die Kommunen Taunusstein, Idstein und **Niedernhausen**, die dritte den Rheingau (Walluf/Kiedrich) und sodann den westlichen Untertaunus (hier u.a. Bad Schwalbach und Heidenrod), (vgl. nachfolgende Kartendarstellung DFS/Fraport, 3. Juni 2025).*

LAGE DER NORTHWEST-ABFLUGSTRECKEN

MARUN/ TOBAK -G MARUN/ TOBAK -F



Hierbei ist allerdings festzuhalten, dass **aufgrund des Aufstiegs der Flugzeuge im weiteren Verlauf eine Abnahme des entstehenden Lärms verbunden ist und die überflogenen Kommunen im Rheingau-Taunus-Kreis nicht ansatzweise Lärmwerte wie bspw. Hochheim, Wicker oder Flörsheim unterliegen dürften.**

Die Südumfliegung bleibt unterhalb der maximalen Eckwerte grundsätzlich Bestandteil des Betriebskonzeptes, deren Abflugstrecken ebenfalls zuvor schon Teile des Rheingau-Taunus-Kreises betrafen (bspw. Oestrich-Winkel). Das Erreichen des Flugbewegungseckwertes von 110 pro Stunde wird nach aktueller Schätzung noch für dieses Jahrzehnt erwartet.

Hinsichtlich der Lärmauswirkungen liegen nur erste Lärmabschätzungen vor. Lärmberechnungen werden erst im Regelprozess für das Bezugsjahr 2033 auf Basis des für die Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs zu erstellenden Datenerfassungssystems erstellt. Dies soll voraussichtlich im ersten Halbjahr 2026 vorliegen.

Das Lärmpausenkonzept kann laut DFS/Fraport auch mit dem neuen Betriebskonzept stabil sichergestellt werden. Im nächsten Schritt sind die Prüfungen durch DFS, Hessisches Verkehrsministerium (HMVW) und Bundesaufsichtsamt für Flugsicherheit (BAF) u. a. hinsichtlich des lateralen Flugverlaufs (Höhe, Geschwindigkeiten etc.) oder der Neufestlegung des Lärmschutzbereichs vorgesehen. Ferner hat das HMVW die DFS aufgefordert, dass die **Zahl der NW-Abflüge so gering wie möglich gehalten werden soll.**

(...)

Die FLK hat auf Grundlage dieser Vorabinformationen vom 3. Juni d. J. zu einer Sondersitzung am 26. Juni eingeladen. In dieser Sitzung wurde gem. Beschlussvorschlag des Vorstands das vorgelegte Betriebskonzept - insbesondere die zugrundeliegenden Annahmen -

mehrheitlich **abgelehnt**. Es soll nun unter Einbindung der Aufsichtsbehörde ein transparenter und ergebnisoffener Arbeitsprozess eingeleitet werden. Ziel dabei: Alle Möglichkeiten der Lärmbelastungsreduzierung nutzen und Doppelbelastungen im Nahbereich des Flughafens vermeiden. Bis dahin wird die Fraport AG aufgefordert, von einem Antrag auf Anhebung des Koordinierungseckwertes abzusehen.

Die FLK bestätigte in der Sitzung ebenfalls klar die Bedeutung des Flughafens für die Region, dessen Entwicklung im rechtlichen Rahmen des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses möglich ist.

Weiterführende Informationen zum neuen Betriebskonzept sind auf der Seite der Fraport AG zu finden:

<https://www.fraport.com/de/newsroom/pressemitteilungen/2025/q2/dfs-und-fraport-stellen-weiterentwickeltes-betriebskonzept-fuer-.html>

Mit einer Fertigstellung des neuen Betriebskonzeptes wird im kommenden Jahr gerechnet. Die Verwaltung wird die weitere Entwicklung beobachten, sobald neue Informationen vorliegen, erfolgt eine Weitergabe an die Gremien. Gleichzeitig soll insbesondere über den Kreis als Mitglied der Fluglärmkommission eine möglichst weitgehende Begrenzung der Nutzung der Nordwestroute erreicht werden.

Marco Grein
Fachbereichsleitung III

Martin Stappel
Umweltbeauftragter

Anlagen:
Infografik Fraport AG