



Stenografischer Bericht

öffentlich

18. Sitzung – Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

23. Juni 2025 – 10:33 bis 12:08 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Michael Boddenberg (CDU)

CDU

Heiko Kasseckert
Annette Wetekam

AfD

Klaus Gagel
Andreas Lichert
Dimitri Schulz

SPD

Elke Barth
Stephan Grüger
Marius Weiß

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Martina Feldmayer
Jürgen Frömmrich
Kaya Kinkel
Katy Walther

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas


Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU: Moritz Palm
 AfD: Axel Lange
 SPD: Bettina Kaltenborn
 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Jan Alexander Fröhlich

Landesregierung, Rechnungshof, etc.:

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amts- bezeichnung	Ministerium, Behörde
Kavel Meisner	M	HMWVW
Kefine Barth	MRin	HhWVW
MORITZ MAUS	MR	"
PASCAL SANDHEZ	AL	"
Corinna Köhler	RDin	"
Ralf Knöll	LMR	StU

Protokollführung: Heike Schnier

Der **Vorsitzende** begrüßt die Anwesenden und stellt fest, dass die Obleute im Vorfeld vereinbart hätten, für diese Sitzung die Öffentlichkeit herzustellen.

1. **Dringlicher Berichts Antrag**
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Betriebskonzept für eine Veränderung der Abflugverteilung
bei westlicher Betriebsrichtung am Flughafen Frankfurt
– Drucks. [21/2372](#) –

Abgeordnete **Katy Walther**:

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, liebe Landesregierung, sehr geehrte Gäste! Am 4. Juni wurde von Fraport und der Deutschen Flugsicherung ein sogenanntes „erweitertes Betriebskonzept“ öffentlich vorgestellt, mit dem die bisherige Abflugverteilung der Bahn 25C deutlich in Richtung der Nordwest-Abflugstrecken verändert werden und die Südumfliegung weniger genutzt werden soll.

Mit einer Umsetzung des Konzepts würden die Menschen im Main-Taunus-Kreis eine signifikant höhere Belastung durch Fluglärm erfahren, und damit würde die für sie bislang geltende Kompensation für die massiven Belastungen bei Landungen auf der Bahn 07L vollends beseitigt.

Der Aufschrei in den betroffenen Kommunen war groß. Die Fluglärmkommission sprach von einem schweren Vertrauensbruch, und das Ministerium schwieg bis zur eigens einberufenen Pressekonzferenz letzten Mittwoch, wo man im Vorfeld unserer Sondersitzung offenbar versuchte, einiges noch schnell abzuräumen. Wir finden aber, dass die Kommunen ein Recht auf Antworten haben, und freuen uns, dass heute so viele Vertreterinnen und Vertreter aus Kommunen und den Bürgerinitiativen da sind, und sind gespannt auf die Antworten aus dem Ministerium, von Minister Mansoori auf unseren Fragenkatalog.

Minister **Kaweh Mansoori**:

Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, meine sehr verehrten Damen und Herren! Bevor ich zur Beantwortung der Fragen komme, gestatten Sie mir folgende Vorbemerkung:

Sie alle wissen, wie wichtig mir die Entwicklung der Region ist. Die Region lebt auch von einem starken Flughafen, der tief bei den Menschen verwurzelt ist. Mir ist es wichtig, die Sachen klar anzusprechen und die Aufgaben zu lösen, die mir übertragen sind.

Am 03.06.2025 haben Fraport und DFS in einem Informationstermin für die hauptbetroffenen Kommunen sowie den Vorstand der Fluglärmkommission ein nach Bezeichnung von Fraport und DFS „weiterentwickeltes Betriebskonzept“ vorgestellt. Bei der nachfolgenden Beantwortung wird auf dieses Betriebskonzept Bezug genommen. Das Konzept sieht vor, dass die sogenannten Nordwest-Abflugstrecken intensiver genutzt werden als im Planfeststellungsverfahren angenommen.

Andererseits soll die sogenannte Südumfliegung in geringerem Maß als damals angenommen genutzt werden. Das Ausmaß der Verschiebung erfolge schrittweise. DFS und Fraport teilten in diesem Termin mit, dass die Erstellung des Konzepts noch nicht abgeschlossen sei. Anlass für die jetzt erfolgte Information über den Sachstand der Arbeiten sei ein Antrag nach dem Umweltinformationsgesetz der Stadt Hochheim beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gewesen.

Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum, HMWVW, hat in dem Informationstermin am 03.06.2025 den anwesenden kommunalen Vertreterinnen und Vertretern in einem eigenen Kurzvortrag die Zuständigkeitsverteilung für die Ausgestaltung und Nutzung von An- und Abflugverfahren erläutert und die in Landeszuständigkeit liegenden Prüfschritte dargestellt.

Mein Ministerium hat mit Schreiben vom 30.05.2025 an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung darum gebeten, vor einer möglichen Umsetzung des Konzepts die ergebnisoffene Prüfung der in Landeszuständigkeit liegenden Teilaspekte abzuwarten. Hierauf hat das HMWVW im Rahmen des Informationstermins hingewiesen. Das HMWVW hat zudem die Zeitplanung erläutert, wonach aufgrund der zu schaffenden Datengrundlagen für Lärmberechnungen und dann erforderlichen komplexen Auswertungen ein Ergebnis erst 2026 zu erwarten ist.

Das Betriebskonzept ist noch nicht final erstellt. Es sind noch umfassende Analysen der lärmbezogenen Vor- und Nachteile der vorgeschlagenen Weiterentwicklungen erforderlich. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass keine kurzfristige Implementierung geplant ist, sondern Fraport und DFS vermittelt haben, dass sie offen seien für Verbesserungsvorschläge und die Diskussion zum Beispiel mit der Fluglärmkommission führen wollen. Eine rechtliche oder fachliche Bewertung durch das HMWVW kann erst erfolgen, wenn die Sachaufklärung abgeschlossen ist und Optimierungsmöglichkeiten zur Abmilderung möglicher Folgen erörtert und geprüft sind. Darüber hinaus müssen alle Daten vorliegen.

Die Vorbemerkung vorangestellt, will ich gerne zu Ihren Fragen kommen.

Teil I – Genese der „Weiterentwicklung“

- Frage 1: Wann wurde die Landesregierung über das „weiterentwickelte Betriebskonzept“ unterrichtet?*
- Frage 2: Welche inhaltlichen Abstimmungen zwischen ihr und weiteren Beteiligten haben während seiner Erarbeitung stattgefunden?*
- Frage 3: In welcher Weise wurde die politische Führung des Ministeriums wann in diese Arbeit involviert?*

Dass die flugbetriebliche Abwicklung der Abflüge bei Betriebsrichtung 25 nicht wie ursprünglich unterstellt erfolgen konnte, war bekannt, seit die DFS 2013 die Unabhängigkeit der Südumfliegung aussetzte und hierüber die Fluglärmkommission unterrichtete. Zunächst sollte die Aussetzung nur vorübergehend sein. Danach hatten DFS und Fraport im Laufe der Jahre verschiedene Konzeptüberlegungen zur Wiederherstellung der Unabhängigkeit entwickelt und geprüft, die teilweise nach Beratung in der Fluglärmkommission auch probeweise umgesetzt wurden, so die

„Optimierte Nutzung Start-/Landebahnsystem“ im Jahr 2020. Nach einer entsprechenden Auswertung haben DFS und Fraport in der Fluglärmkommission berichtet, dass das damalige „Optimierte Konzept“ betriebliche Hemmnisse aufgezeigt habe, man aber weiter am Thema arbeite. Dies war während der Corona-Pandemie, die neben langen Phasen der Kurzarbeit bei Fraport für große Unsicherheiten sorgte, wann und in welchem Maß eine Erholung des Luftverkehrs erfolgen wird und welche Kapazitätsbedarfe hiermit einhergehen.

Bereits 2019 hatte das HMWVW entschieden, dass aufgrund der eingetretenen Mehrbelastung durch die Nordwest-Abflüge gegenüber den Annahmen bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs die Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs nach § 4 Absatz 5 Fluglärmgesetz zu erfolgen hat. Das Verfahren, dessen Zeitdauer mit etwa 36 Monaten abgeschätzt wurde, musste jedoch pandemiebedingt abgebrochen werden. Es war keine Prognose möglich, wie lange das phasenweise nahezu vollständige Erliegen des Passagierluftverkehrs andauern würde und bis wann eine nachhaltige Erholung dauern würde.

Nachdem sich der Flugbetrieb zunehmend wieder stabilisiert hatte, hat das HMWVW im April 2023 in einem Schreiben an die DFS und an Fraport mitgeteilt, dass das Verfahren zur Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs erneut begonnen wird. Dies löste gesetzliche Pflichten zur Bereitstellung entsprechender Daten von Fraport und DFS aus, auf Basis derer das Land Hessen den Lärmschutzbereich gemäß den bundesrechtlichen Vorgaben berechnet und nach Anhörung der Betroffenen mittels Rechtsverordnung neu festlegt. Es muss nach den Vorschriften des Fluglärmgesetzes ein prognostisches Betriebsszenario mit einem Prognosehorizont von in der Regel zehn Jahren unterstellt werden. Das HMWVW hat dementsprechend bei der DFS und Fraport die Erstellung und Übermittlung der hierfür vorgeschriebenen Gutachten und Datengrundlagen für das Prognosejahr 2033 angefordert.

Im letzten Jahr haben DFS und Fraport das HMWVW informiert, dass im Zuge der Erstellung der vom HMWVW angeforderten Unterlagen zur Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs gemeinsame Vorprüfungen zum Ergebnis geführt hätten, dass eine Weiterentwicklung des Betriebskonzepts notwendig sei, um die prognostizierte höhere Bewegungszahl für das Jahr 2033 abwickeln zu können. Teilschritte seien bereits ab einem Eckwert von 110 Bewegungen pro Stunde erforderlich, der voraussichtlich einige Jahre vor 2033 benötigt werde. Das HMWVW war nicht in die Ausarbeitung des Konzepts eingebunden. Es gab keine inhaltliche Abstimmung mit dem HMWVW über die Ausgestaltung oder Mitarbeit des HMWVW an der Erstellung des Konzepts.

Das HMWVW hat Fraport und DFS vielmehr auf die hieraus resultierenden fachlichen und rechtlichen Prüfbedarfe für die in Zuständigkeit des Ministeriums liegenden Fragestellungen hingewiesen und mit den beiden Institutionen über Anforderungen an prüffähige Unterlagen sowie Datenbedarfe kommuniziert, um diese Prüfungen vornehmen zu können. Wie bereits in der Vorbemerkung dargestellt, sind noch nicht alle hierfür erforderlichen Unterlagen und Datengrundlagen von DFS und Fraport erarbeitet.

Die zuständige Fachabteilung hat die jeweilige Hausleitung des HMWVW seit 2013, also dem Bekanntwerden der Entscheidung der DFS zur Aussetzung der Unabhängigkeit der Südumfliegung, in den in Ministerien üblichen Formen der Informationsaufbereitung schriftlich und mündlich

über Zwischenstände von Fraport und DFS – soweit diese der Fachabteilung bekannt waren – bei der Lösung der Fragen informiert.

Der Fraport-Vorstand mich im Mai 2025 in einem persönlichen Gespräch über den Sachstand und fachliche Hintergründe informiert. Ich bat in diesem Gespräch darum, bis zum Abschluss derjenigen fachlichen und rechtlichen Prüfungen, die in Zuständigkeit des Landes liegen, den Flugbetrieb so nah wie möglich am ursprünglich geplanten Betriebskonzept zu orientieren und vor einer möglichen Umsetzung des Konzepts die Prüfergebnisse des HMWVW abzuwarten.

Frage 4: Welche nächsten Schritte beabsichtigt die Landesregierung jeweils als Genehmigungsbehörde für die Planfeststellung, als Luftaufsichtsbehörde und als Mit-eigentümerin der Fraport AG in dieser Angelegenheit zu unternehmen? Bitte einzeln aufzählen.

Frage 5: Welche Zeitplanung legt die Landesregierung ihren Aktivitäten in dieser Sache zugrunde, und für wann ist mit einem Abschluss des Verfahrens zu rechnen?

Ziel des HMWVW ist es, die Belastungen in der Region durch Fluglärm bei der Abwicklung des Flugverkehrs so gering wie möglich zu halten und im Falle unvermeidbarer Belastungen einen fairen Ausgleich anzustreben. Die Stabsstelle Fluglärmschutz im HMWVW wird nach Vorliegen der erforderlichen Daten eigenständige lärmfachliche Prüfungen vornehmen, ob und wie das Betriebskonzept in den verschiedenen Stufen diesen Anforderungen gerecht wird. Im Zuge des zuvor dargestellten Verfahrens zur Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs erfolgt eine Prüfung des im sogenannten Datenerfassungssystem zur Lärmberechnung für das Prognosejahr hinterlegten Betriebskonzepts. Maßstab hierbei ist insbesondere § 29b Luftverkehrsgesetz.

Darüber hinaus wird auch die im HMWVW angesiedelte Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main prüfen, ob das weiterentwickelte Betriebskonzepts mit der Planfeststellung vereinbar ist. Das Ergebnis dieser Prüfung kann nicht vorweggenommen werden. Klar ist jedoch, dass der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 weder Festlegungen zu Nutzungsanteilen einzelner Start-/Landebahnen noch zu Gebieten enthält, die nicht überflogen werden dürfen. Wohl aber lagen dem Planfeststellungsbeschluss Annahmen bezüglich der Nutzung einzelner Abflugstrecken zugrunde, auf deren Grundlage die Lärmauswirkungen im Planfeststellungsverfahren ermittelt wurden. Wie mit den Auswirkungen von Abweichungen von diesen Annahmen umzugehen sein wird, wird ebenso Gegenstand der Prüfungen sein wie der im Planfeststellungsbeschluss geregelte Auflagenvorbehalt. Dieser beinhaltet für den Fall einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung den Vorbehalt der nachträglichen 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.

Die Prüfung kann jedoch erst erfolgen, wenn seitens Fraport und DFS die zur Ermittlung der Lärmauswirkungen des weiterentwickelten Betriebskonzepts erforderlichen Daten zusammengestellt und dem HMWVW zur Verfügung gestellt wurden. Dies wurde für das Ende des Jahres in

Aussicht gestellt, sodass eine Prüfung ab Anfang 2026 möglich sein könnte. Die Prüfungen werden aufgrund der Komplexität einige Monate Zeit erfordern. Im Hinblick auf die Aussage von Fraport und DFS, dass die Arbeiten an dem weiterentwickelten Betriebskonzept noch nicht vollständig abgeschlossen seien und das Konzept somit noch nicht final feststehe, steht dieser Zeitplan jedoch insgesamt noch unter Vorbehalt.

Als oberste Luftaufsichtsbehörde hat das HMWVW keine Zuständigkeit im Zusammenhang mit der Entwicklung und Umsetzung des weiterentwickelten Betriebskonzepts. Soweit nicht bereits das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, das BAF, zuständig ist, entscheidet die DFS in eigener Zuständigkeit über Betriebsanweisungen an die Lotsen und das Nutzungskonzept der An- und Abflugstrecken.

Nach Mitteilung des für die Beteiligungsverwaltung zuständigen Finanzministeriums nimmt das Land als Miteigentümer seine Rechte in der Hauptversammlung der Fraport AG wahr. Die Anpassung eines Flugverfahrens ist kein Sachverhalt, der zum Gegenstand der Hauptversammlung gemacht werden kann. Es handelt sich in erster Linie um operatives Geschäft.

Frage 6: In welcher Weise beabsichtigt die Landesregierung die von den geplanten Maßnahmen besonders betroffenen Menschen in den Diskussionsprozess einzubeziehen?

Frage 7: Welche Abstimmung mit der kommunalen Seite ist vorgesehen?

Das HMWVW hat in einer Reihe von Gesprächen seit Bekanntwerden des Sachstands zum Betriebskonzept von Fraport und DFS sowohl mit kommunalen Vertretern als auch Vertretern von DFS und Fraport darauf hingewirkt, die Anliegen in einem transparenten Prozess gemeinsam zu bearbeiten. Darüber hinaus wird das HMWVW durch die Fluglärmenschutzbeauftragte auf der Sondersitzung der Fluglärmkommission am 26.06.2025 die vorgesehenen Prüfschritte im HMWVW nochmals darstellen. Sie wird Anregungen für die weitere Sachaufklärung in der Fluglärmkommission oder zum Beispiel einer Arbeitsgruppe aus Vertretern der verschiedenen Beteiligten vorstellen. Das HMWVW wird sich neben der Abarbeitung der eigenständigen Prüfschritte konstruktiv an den weiteren Diskussionen und Aufklärung in der Fluglärmkommission beteiligen.

Der am 17.06.2025 den Mitgliedern der Fluglärmkommission übermittelte Beschlussvorschlag des Vorstands der Fluglärmkommission für die Sitzung bietet nach Auffassung des HMWVW eine gute Grundlage, um in eine sachorientierte, transparente, gemeinsame Bearbeitung der Anliegen überzugehen, weitere Aufklärung voranzutreiben und über Verbesserungsmöglichkeiten zu sprechen. Ob dieser Weg erfolgreich möglich ist und wie dieser Prozess im Detail auszugestalten wäre, hängt vom Ergebnis der Beratungen in der Fluglärmkommission sowie von Fraport und DFS ab. Diese hatten bereits am 03.06.2025 die Einbindung der Fluglärmkommission und der betroffenen Kommunen in den weiteren Prozess angeboten.

Teil II – Rechtliche Rahmenbedingungen

Frage 8: Welche Entscheidungen der Gerichte sind der Landesregierung zur Problematik der Südumfliegung bekannt?



- Frage 9: Welche Argumente bezüglich der Streckenkapazität wurden in den Verfahren von der Beklagten (BAF) und welche von den Klägerinnen (insbesondere den Kommunen) vorgetragen? Bitte jeweils aufzählen.*
- Frage 10: Wie positionierte sich in den Verfahren die Beigeladene insbesondere aus ihrer Sicht der betrieblichen Abläufe?*
- Frage 11: Welche Gründe führten zur Feststellung der partiellen Rechtswidrigkeit der ursprünglichen Südumfliegung?*

Die sogenannte Südumfliegung war Gegenstand mehrerer verwaltungsgerichtlicher Verfahren, die sich gegen die diesbezügliche Festlegung der Flugverfahren durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung richteten (insbesondere VGH Kassel, Urteil vom 14.02.2019 – 9 C 651/16.T –; nachgehend: BVerwG, Urteil vom 29.04.2021 – 4 C 5/19 – und VGH Kassel, Urteil vom 03.09.2013 – 9 C 323/12.T –; nachgehend: BVerwG, Urteil vom 10.12.2015 – 4 C 15/14 –). Die Gerichtsentscheidungen wurden veröffentlicht und sind in den entsprechenden Datenbanken abrufbar. Die Landesregierung war an diesen Verfahren jedoch mangels eigener Zuständigkeit für die Festlegung von Flugverfahren und die luftseitige Abwicklung nicht beteiligt, sodass mangels Kenntnis der Schriftsätze Positionen und Argumente von Prozessbeteiligten nicht im Einzelnen wiedergegeben werden können.

- Frage 12: Welche rechtlich fixierten Grenzen für die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen sieht die Landesregierung durch den Planfeststellungsbeschluss und die Gerichtsentscheide gegeben?*
- Frage 13: Welcher Rechtsrahmen ist nach Auffassung der Landesregierung durch die Vorgabe des An- bzw. Abschwellens des Fluglärms in den Nachtrandstunden gegeben?*
- Frage 14: Welche Höchstzahl ergibt sich hieraus für die möglichen Starts in der Zeit von 22:30 bis 23 Uhr?*
- Frage 15: Welcher zeitliche Abstand für Starts von 25C wäre in dieser Zeitspanne mit der Vorgabe des Abschwellens nach Auffassung der Landesregierung kompatibel?*

In der Nacht und in den Nachtrandzeiten gelten zum Schutz der Nachtruhe und in Umsetzung der Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts besondere zahlenmäßige Beschränkungen für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main. So wurden im Nachgang zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 04.04.2012 durch Bescheid des damaligen HMWVL vom 29.05.2012 die Regelungen im Planfeststellungsbeschluss dahin gehend angepasst und gelten so auch weiterhin, dass planmäßige Flüge zwischen 23 und 5 Uhr verboten und für die Nachtrandstunden von 22 bis 23 Uhr und von 5 bis 6 Uhr insgesamt lediglich jahresdurchschnittlich 133 planmäßige Flugbewegungen, also Starts oder Landungen, pro Nacht zulässig sind. Zudem ist in der besonders geschützten Kernnacht zwischen 0 und 5 Uhr die Gewährung von Ausnahmen von den nächtlichen Flugbetriebsbeschränkungen nur in Fällen besonderer Härte möglich, die im Planfeststellungsbeschluss konkret geregelt sind. Deren Einhaltung wird durch ein engmaschiges Monitoring der Verspätungshäufigkeiten überwacht, welches auch in der Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren münden kann.

Die Festlegung der Anzahl der maximal zulässigen Flugbewegungen erfolgte – durch das Bundesverwaltungsgericht unbeanstandet – als Angabe eines jahresdurchschnittlichen Wertes. Dieser liegt bei 133 planmäßigen Flugbewegungen, also Starts und Landungen, in den Nachtrandzeiten für den Flughafen insgesamt; es geht demnach um das Ab- und Anschwellen aller Flugbewegungen des gesamten Flughafens, nicht bezogen auf einzelne Start- oder Landebahnen.

Insoweit ist zu beachten, dass sich die Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts zum Ab- und Anschwellen allein auf die Zulassung von planmäßigen Flugbewegungen des Gesamtflugbetriebs in der Nachtrandzeit – 22 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr – beziehen, mithin nicht auf die Zulassung von Verspätungsstarts oder -landungen in der Nachtzeit oder ein Ab- und Anschwellen in der den Nachtrandstunden angrenzenden Zeit. Auch hat das Bundesverwaltungsgericht keine Vorgabe gemacht, wie sich diese 133 Bewegungen auf die beiden Stunden verteilen sollen und wie sie sich auf Starts und Landungen aufteilen. Es hat vielmehr ausdrücklich bestätigt, dass das geforderte Ab- und Anschwellen von Flugbewegungen in den beiden Nachtrandstunden bereits durch die Festsetzung des Kontingents von jahresdurchschnittlich 133 planmäßigen Flugbewegungen pro Nacht gewährleistet ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 – 4 C 8/09, 4 C 9/09, 4 C 1/10, 4 C 2/10, 4 C 3/10, 4 C 4/10, 4 C 5/10, 4 C 6/10 –, Rn. 373, juris; BVerwG, Beschluss vom 23.1.2017 – 4 B 39/15 –).

Dabei beschränkt dieses Gesamtkontingent, heruntergebrochen auf die zwei beplanbaren Nachtstunden, die maximale Zahl pro Stunde gegenüber einer Tagstunde sehr deutlich, sowohl wenn man den im Planfeststellungsbeschluss angenommenen Eckwert von 126 planmäßigen Flugbewegungen pro Stunde am Tag als auch den aktuell festgelegten Eckwert von 104 Flugbewegungen pro Stunde am Tag als Vergleich heranzieht.

Bisher wurde in jedem Jahr seit Inkrafttreten dieser Beschränkungen der Wert von 133 geplanten Flugbewegungen pro Nacht im Jahresdurchschnitt deutlich unterschritten, selbst wenn man – anders als die Regelung vorsieht – eine Betrachtung einschließlich der verspäteten oder verfrühten Flugbewegungen von 22 bis 6 Uhr vornähme. Selbstverständlich wird auch bei den Prüfungen der unterstellten Verkehrsmengen im Prognosejahr 2033 für die Berechnung des neuen Lärmschutzbereichs überprüft, dass die nächtlichen Betriebsbeschränkungen, mit denen die Vorgaben der Rechtsprechung umgesetzt wurden, in dem Prognoseszenario eingehalten bleiben.

Teil III – Entwicklung und Prognose des Flugverkehrs

Frage 16: Welche Zahl von Flugbewegungen verzeichnete der Flughafen Frankfurt im Jahr 2023, im Jahr 2024, und welche Steigerungsrate ist daraus abzuleiten?

Frage 17: Bei linearer Fortschreibung dieser Steigerung ergibt sich wann eine Zahl von mehr als 514.000 Flugbewegungen jährlich (Anzahl des Jahres 2019)?

Die Fraport veröffentlicht die jährlichen Bewegungszahlen unter anderem auf ihrer Homepage. 2024 gab es 440.854 zivile Flugbewegungen. 2023 waren es 430.436 zivile Flugbewegungen. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass in beiden Jahren noch Effekte der Pandemie enthalten sind, in der der Flugverkehr über lange Zeit nahezu vollständig zum Erliegen gekommen war, und die

Erholung noch andauert. Hinzu kommen weitere Effekte, die aktuell ein weiteres Wachstum erschweren, wie Lieferengpässe der Flugzeughersteller, Überflugverbote über Russland, Standortkosten und Wirtschaftsentwicklung. Eine simple lineare Fortschreibung bildet all dies nicht ab und ist daher nicht zielführend.

Frage 18: Welche Probleme sind der Landesregierung bekannt, die sich im Jahr 2019 bei Starts von 25C ergaben?

Wie bereits zu Frage 4 in Teil I ausgeführt, gab es in der Vergangenheit, auch im Jahr 2019, von der 25C eine verstärkte Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken und eine damit verbundene Veränderung bei der Lärmbelastung gegenüber den Annahmen im Ausbauverfahren und bei Festlegung des bisherigen Lärmschutzbereichs. Darüber hinaus sind dem HMWVW keine spezifischen Probleme dieser Starts bekannt.

Frage 19: In welcher Weise korreliert die Zahl der jährlichen Flugbewegungen mit dem Koordinierungseckwert?

Der Koordinierungseckwert betrifft gemäß § 27a Absatz 2 Satz 2 Luftverkehrsgesetz die Anzahl der im Voraus planbaren Zeitnischen. Insofern lässt sich in Abhängigkeit von den Betriebsstunden eines Flughafens theoretisch die maximale Zahl geplanter Flugbewegungen ermitteln, soweit nicht für einzelne Stunden besondere Regelungen gelten, wie etwa in Frankfurt – wie dargelegt – für die Nachtrandstunden. In der Praxis hängt die Zahl der jährlichen Flugbewegungen aber noch von weiteren Faktoren ab.

Frage 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?

Frage 21: Wie wird sich demgemäß die Landesregierung zu diesen geplanten Vorhaben positionieren?

Die Bundesregierung plant nach den Ausführungen im Koalitionsvertrag, die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben zu reduzieren und die zum 01.05.2024 erfolgte Erhöhung der Luftverkehrsteuer um rund 24 % zurückzunehmen. Damit sollen die Verschlechterungen der Bedingungen der deutschen Luftverkehrswirtschaft im internationalen Wettbewerb zum Schutz von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung teilweise zurückgenommen werden. Nach einem Gutachten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt haben sich die staatlich verursachten Kosten wie die Luftverkehrsteuer und die Luftsicherheitsgebühren zwischen 2019 und 2024 um 70 % erhöht, während sie im restlichen Europa um 39 % zunahmen.

Die Landesregierung unterstützt das Vorhaben der Bundesregierung. Sie hatte bereits Anfang des Jahres eine Bundesratsinitiative für eine zukunftssichere, sozial verantwortliche und wirtschaftlich tragfähige Neuausrichtung der Luftverkehrspolitik gestartet. Mit einem Maßnahmenbündel soll sichergestellt werden, dass die deutschen Luftverkehrsstandorte international wettbewerbsfähig bleiben und nicht den europäischen Anschluss verlieren.

Frage 22: Aus welchen Gründen ist nach Auffassung der Landesregierung das gültige Betriebskonzept nunmehr ungeeignet, einen Koordinierungseckwert von 110 oder mehr zu bewältigen?

Die Abwicklung des Flugbetriebs am Verkehrsflughafen Frankfurt Main, einschließlich der Zuweisung der Nutzung festgelegter Flugverfahren im Rahmen eines Betriebskonzepts, liegt – wie bereits ausgeführt – nicht in der Zuständigkeit der Landesregierung.

Teil IV – Argumentation der Konzeptverfasser

Frage 23: Wie bewertet die Landesregierung die Aussage der Konzeptverfasser, dass das „weiterentwickelte Betriebskonzept“ eine höhere Kapazität ermögliche?

Nach den Ausführungen von Fraport und DFS wird das weiterentwickelte Betriebskonzept spätestens ab einem Koordinierungseckwert von 110 als erforderlich angesehen, um den Flugbetrieb den gesetzlichen Anforderungen entsprechend geordnet, sicher und flüssig abzuwickeln. Im Hinblick auf die hierfür dargelegten, bekannten Ursachen – fehlende Unabhängigkeit der Südumfliegung, höhere Staffelungsabstände und Tabuzone vor der Südbahn – erscheint dies plausibel. Dabei bewegt sich das Bestreben ersichtlich innerhalb der durch den Planfeststellungsbeschluss und die Betriebsgenehmigung bereits zugelassenen Kapazität mit einem Koordinierungseckwert von 126 Flugbewegungen.

Frage 24: Welche Kapazität (Koordinierungseckwert) wird hierbei von den Konzeptverfassern angestrebt?

Da die Weiterentwicklung des aktuellen Betriebskonzepts aus Anlass des derzeit laufenden Verfahrens zur Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs erfolgt, legen die Verfasser des Konzepts den darin festgelegten Prognosehorizont zugrunde, das heißt die im festgelegten Prognosejahr 2033 zu erwartende Verkehrsmenge, also 560.000 Flugbewegungen pro Jahr, Stundeneckwert von 118 Bewegungen, bezogen auf den Tag.

Frage 25: Welche der behaupteten Potenziale für Lärminderung sieht die Landesregierung im „weiterentwickelten Betriebskonzept“?

Eine Bewertung ist erst nach Abschluss der Prüfungen möglich, wenn ein finales Konzept vorliegt.

Frage 26: Worin besteht nach Erkenntnis der Landesregierung die behauptete erhöhte Verlässlichkeit, durch das „erweiterte Betriebskonzept“ die 23-Uhr-Grenze einzuhalten?

Die Flugbewegungen werden infolge der Drehkreuzfunktion des Flughafens Frankfurt insbesondere von der Lufthansa Gruppe in mehreren An- und Abflugwellen organisiert, um Umsteigeverkehre erfolgreich umzusetzen. In der Betriebsstunde von 22 bis 23 Uhr liegt ein letzter Abflugpeak. Gleichzeitig gilt ab 23 Uhr ein Verbot planmäßiger Flüge. Die Vermeidung von verspäteten Abflügen nach 23 Uhr ist aus Lärmschutzsicht insgesamt in der Region eine wichtige Zielsetzung, wann immer dies im Flugbetrieb möglich ist. Ein Betriebskonzept, das eine vergleichsweise

schnelle Abfolge von Abflügen und dabei gleichzeitig Landungen ermöglicht, kann hierzu theoretisch beitragen.

Frage 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 Uhr?

Dem HMWVW liegen hierzu keine detaillierten Informationen vor, zumal, wie bereits berichtet, das als Arbeitsstand den Kommunen vorgestellte Konzept nach Angabe von Fraport und DFS noch nicht final ist.

Frage 28: Wie beurteilt die Landesregierung die Aussagen der Konzeptverfasser, dass ab einem Koordinierungseckwert von 110 das gültige Betriebskonzept nicht mehr funktionieren würde?

Zur Beantwortung wird auf die Antwort zur Frage 22 in Teil III verwiesen.

Frage 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?

Frage 30: Wie bewertet die Landesregierung die damals von etlichen Seiten vorgetragenen Argumente, dass das Konzept der Südumfliegung demgegenüber kapazitatativ zu sehr eingeschränkt sei?

Frage 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?

Wie bereits zu Fragen 8 bis 11 in Teil II dargelegt, können Fragen zu den Rechtsstreitigkeiten betreffend die Südumfliegung, insbesondere zu Positionen oder Argumenten von Prozessbeteiligten, nicht beantwortet werden, da die Landesregierung an diesen Verfahren nicht beteiligt war.

Teil V – Betroffenheiten

Frage 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.

Frage 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.

Frage 34: Wie verteilen sich die Belastungen und ihre Veränderungen jeweils über die Tages- und Nachtstunden?

Frage 35: In welchem Umfang wären durch das „erweiterte Betriebskonzept“ zusätzliche Schallschutzmaßnahmen in welchen Gemeinden erforderlich?



- Frage 36: Welche Auswirkungen auf die Lärmschutzbereiche am Flughafen Frankfurt hätte die Umsetzung des „erweiterten Betriebskonzeptes“ konkret?*
- Frage 37: Welche Veränderung in der Mittelverteilung nach dem Regionallastenausgleichsgesetz würde sich nach Umsetzung des „erweiterten Betriebskonzeptes“ ergeben?*
- Frage 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?*

Eine Aussage ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, da die lärmfachliche Prüfung auf Basis von Lärmberechnungen zu erfolgen hat. Die hierfür notwendigen Datengrundlagen über die einzelnen Flugbewegungen stehen dem HMWVW, wie bereits beschrieben, voraussichtlich erst Ende 2025 zur Verfügung.

Teil VI – Vorgehen der Landesregierung

- Frage 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.*

Die Landesregierung wird die ihr zugewiesenen Prüfungen umfassend, gründlich und ergebnisoffen durchführen. Es wird auf Antworten auf die Fragen 1 bis 3 und 4 bis 5 von Teil I verwiesen.

- Frage 40: In welcher Weise kooperiert die Landesregierung mit dem Bundesaufsichtamt für Flugsicherung in dieser Angelegenheit?*

Die Fluglärmschutzbeauftragte hat sich bereits 2019 mit dem Anliegen an die DFS und 2023 an das BAF gewandt, dass ein Teil der Nordwest-Abflüge möglicherweise auch ohne Unabhängigkeit der Südumfliegung vermeidbar wäre. Es handelt sich um das bisher geltende Verbot von zwei-strahligen Maschinen der Kategorie Heavy auf der Südumfliegung. Zumindest in kapazitätsärmeren Zeiten könnte hier – vorbehaltlich einer entsprechenden Prüfung von Sicherheit und Kapazität, für die die DFS und das BAF zuständig sind – möglicherweise die Belastung der Nordwest-Abflugstrecken reduziert werden.

Unabhängig hiervon hat das HMWVW das BAF gebeten, keine Umsetzungsschritte in dessen Zuständigkeit vorzunehmen, bevor die fachlichen und rechtlichen Prüfungen in Zuständigkeit des HMWVW abgeschlossen sind. Das HMWVW wird nach Abschluss die Ergebnisse der Prüfung dem BAF übermitteln. Das wird voraussichtlich 2026 der Fall sein.

- Frage 41: In welcher Weise und mit welchem Ziel wird die Landesregierung in dieser Angelegenheit mit der Bundesregierung bzw. mit Bundesbehörden in Kontakt treten?*

Es wird auf die Antwort zu der vorhergehenden Frage 40 verwiesen. Ob weitere Bundesstellen zu adressieren sein werden, kann heute noch nicht abgeschätzt werden.

Frage 42: In welcher Weise werden regionale Gremien (Regionalverband bzw. Regionalversammlung Südhessen) in die Diskussion und Erarbeitung des „erweiterten Betriebskonzeptes“ einbezogen werden?

Das HMWVW beabsichtigt, die nach § 32b Luftverkehrsgesetz gesetzlich für die Beratung der verschiedenen regionalen Interessen bei Fluglärmfragen vorgesehene Fluglärmkommission Frankfurt zu adressieren, wie dies in den Antworten auf die Fragen 6 und 7 in Teil I beschrieben wurde.

Frage 43: In welcher Weise soll nach Auffassung der Landesregierung der Landtag in diesen Prozess einbezogen werden?

Die oben beschriebenen Prüfprozesse des HMWVW erfolgen im Zuge des behördlichen Vollzugs der Bundesgesetze bzw. der im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Nebenbestimmung. Eine Befassung des Landtags ist hierbei formal nicht vorgesehen. Ob und wie weit der Landtag die Themen auf eigenen Wunsch inhaltlich diskutieren will, obliegt selbstverständlich dem Landtag.

Frage 44: Welche Gründe sprechen angesichts der hohen Sensibilität der Problematik für eine öffentliche Anhörung?

Diese Frage müsste, falls sie auf eine Anhörung zum Betriebskonzept an sich abzielt, aufgrund der Zuständigkeiten an den Bund gerichtet werden. Landesseitig ist vom HMWVW vor Erlass der Rechtsverordnung ein Anhörungsverfahren vorgesehen, also voraussichtlich 2026. Hierfür soll das hessische Beteiligungsportal genutzt werden.

Frage 45: In welcher Weise beabsichtigt die Landesregierung, für ein insgesamt rechtsfehlerfreies Betriebskonzept zu sorgen?

Es wird auf die Antworten auf die Fragen 1 bis 5 in Teil I verwiesen, wobei das Land nur die Teilbereiche prüfen und je nach Ergebnis tätig werden kann, für die es rechtlich zuständig ist. Für die luftseitige Abwicklung und die hierfür geltenden Vorgaben ist der Bund bzw. die Flugsicherung zuständig.

Teil VII – Einordnung der bisherigen Reaktion

Frage 46: Wie bewertet die Landesregierung die Reaktion des Vorstandes der Fluglärmkommission vom 06.06.2025?

Frage 47: Wie stellt sie sich zum dort erhobenen Vorwurf des schweren Vertrauensbruchs „durch die überraschende Vorstellung des neuen Betriebskonzeptes“?

Dem HMWVW ist bewusst, dass die von DFS und Fraport übermittelten Informationen bei den Verantwortlichen der betroffenen Gemeinden Enttäuschung und ein hohes Maß an Sorge um die Betroffenheit der Bürgerinnen und Bürger ihrer Gemeinden ausgelöst hat. Es setzt sich für eine



sachorientierte, transparente und gemeinsame Aufarbeitung und Befassung von Fragen ein. Die in der Pressemitteilung angekündigte Einberufung einer Sondersitzung der Fluglärmkommission ist angesichts der Tragweite des Themas aus Sicht des HMWVW nachvollziehbar und angemessen. Zu den vorgesehenen Beiträgen des HMWVW auf der Sondersitzung wird auf die Antworten zu den Fragen 6 und 7 in Teil I verwiesen.

Frage 48: Teilt sie 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?

Die Standortentscheidung zugunsten der Landebahn Nordwest erfolgte auf Basis der damals zur Verfügung stehenden Informationen, Annahmen und Prognosen, die ausführlich bewertet und abgewogen wurden. Sie wurde so auch höchstrichterlich bestätigt und steht als solche nicht mehr zur Disposition. Es ist einer Prognose immanent, dass die tatsächliche Entwicklung hiervon abweichen kann. Um damit umgehen zu können, wurden bereits im Planfeststellungsbeschluss rechtliche Möglichkeiten vorgesehen, die in einem solchen Fall zu prüfen sind, unter anderem der Auflagenvorbehalt, wonach für den Fall einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung neben der Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs 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 bleibt.

Frage 49: Welche Bedeutung hat für sie die Tatsache, dass immerhin vier der neun Vorstandsmitglieder, die die Erklärung unterzeichnet haben, Parteien angehören, die die Landesregierung tragen?

Dies spiegelt wider, dass sich das Thema nicht für parteipolitische Auseinandersetzungen eignet oder an festgefügtten Parteilinien orientiert ist, sondern dass die kommunalen Vertreter die ihnen obliegende Verantwortung wahrnehmen, für die Interessen ihrer Bürgerinnen und Bürger, für Lärmschutz und faire Lösungen einzutreten.

Frage 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?

Das HMWVW wird sämtliche in seinem Zuständigkeitsbereich liegende Fragen entlang des geltenden Planfeststellungsbeschlusses und unter Berücksichtigung des Gebots, auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken – das ist geregelt in § 29b Luftverkehrsgesetz –, ergebnisoffen prüfen. Ziel der Prüfung ist es, vermeidbare Belastungen zu vermeiden und bei unvermeidbaren Belastungen einen fairen Ausgleich zu schaffen. Dies umfasst auch die im Zuge des Verfahrens zur Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs vorzunehmende Prüfung der

Vereinbarkeit des weiterentwickelten Betriebskonzepts mit dem Planfeststellungsbeschluss, einschließlich des darin geregelten Auflagenvorbehalts.

Eine solche Prüfung ist komplex und wird einige Monate Zeit erfordern. Wie bereits dargelegt, kann sie erst erfolgen, wenn das Betriebskonzept finalisiert ist und die zur Ermittlung der Lärmauswirkungen dieses Konzepts erforderlichen Daten seitens Fraport und DFS zusammengestellt und dem HMWVW zur Verfügung gestellt wurden. Wann die Prüfung abschließend erfolgen kann, lässt sich derzeit daher nicht sicher abschätzen.

Abgeordnete Katy Walther:

Vielen Dank für die Beantwortung unserer Fragen. Viele Antworten haben wir ja nicht bekommen, würde ich jetzt einmal zusammenfassen. Wenn ich in die Gesichter der kommunalen Vertreterinnen und Vertreter gucke, würde ich das genauso einschätzen. Ich würde das einmal zusammenfassen: Sie sind ein Prüfminister, der das prüft, was man ihm schickt, aber wenig proaktiv für die Menschen in den Anrainerkommunen unterwegs ist.

Deshalb hätte ich einige Nachfragen zu dem, was Sie vorgetragen haben bzw. was auf Ihrer Pressekonferenz gesagt worden ist. Sie haben mitteilen lassen, dass Sie keinerlei Einfluss auf das umstrittene neue Betriebskonzept haben. Sie seien eine unabhängige Prüfbehörde, die in den nächsten Monaten ergebnisoffen prüfen werde. Das haben Sie jetzt auch vorgelesen.

Ja, das Wirtschaftsministerium muss als Genehmigungsbehörde prüfen. Die Landesregierung ist aber mehr als eine Genehmigungsbehörde. Von ihr kann und muss erwartet werden, dass sie sich gegenüber Fraport dafür einsetzt, dass die Lärmbelastung der Menschen so gering wie möglich gehalten wird. Wozu haben Sie Fraport bisher in diesem Punkt aufgefordert? Gab es Stellungnahmen aus Ihrem Ministerium mit konkreten Forderungen?

Abgeordneter Marius Weiß:

Ich habe eine Frage. Aber wenn die Kollegin Walther das vorher politisch einordnet, dann will ich das auch gerne einmal machen.

Frau Kollegin Walther, ich habe Verständnis für alle Fragen. Opposition habe ich lange genug gemacht, aber ich finde, das waren eben schon ein paar Unverschämtheiten, gerade auch dem Minister gegenüber. Ich finde, sie sollten sich die verkneifen, zumal es dafür überhaupt keinen Anlass gibt.

Ich finde es interessant, auch wenn Sie groß einladen, dass Sie nach zehn Jahren in der Regierung, wo Sie den zuständigen Wirtschafts- und Verkehrsminister gestellt haben und wir wirklich wenig messbare Ergebnisse für Fluglärmschutz und Ähnliches haben, das in der Opposition auf einmal wiederentdecken. Da kann man nur sagen, das Sein bestimmt das Bewusstsein. Das finde ich bemerkenswert.

Ich will auf die Antworten des Ministers eingehen, die ich im Gegensatz zur Kollegin Walther für sehr aufschlussreich halte. Erstens finde ich es gut – das muss man auch einmal feststellen –, dass Sicherheit über allem steht. Wir können hier über Routen, über Lärmbetroffenheiten und was weiß ich was diskutieren. Das ist alles wichtig. Aber das Wichtigste ist, dass Sicherheit über allem steht. Wenn da festgestellt wurde, dass es, wenn Piloten, die auf der Centerbahn starten, entweder zu früh oder zu viel eindrehen, zu einer gefährlichen Nähe kommt mit den Maschinen, die auf der 18 West starten, dann kann ich durchaus verstehen, dass die DFS da eingreift. Das muss sie auch; denn, wie gesagt, Sicherheit steht da über allem.

Der zweite Punkt ist: Politik legt keine Flugrouten fest. Das macht weder der Landtag, noch macht die Landesregierung das. Das finde ich auch gut. Das muss man an der Stelle vielleicht auch noch einmal herausheben, weil das bei Ihren Fragen und bei Ihren Wortbeiträgen hier auch nicht immer so herauskommt.

Dann finde ich wichtig, und das habe ich eben mitgenommen, dass sowohl der Planfeststellungsbeschluss gilt, wie es im Koalitionsvertrag steht – glasklar, der Planfeststellungsbeschluss gilt –, als auch die Beschränkungen in den Nachtrandstunden, dass daran selbstverständlich nicht gerüttelt wird. Auch das hat der Minister eben gesagt. Das finde ich auch wichtig festzustellen.

Dann haben wir eben über die Urteile gesprochen. Das Bundesverwaltungsgericht hat klare Auflagen gemacht, die zu beachten sind, wenn es darum geht, ein neues Betriebskonzept im Zusammenhang mit der Südumfliegung zu machen. Auch da ist für mich selbstverständlich, dass diese Auflagen zu beachten sind.

Dann finde ich es schon bemerkenswert – Sie können ja wirklich alles fragen, auch in einem Dringlichen Berichts Antrag über ein langes Wochenende; das können Sie alles machen –, dass Sie bei dem Teil „Betroffenheiten“ einen ganzen Absatz haben, wo Sie nach konkreten Auswirkungen nach Regionallastenausgleichsgesetz und sonst was fragen, wo Sie selbst genau wissen, dass die Antworten darauf noch gar nicht möglich sind. Sie sollten es zumindest wissen. Wenn Sie trotzdem solche Fragen stellen, sagt das auch etwas über Sie aus.

Wenn Sie Fragen stellen, wo Sie unterstellen, dass Mitglieder der Fluglärmmmission wegen ihrer parteipolitischen Zugehörigkeit in irgendeiner Art und Weise befangen seien oder voreingenommen seien

(Abgeordnete Katy Walther: Das habe ich überhaupt nicht getan!)

– Entschuldigung, ich habe die Fragen doch gerade gesehen –, dann ist das eine Unverschämtheit den Mitgliedern der Fluglärmmmission gegenüber, Frau Walther. Nichts anderes ist das.

(Abgeordnete Katy Walther: „Was sagt es darüber aus“, war die Frage!)

– Entschuldigung, aber Sie schreiben doch auch gerade in Ihrem Social-Media-Post, das neue Betriebskonzept sei schlecht fürs Klima. – Das wäre jetzt meine erste Frage an den Minister:

Stimmt es, dass das neue Betriebskonzept schlecht fürs Klima ist, wie es die GRÜNEN schreiben? Wenn ich das richtig einschätze, dann werden Maschinen, die geradeaus fliegen, weniger CO₂ erzeugen als Maschinen, die in einem großen Bogen fliegen.

Deswegen ist meine erste Frage, Herr Minister, zu klimatischen Auswirkungen oder Auswirkungen auf das Klima, oder was CO₂ angeht, weil die GRÜNEN in ihrer Pressemitteilung und in ihren Social-Media-Posts unterstellen, dass dieses neue Betriebskonzept schlechter fürs Klima wäre. Wird das mehr Ausstoß von CO₂ verursachen oder weniger? Das wäre die Frage, die ich habe.

Dann gibt es natürlich große Betroffenheiten der Kommunen wie Flörsheim, Hochheim, Hofheim oder Hattersheim, die unter den Nordwest-Abflugrouten liegen. Das ist völlig klar. Wir haben auch großes Verständnis dafür, dass die natürlich davon betroffen sind. Meine Frage ist, wie es in der Summe aussieht; denn es gibt ja gleichzeitig auch Entlastungen. Raunheim, Groß-Gerau, Büttelborn, also alles, was im Moment von der Südumfliegung betroffen ist, wären dann auch entlastet durch das neue Betriebskonzept. Deswegen wäre meine Frage, Herr Minister: Können Sie etwas zur Summe der Belastungen sagen, also zur Summe der Betroffenen durch das neue Betriebskonzept, also nach dem Stand, den Sie im Moment haben? Wird sie eher hochgehen, oder wird sie eher runtergehen?

Die letzte Frage, die ich habe, betrifft die Festlegung Lärmschutzbereich. Das habe ich jetzt richtig verstanden, dass das ganze Verfahren zur Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs bereits in der letzten Landesregierung in die Wege geleitet wurde, also ab 2023?

Die Protokolle sind leider nicht öffentlich einsehbar, aber die Vorlagen der Fluglärmkommission sind über die Homepage öffentlich einsehbar. Da habe ich jetzt gesehen, dass an mindestens zwei Sitzungen der Fluglärmkommission auch das Thema Neufestsetzung Lärmschutzbereich schon auf der Tagesordnung war und diskutiert wurde. Das heißt, ist es zutreffend, dass dieses ganze Verfahren schon von Ihrem Vorgänger eingeleitet wurde und dass das auch schon Thema in der Fluglärmkommission war?

Abgeordneter **Dr. Stefan Naas:**

Ich habe jetzt aufmerksam zugehört. Es ging bei der Verärgerung auch in der Öffentlichkeit vor allem auch um die Frage, wer wen an welcher Stelle informiert hat. Deswegen habe ich natürlich schon eine Nachfrage: Wann wussten Sie von diesem Vorgang, und warum haben Sie das in der Fluglärmkommission nicht öffentlich und zum Gegenstand gemacht? Das wäre schon spannend.

Ansonsten haben Sie in vielen Variationen – ich will da keine Schärfe reinbringen –, das sehr ausführlich erklärt. Ich sage es einmal neutral: in vielen Variationen. Für mich ist der Satz hängen geblieben, dass Ihre politische Einstellung ist, sich möglichst nah am bestehenden Planfeststellungsbeschluss zu orientieren.

Das war die Aussage, die bei mir in Erinnerung geblieben ist. Vielleicht können Sie auch noch darstellen, wie der zeitliche Horizont ist. Sie haben dreimal gesagt: 2026. Aber es ist die Frage, wie nah die Prognosen mit der Realität zusammenhängen. Denn im Moment sind die Zahlen in

Frankfurt ja weit zurück. Wir diskutieren gelegentlich in diesem Ausschuss, dass Frankfurt nicht die Zuwächse beziehungsweise den Aufholeffekt nach Corona hat, den andere Flughäfen haben und dass deswegen Frankfurt Schwierigkeiten hat. Deswegen ist es ein bisschen befremdlich, dass wir heute über Szenarien diskutieren, wo bis 2033 von sehr starken Zuwächsen ausgegangen wird. Vielleicht können Sie das auch noch einordnen. – Das wären meine drei Aspekte.

Vorsitzender:

Vielleicht nur der Hinweis – das erlaube ich mir denn schon als Bemerkung –: Sie können, finde ich, dem Minister nicht vorwerfen, dass er ausführlichst antwortet, wenn 50 Fragen gestellt werden. Das fand ich jetzt erst einmal eine logische Konsequenz des Fragenkatalogs, der völlig in Ordnung ist. Aber es bleibt Ihnen überlassen, zu sagen, das war jetzt zu detailhaft – so ähnlich habe ich Sie vernommen.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Ich wollte gerade jede Schärfe vermeiden!)

Aber gut, wenn Sie das nicht so gemeint haben, dann umso besser. – Dann haben wir jetzt die Fragen an den Minister.

Minister Kaweh Mansoori:

Ich beginne mit dem ersten Fragenkomplex von Frau Abgeordneter Walther. Da habe ich zum einen die Frage mitgeschrieben, wo wir unsere Aufgabe als Ministerium sehen, und zweitens, wozu genau wir die Fraport aufgefordert haben.

Zur ersten Frage: Ich leite eine Behörde, die eigenständig und unabhängig die Prüfungen durchführen muss, auf die ich sehr umfangreich im Rahmen meiner Antwort hingewiesen habe. Alleine die Integrität dieser unabhängigen Prüfung gebietet es, dass ich die Ergebnisse dieser Prüfung nicht politisch vorwegnehmen kann, sondern dass das jetzt sehr präzise, sehr genau, sehr detailliert angeschaut wird.

Das betrifft erstens das Thema der Festlegung der Lärmschutzzonen, für das wir entsprechende Daten von DFS und Fraport brauchen. Zweitens betrifft es die Prüfung der Vereinbarkeit des neuen Betriebskonzepts mit dem Planfeststellungsbeschluss. Auch hierzu habe ich ja umfangreich ausgeführt.

Da wir entsprechende Daten brauchen, da das ein so umfangreicher Prozess ist, da sich das bis tief in das Jahr 2026 ziehen wird, habe ich in dem besagten Gespräch – zu den Zeitabläufen, zu denen Herr Naas gerade gefragt hatte, komme ich gleich – die Fraport gebeten, sich bis zum Abschluss dieser Prüfungen so nah wie möglich an dem im Planfeststellungsbeschluss unterstellten Betriebskonzept zu orientieren. Ich hatte im Rahmen der Antwort auch ausgeführt, dass wir auch schriftlich das BAF mit ebendieser Position angeschrieben hatten.

Ich komme dann zum Fragenkomplex vom Abgeordneten Weiß. Da waren zwei Fragen, zum einen zum Thema CO₂ und Lärm. Ich kann nur wiedergeben, was die Fraport in dem Gespräch

geschildert hat. Die Äußerung der Fraport beinhaltet die Aussage, dass das zu weniger CO₂-Belastung führen soll und zweitens in der Summe auch zu weniger Lärm führen soll. Ob das zutreffend ist oder nicht, kann ich aber nicht sagen, sondern unsere Aufgabe ist, am Ende zu prüfen, wie die Lärmschutzzonen sind, und zweitens zu prüfen, ob das Betriebskonzept mit dem Planfeststellungsbeschluss vereinbar ist, und das werden wir in der nötigen und gebotenen Gründlichkeit machen.

Dann hatten Sie gefragt, bis wann die Prüfung Lärmschutzbereich eingeleitet wurde. Diese Prüfung wurde in der Tat in der letzten Landesregierung durch die vorherige Hausspitze schon gestartet und musste dann, wie bereits von mir ausgeführt, Corona-bedingt abgebrochen werden. Wir haben dann im Jahr 2023 die Prüfung wieder aufgenommen, aber die Ursprünge gehen in die letzte Legislaturperiode zurück.

Dann komme ich zum Fragekomplex des Abgeordneten Naas, zum einen, wann ich informiert worden bin. Das hatte ich in den Ausführungen schon gesagt: im Mai, zwei Wochen vor der Sitzung der Fluglärmkommission.

(Abgeordneter Jürgen Frömmrich: Aha!)

Das habe ich aber auch letzte Woche schon öffentlich erklärt.

Zu der Frage, warum ich im Rahmen der Sitzung der Fluglärmkommission nichts gesagt habe: weil das nicht unser Betriebskonzept ist und weil zu dem Zeitpunkt die Fraport bereits eingeladen hatte zu ihrer Vorstellung, zu ihren Gesprächen mit den Kommunen und der Öffentlichkeit.

Noch einmal, dieses Betriebskonzept ist ein Betriebskonzept, das ausgehandelt wird zwischen der Betreiberin des Flughafens und den Behörden, die für die Genehmigung des Betriebskonzepts zuständig sind. Meine Aufgabe besteht darin, die Lärmschutzzonen festzulegen. Diese Prüfung hat bereits völlig unabhängig von diesem Thema in der letzten Legislaturperiode begonnen. Jetzt ist als neuerliches Thema zu prüfen, ob dieses Betriebskonzept mit dem Planfeststellungsbeschluss vereinbar ist.

Ihre zweite Frage, Herr Naas, habe ich so verstanden, ob davon auszugehen ist, dass vorher entsprechende Anträge bei der DFS gestellt werden. – Nein? Dann müssten Sie bitte die Frage präzisieren.

Abgeordneter **Dr. Stefan Naas:**

Meine zweite Frage bezog sich auf Ihre politische Stellungnahme, die ich ein Stück weit verstehen kann, auf Ihre politische Einlassung, sich an dem Planfeststellungsbeschluss zu orientieren.

Die dritte Frage bezog sich auf die Einschätzung, dass es eine Diskrepanz gibt zwischen dem Hinterherhinken beim Aufholen der Flugbewegungszahlen nach Corona und Erwartungen und Prognosen in Bezug auf 2033.

Minister Kaweh Mansoori:

Zur letzten Frage kann ich hier nicht mit Sicherheit eine eigene Einschätzung abgeben, wann wir mit der vollständigen Erholung des Luftverkehrs rechnen, weil das von sehr vielen Faktoren abhängt, von sehr vielen Variablen. Das kann ich hier redlicherweise nicht machen.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Nur ein Zwischenruf. Die Frage stellt sich ja schon. Wir diskutieren politisch immer darüber, welche Wettbewerbs- und Standortbedingungen wir hier haben, ob sie eher besser sind, ob sie eher schlechter sind. Wie passt das zusammen? Das Haus eint ja die Sorge, dass sie sich verschlechtern haben in Bezug auf Frankfurt, dass wir als Verkehrsknoten eher absteigen. Aber hier diskutieren wir satte Zuwächse, Prognosen, was alles passieren kann. Wie passt das zusammen? Das ist die Frage.

Minister Kaweh Mansoori:

Ich kann allenfalls erläutern, wie diese gefühlte Diskrepanz zustande kommt. Es gibt natürlich das Prognose-Gutachten, das die Fraport erstellt hat, wozu sie auch nach entsprechenden Regularien verpflichtet ist. Aber das ist nicht die Prognose des Ministeriums, das ist die Prognose der Fraport.

Abgeordneter Andreas Lichert:

Werte Kollegen, ich denke, ich bin der Lobhudelei des Ministers einigermaßen unverdächtig. Dennoch möchte ich hier schon den Hinweis geben, dass aus meiner Sicht die Beantwortung des Ministers sehr klar ergeben hat, in welcher Phase wir jetzt stehen, und damit auch, welche Rolle das Ministerium in diesem Prozess aktuell zu spielen hat.

Daraus irgendwie einen Vorwurf zu konstruieren, fällt mir sehr schwer, ganz im Gegenteil. Ich glaube, in unserem Land kranken wir, was die Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren angeht, eher daran, dass da zu viel von außen mit hineingerührt wird, erst recht auch auf der politischen Ebene.

Was das Thema Betroffenheiten usw. angeht, bin ich sehr gespannt, ob die GRÜNEN das auch durchhalten werden, wenn es zum Beispiel um Interessenkollisionen und Güterrechtsabwägungen rund um das überragende öffentliche Interesse an dem Ausbau der erneuerbaren Energien geht. Wir sind gespannt.

Jetzt habe ich aber noch eine konkrete Frage. Herr Minister, Sie hatten ja auch den langen Prognosezeitraum bis 2033, der jetzt zugrunde gelegt werden soll, skizziert. Bitte legen Sie dar, inwiefern da auch mögliche technische Entwicklungen, was die Lärmbelastung durch die Flugzeuge angeht, einfließen.

Das wechselwirkt ja letztlich auch mit dem Thema Flughafenentgelte. Das heißt, letzten Endes hat Fraport im Rahmen der Preisgestaltung für die Fluggesellschaften gewisse Möglichkeiten. Da, denke ich, ist auch das Land als Eigentümer letztlich gefordert, hier entsprechende Anreize für leise Flugzeuge und somit Anreize für die Fluggesellschaften zu entsprechenden Investitionen in ihre Flotte zu schaffen. Wenn Sie das bitte noch darlegen könnten.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Ich würde gerne noch einmal auf das transparente Verfahren kommen. Die Fluglärmmmission hat am 28. Mai getagt. Sie haben in der Zeitung erklärt, zwei Wochen oder vier Wochen vorher, je nachdem, welche Zeitung man liest, seien sie unterrichtet worden. Sie waren selber laut Einladungsschreiben bei der Fluglärmmmission dabei. Die Südumfliegung stand auf der Tagesordnung. Haben Sie dafür gesorgt, dass die Fluglärmmmission über das neue, erweiterte Betriebskonzept in dieser Sitzung informiert wird? Wenn nein, warum nicht?

Abgeordneter **Heiko Kasseckert:**

Zunächst einmal vielleicht auch von unserer Seite noch eine Einordnung zum Thema Flughafen, den wir – dazu will sich die CDU noch einmal sehr deutlich bekennen, auch an dieser Stelle – stärken wollen, den wir brauchen, weil er der Wirtschaftsmotor dieses Bundeslandes ist und wir in Zusammenarbeit mit unserem Koalitionspartner dieses Bekenntnis auch im Koalitionsvertrag sehr deutlich gemacht haben.

Sehr deutlich gemacht haben wir aber auch, dass wir diese Stärkung des Flughafens, seine Weiterentwicklung auf der Basis des Planfeststellungsbeschlusses sehen, unter Festhalten am Nachtflugverbot, wie wir es jetzt kennen, dass auch das Betriebskonzept und die Eckwerte keiner neueren Überprüfung bzw. keiner Neujustierung, keines Ausbaus bedürfen, sondern alles im Rahmen dessen stattfindet, wie wir es kennen, wie es im Planfeststellungsbeschluss auch festgelegt ist.

Dass wir natürlich nach einer langen Zeit – das hat der Herr Minister ja vorgestellt – gezwungen sind, beispielsweise auch die Siedlungsbeschränkungen zu überprüfen, dass der Betreiber Fraport eben auch eine Fortschreibung des Betriebskonzeptes vorlegen muss, ist völlig selbstredend, völlig selbstverständlich.

Dass wir jetzt sozusagen verfrüht über dieses Thema reden und diskutieren – es sei dahingestellt, wie auch immer es zustande kam. Aber klar ist, dass das Ministerium – das ist ja die Rolle, über die wir heute diskutieren – sozusagen nicht im Driver Seat ist, was die Änderung des Betriebskonzeptes betrifft, sondern das ist die Fraport.

Das Ministerium hat eine nachgeordnete Rolle. Ich glaube, es ist auch aus dem, was Herr Minister Mansoori ausgeführt hat, deutlich geworden, dass wir sehr stark an dem Interessenausgleich innerhalb der Flughafenregion interessiert sind und auch die Anrainerinteressen der dortigen Kommunen im Auge haben werden. Das vielleicht vorausgeschickt.

Stefan Naas hat angesprochen, wie die Zahl, die wir von Fraport jetzt im Rahmen dieser Vorstellung erfahren haben, an Aufwuchs von Flugverkehr zustande kommt. Das ist eine Prognose, und ich glaube, wir haben alle ein Interesse daran, dass die Wirtschaft in diesem Land wieder anspringt. Die Bundesrepublik Deutschland, der Flughafen Frankfurt sind diejenigen, die nach der Corona-Zeit eben nicht den Aufwuchs von Flugbewegungen erlebt haben, wie ihn andere europäische und auch außereuropäische Drehkreuze erlebt haben.

Das zeigt, es ist ein strukturell deutsches Problem. Wir – das will ich an der Stelle auch ganz deutlich sagen – haben ein Interesse daran, dass wir dieses strukturell deutsche Problem lösen. Auch in den Koalitionsverhandlungen – Herr Mansoori hat das auch schon vor einigen Wochen deutlich gemacht – haben wir als Hessen darauf gedrängt, dass sich die Bedingungen für den Luftverkehr in Deutschland verbessern, weil er einer der wichtigsten Stützen auch in dieser Rhein-Main-Region ist.

Von daher muss die Prognose, die sich bis 2033 ausrichtet, durchaus davon ausgehen, dass wir gegenüber dem Status quo auch wie andere europäische Drehkreuze ein Plus an Flugbewegungen erleben werden und damit auch ein Plus an Wirtschaftskraft in dieser Region.

Von daher kann ich die Unruhe verstehen, die jetzt aufgekommen ist, auch von den Kommunen. Wir haben das Forum Flughafen und Region. Dort wird man zur rechten Zeit auch die Dinge diskutieren, aber entscheiden kann man seitens des Ministeriums natürlich erst, wenn sie tatsächlich auf dem Tisch liegen.

Ich weiß, dass die Kommunen vorab Informationen eingeholt haben, auch bei Bundesbehörden. Insofern kam diese Diskussion vielleicht ins Rollen, während noch nicht alle Maßnahmen beziehungsweise alle Fakten bekannt sind. Aber ich glaube, es wurde aus den Ausführungen deutlich, und ich will das noch einmal unterstreichen, dass wir als Landesregierung durchaus im Blick haben, die Anrainerinteressen und die Bedeutung dieses Flughafens miteinander zu vereinbaren. Das ist uns schon einmal gelungen, und ich bin zuversichtlich, dass uns das auch in Zukunft gelingt.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Heiko, du hast mich direkt angesprochen, deswegen möchte ich auch kurz darauf antworten. Es liegt vielleicht daran, dass ich jetzt so nah an den GRÜNEN sitze, dass es ein bisschen verschwimmt. Das soll es natürlich nicht.

Das, was du gesagt hast, ist völlig richtig. Das ist natürlich auch unser Beweggrund. Mein Ansinnen war sozusagen, einfach auf die Diskrepanz hinzuweisen, die momentan besteht, um das Thema – du hast es ja dann aufgegriffen – auch hier zur Sprache zu bringen.

Wir diskutieren in diesem Ausschuss normalerweise über die Sorge um den Flughafen, die uns mehr oder weniger eint, und wir versuchen alles, um diesen Flughafen wieder nach oben und nach vorne zu bringen. Wir haben Sorge um die Drehkreuzfunktion, wir haben Sorge wegen der

Gebühren und Abgaben, die auf diesem Flughafen liegen, die auch erhöht wurden und jetzt noch einmal erhöht werden.

Wir haben also natürlich auch Sorge wegen der Auflagen, die auf diesem Flughafen liegen, und wir wissen um die Rahmenbedingungen. Dass die sich verändern und dass es auch technische Veränderungen gibt und auch faktische Veränderungen durch Hinweise der Deutschen Flugsicherung, darauf hat der Minister zu Recht hingewiesen. Wir haben an den Antworten zunächst nichts zu beanstanden. Die unterschiedlichen Sichtweisen auf Informationsbedarf, Terminfindung, wer wem was an welcher Stelle sagt – das ist ja höchste Staatskunst – haben natürlich auch hier wieder zu entsprechenden Einlassungen geführt. Ich will mich ganz vorsichtig ausdrücken, darauf gibt es auch unterschiedliche Sichtweisen.

Ich will auch hinterlegen, dass es am Ende darum geht, diesen Flughafen stark zu machen und wettbewerbsfähig zu halten, weil er eine der zwei hessischen Besonderheiten ist. Wir haben den Finanzplatz, wir haben den Flughafen. Das sind die beiden Perlen, und die müssen wir hegen und pflegen.

Minister Kaweh Mansoori:

Ich beginne mit den Fragen des Abgeordneten Lichert. Sie hatten nach Wettbewerbsumfeld gefragt, Flugzeugmodernisierung, den gesamten Zusammenhang für das Thema und auch die Frage der Entgelte gestreift. Insgesamt – das haben wir jetzt mehrfach miteinander diskutiert – ist der Luftverkehr ja nicht in einem einfachen wettbewerblichen Umfeld. Ich habe auf die Erhöhung der standortspezifischen Kosten hingewiesen: 70 % bei uns, der Durchschnitt anderswo sind 37 %. Gleichzeitig sind die Hauptwettbewerber unserer beiden großen Carrier, von denen einer deutlich größer ist als der andere, zum Teil subventionierte Airlines aus dem Ausland. Insofern spielt natürlich die Kostensituation eine große Rolle.

Deswegen begrüßen wir auch den Schritt der Bundesregierung, in einer ersten Maßnahme die letzte Erhöhung der Luftverkehrsteuer in Höhe von 25 % zurückzunehmen. Welche Auswirkungen das im Detail hat, hängt aber dann am Ende auch von den unternehmerischen Entscheidungen ab, die getroffen werden, weil es mindestens genauso denkbar ist, dass die Spielräume, die dadurch entstehen, reinvestiert werden in die Modernisierung, in neue Technologien, in Innovationen, um beispielsweise Sprit zu sparen und die Kosten zu senken.

Insofern kann ich nicht abschätzen, welche genauen Auswirkungen das hat, aber jedenfalls tut aus unserer Sicht eine Entlastung not, weil wir sonst im internationalen Wettbewerb massiv zurückfallen.

Natürlich stimmt es, dass über die Entgelte eine Lenkungswirkung erzielt werden kann. Wir haben kürzlich eine Entgeltordnung genehmigt. Die Prüfung des Ministeriums konzentriert sich darauf, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine solche Entgeltordnung, insbesondere Dinge wie Diskriminierungsfreiheit, erfüllt sind. Natürlich sind wir auch in Gesprächen mit der Fraport, gezielt Anreize zu setzen für den Bereich der Lärminderung. Das entzieht sich aber unserem Prüfkatalog. Das muss am Ende auch von der Fraport als Unternehmen verfolgt werden.

Ich erlaube mir den Hinweis, dass es insbesondere bei der größten Airline am Flughafen, an der große Teile der Wertschöpfungskette hängen, nicht an solchen Anreizen mangelt, sondern die kommen aktuell einfach nicht an moderne Flugzeuge heran, weil die Lieferketten gestört sind. Insofern ist auch dieser Einfluss von außen insgesamt mit zu bedenken, wenn wir über das Umfeld sprechen.

Aber im Rahmen der von der Fraport erstellten Prognose – Frau Barth hat mich darauf noch einmal hingewiesen – ist auch ein Flotten-Rollover unterstellt worden, also die positiven Auswirkungen, die die Modernisierung der Flugzeuge hat.

Ich komme dann zu Ihrer Frage, Frau Abgeordnete Walther. Das hatte ich ja bereits gesagt. Ich bin zwei Wochen vor der Fluglärmkommission informiert worden. Mir ist auch dargestellt worden, wie seitens der Verantwortlichen und Zuständigen die Kommunikationsplanung ist. Am Ende ist das nicht mein Betriebskonzept als Minister, sondern wenn es ein Betriebskonzept gibt – das habe ich jetzt mehrfach erläutert –, dann löst das ein bestimmtes Prüfprogramm aus, das wir in unserer Behörde durchführen, und wir setzen die Lärmschutzbereiche neu fest.

Insofern haben wir über unsere Aufgaben informiert, andere haben ihre Kommunikationsplanung für sich. – Die anderen Wortmeldungen waren nach meinem Verständnis Statements oder war bei Ihnen noch eine Frage offen, Herr Naas? – Okay.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Ich möchte noch einmal festhalten, dass Sie informiert gewesen sind und dass Sie nicht dafür gesorgt haben, dass die Kommunen in der Lärmschutzkommission über diese Änderungen informiert werden, obwohl die Südumfliegung an diesem Tag in der Fluglärmkommission Thema war.

Ich möchte Sie auch ebenso höflich wie deutlich darauf hinweisen, dass Sie der Chef und damit der Gesamtverantwortliche für Ihr Ministerium sind. Auch wenn Sie es nicht persönlich gewesen sind, Ihr Ministerium verantwortet sowohl das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens mit der Festlegung auf die Landebahn Nordwest als auch den Planfeststellungsbeschluss.

Ich finde es auch kurios, dass hier die ganze Zeit darauf hingewiesen wird, dass man sich an den Planfeststellungsbeschluss halten möchte, der ja auch gerichtlich festgeschrieben ist. Für eine Rechtsstaatspartei gehört sich das so.

Das Ministerium hat auch den Bau der Bahn genehmigt. Ich sagte, nicht Sie persönlich, aber Sie verantworten das, und Sie sind obendrein nicht nur Planfeststellungsbehörde, sondern auch die Luftaufsicht, die den Verkehr kontrolliert. Ich erinnere hier nur an die Auseinandersetzung um das Nachtflugverbot. Deshalb ist es natürlich Ihr Thema, sich mit den Auswirkungen des Flughafenbetriebs auseinanderzusetzen.

Wir reden jetzt die ganze Zeit darüber, wie wir den Flughafen wachsen lassen, wie die Flugbewegungen zunehmen. Aber ich finde, hier sitzen Menschen, die Antworten wollen, wie sich die Situation für sie verschlechtert. Sie haben unsere Fragen in Richtung, wer in Zukunft zusätzlich

belastet ist und wer entlastet ist, nicht beantwortet. Die Flugrouten stehen ja fest, und dass man dann gar keine Antwort darauf kriegt, wie sich die Belastungen zumindest in der Tendenz ausgestalten werden, das finde ich schon sehr spannend.

Ich würde da gerne eine Einschätzung haben, was die Menschen im Main-Taunus-Kreis zu erwarten haben und welche anderen Personen entlastet werden. Herr Weiß hat ja darauf hingewiesen, dass es offensichtlich diese Informationen in Ihrem Haus gibt.

Abgeordneter **Marius Weiß:**

Frau Walther, wenn Sie jetzt noch einmal und noch einmal ein Statement machen, dann mache ich jetzt darauf bezogen auch eines und will gerne darauf reagieren.

Wenn Sie heute Morgen, schon bevor die Antworten auf diesen Berichtsantrag hier gegeben werden, schon eine Aktuelle Stunde für Donnerstag mit dem Thema: „... Fluglärmmangst bei den Kommunen – was macht eigentlich der hessische Verkehrsminister?“ einbringen, dann unterstelle ich Ihnen, dass Sie an den Antworten, die der Minister heute gegeben hat, überhaupt kein Interesse haben.

Denn normalerweise wartet man die erst einmal ab und guckt, ob einem die Antworten genügen oder nicht, ob man da eventuell den nächsten Schritt macht. Aber Sie haben Ihre Bewertung mit dem Titel der Aktuellen Stunde schon abgegeben, die Sie vorher eingebracht haben, bevor Sie überhaupt die Antworten gehört haben.

Wenn Sie das so machen, dann unterstelle ich Ihnen, dass Sie an den Antworten überhaupt kein Interesse haben, sondern dass Sie das Thema nutzen, um zu polemisieren und entsprechenden Populismus zu betreiben. So machen Sie es jetzt genau mit diesem Thema auch schon eine ganze Weile auf Ihren Social-Media-Kanälen. Das unterstelle ich Ihnen.

Zum Thema Kommunikation möchte ich Sie gerne fragen. Bei uns wurden die flughafenpolitischen Sprecher von der Fraport informiert, bevor die Öffentlichkeit über das neue Betriebskonzept informiert wurde. Ist das bei Ihnen auch so? Ich gehe davon aus, dass alle flughafenpolitischen Sprecher vorher informiert wurden. Das finde ich zum Thema Kommunikation eine wichtige Information.

Der zweite Punkt zum Thema Kommunikation. Wenn ich es in der Berichterstattung richtig gelesen habe, sollte es wohl auch so sein, dass die betroffenen Kommunen vor der Öffentlichkeit informiert werden. Ob das an der einen oder anderen Stelle tatsächlich so funktioniert hat, ob sich da alle an entsprechende Sperrfristen gehalten haben, weiß ich nicht. Das hat ja offensichtlich nicht funktioniert. Aber das ist keine Kommunikation, die der Minister macht. Die Kritik an dieser Kommunikation müssten Sie eher in Richtung Fraport richten und nicht in Richtung Ministerium.

Meine letzte Frage an den Minister. Wenn ich es richtig gelesen habe in der Berichterstattung, ist das überhaupt nur an die Öffentlichkeit gekommen, weil die Stadt Hochheim eine Anfrage nach

dem Umweltinformationsgesetz gestellt hat und das BAF daraufhin gesagt hat, wir müssen da informieren. Dann hat die Fraport sich entschieden, quasi proaktiv die Öffentlichkeit zu suchen.

Habe ich Ihre Antworten richtig verstanden, dass man in diesem Stadium und zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht konkret sagen kann, in welcher Kommune es wie viel lauter wird, und ob überhaupt, sondern dass das quasi ein Prozess ist, der jetzt erst einmal weitergeht?

Minister **Kaweh Mansoori:**

Ich glaube, wir sind jetzt schon auf der Ebene der politischen Bewertung. Denn wenn wir ehrlich miteinander sind, hat hier niemand Fragen, und hier möchte auch niemand Antworten hören, sondern im Grunde werden jetzt politische Statements gehalten.

(Abgeordnete Katy Walther: Das ist eine Frechheit! Wir haben Fragen eingereicht!)

– Ich habe auch alle 50 Fragen beantwortet, Frau Abgeordnete.

(Abgeordneter Jürgen Frömmrich: Wie gehen Sie eigentlich mit dem Ausschuss um?)

Ich habe alle Fragen ausführlich beantwortet, aber die Antworten gefallen Ihnen nicht; das ist was anderes. Beantwortet habe ich sie schon, und ich habe sie nach bestem Wissen und Gewissen beantwortet. Ich habe Ihnen das gesagt, was das Ministerium weiß und was wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu diesen Dingen sagen können.

Redlicherweise können wir Ihnen zu dem Thema Entlastung/Belastung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht mehr als das sagen, was wir gesagt haben, weil das ein technisch so komplexes Verfahren ist. Wir brauchen entsprechende Daten von DFS und Fraport. Die kriegen wir wahrscheinlich erst Ende des Jahres, dann rollt unsere Arbeit an.

Wir haben einmal den Komplex Festsetzung der Lärmschutzzonen. Das wurde von meinem Vorgänger schon vorgenommen, musste dann unterbrochen werden wegen Corona. Das haben wir jetzt wieder aufgenommen.

Wir haben zweitens den Komplex der Überprüfung, ob dieses Betriebskonzept mit dem Planfeststellungsbeschluss vereinbar ist. Auch das machen wir in der gebotenen Gründlichkeit. Die Menschen in der Region können sich vor allem darauf verlassen, dass wir Sorgfalt walten lassen, dass wir uns diese Dinge angucken, dass wir hier keine Schnellschüsse vornehmen und dass das, was uns an Aufgaben zugewiesen ist, so ordentlich erledigt wird, wie man das von uns erwarten kann.

Politisch habe ich mehrfach schon gesagt: Vermeidbarer Lärm ist zu vermeiden, und für unvermeidbaren Lärm braucht es einen Ausgleich. Das wird auch die Haltung sein, die wir gegenüber der DFS vertreten, wenn sie uns einbezieht in ihre Aufgaben für die Verfahren, die bei ihr liegen.

Das ist auch grundsätzlich unsere politische Haltung, und überdies – auch das habe ich hier heute erklärt, das habe ich auch schon öffentlich erklärt – lebt diese Region am Ende auch von einem starken Flughafen, nicht nur, aber auch. Für eine nachhaltige Entwicklung dieses Flughafens braucht es die Akzeptanz in der Region und in der Bevölkerung. Das setzt Vertrauen voraus, und dieses Vertrauen darf jetzt nicht leichtfertig verspielt werden.

Das ist auch der Grund, warum wir sowohl gegenüber dem BAF als auch gegenüber der Fraport die Erwartungshaltung deutlich gemacht haben, dass bis zum Abschluss sämtlicher Prüfungen, die in unserer Zuständigkeit liegen, dieses neue Betriebskonzept noch nicht umgesetzt wird, sondern wir uns so weit wie möglich orientieren an dem Betriebskonzept, das nicht Teil des Planfeststellungsbeschlusses ist, aber das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens unterstellt worden ist, um dieses Vertrauen auch zu wahren. Dann müssen wir eben die Prüfungen abschließen, die in unserer Hand liegen.

Die Frage des Abgeordneten Weiß kann ich mit Ja beantworten. Das haben Sie richtig verstanden.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Ich will zum Thema zurückkommen. Das ist Fluglärm und die Betroffenheit der Menschen. Es ist offenbar jetzt schon so, dass es in einigen Arealen mehr Fluglärm gibt, als ursprünglich vereinbart worden ist, weil in Spitzenzeiten mehr Jets über die Nordwest-Routen fliegen.

Was unternimmt Ihr Ministerium, um die Menschen dort vor mehr Fluglärm zu schützen, der ja offensichtlich unabhängig davon, was Sie gerade prüfen und wo Sie Zahlen kriegen, besteht? Das würde ich gerne wissen.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Ich setze gerne noch einmal an, Frau Abgeordnete. Das eine ist dieser Prozess zur Neufestsetzung der Lärmschutzzonen. Diese höhere Zahl an Nordwest-Abflügen als ursprünglich angenommen, die gab es vorher auch schon, und deswegen gab es ja in der letzten Legislaturperiode von meinem Vorgänger schon das Verfahren zur Neufestsetzung der Lärmschutzzonen. Dieses Verfahren haben wir jetzt wieder aufgenommen. Das ist ein Teil einer Antwort.

Zweitens – auch das habe ich in der umfangreichen Beantwortung Ihrer Fragen schon ausgeführt – sind wir der Auffassung, dass es ein Potenzial gibt, gerade dann, wenn die Kapazität es zulässt, die zweistrahligen Heavies in die Südumfliegung mit hineinzunehmen und damit die Nordwest-Strecken zu entlasten.

Drittens werden wir diese Punkte im Rahmen der Anhörung durch die DFS, sobald sie dann startet, auch deutlich machen.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Wir haben im Moment auch das Regionallastenausgleichsgesetz. Dieses Gesetz ist ja eine Möglichkeit, um die Kommunen dort zu entschädigen, und das muss 2025 evaluiert und 2026 verlängert werden, da es sonst Ende 2026 ausläuft. Beabsichtigt die Landesregierung, das zu tun? Wir haben auf unsere Anfragen dazu bisher keine Antwort bekommen.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Sie haben die Antwort gerade selbst gegeben, Frau Abgeordnete. Es wird jetzt evaluiert, und dann steht für 2026 das Thema Verlängerung durch den Landtag an.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Es steht mit dieser Debatte jetzt im Raum, dass möglicherweise, vielleicht auch vorsätzlich, seinerzeit mit Falschaussagen operiert wurde, um die Nordwest-Bahn raumverträglich zu schminken. Die nunmehr behauptete Notwendigkeit der Erweiterung des Betriebskonzepts zwecks Umsetzung der Planfeststellung führt nämlich die Genehmigungsgrundlagen der Nordwest-Landebahn ad absurdum. Die Abwägung der Belastungen für die Bevölkerung wird ungünstig, die Auswahlentscheidung somit rechtswidrig.

Dies abschließend zu beurteilen werden wir wahrscheinlich heute nicht schaffen. Aber es erscheint mir dringend, dass auch Sie, Herr Minister, den Aufruhr in der Region wieder beruhigen, damit die Leute erkennen, dass man sich auf Zusagen verlassen kann. Sie sprachen heute viel von Vertrauen und Transparenz. Ich fände es schon wichtig, dass Sie heute eine Aussage dazu treffen, ob Sie sich mit diesen Aussagen, Falschaussagen in Zukunft noch einmal beschäftigen werden.

Wir kündigen heute auch an, dass es nicht die letzte Debatte im Landtag gewesen sein wird, sondern wir eine parlamentarische Anhörung zu dieser Thematik vorsehen.

Vorsitzender:

Ich weiß jetzt nicht, wen Sie mit Falschaussagen meinen, aber das können wir beide auch einmal bilateral in meiner anderen Funktion klären, aber das nur am Rande. – Herr Grüger, bitte.

Abgeordneter **Stephan Grüger:**

Mich würde interessieren, auf wen sich jetzt die angeblichen Falschaussagen beziehen. Wenn ich mich recht erinnere, war es ein Mitglied Ihrer Fraktion, das zehn Jahre lang hier Wirtschaftsminister war und offensichtlich, wenn nicht die Falschaussagen selber gemacht hat, sie mindestens zehn Jahre lang immer mitgetragen hat.

Zu diesen unverschämten Fragen sage ich einmal, das ist wie mit den Fingern einer Hand. Wenn Sie mit einem Finger auf andere zeigen, zeigen drei Finger auf Sie selbst zurück.

Vorsitzender:

Ich wäre dankbar, wenn wir einigermaßen sachlich miteinander umgehen. – Frau Walther.

Abgeordnete Katy Walther:

Ich glaube, ich bin sachlich. – Ich nehme zur Kenntnis, dass die einzigen Argumente, unseren Fragen entgegenzutreten, sind, auf die GRÜNEN einzudreschen. Ich weiß nicht, ob Sie das wirklich irgendwo hinbringt.

Ich wiederhole deswegen noch einmal meine Frage, ob es so ist, dass man sich mit den Aussagen, die damals dazu geführt haben, dass das so ausgewählt worden ist, im Ministerium proaktiv auseinandersetzen möchte oder nicht.

Minister Kaweh Mansoori:

Ich kann noch einmal darauf hinweisen: 2007 bin ich noch zur Schule gegangen. Meine Aussage kann es nicht gewesen sein. – Was ich als Aussage hier mache, ist, dass wir die Aufgaben, die uns als Haus übertragen sind und mir in der Führung, mit der gebotenen Sorgfalt und Gründlichkeit machen.

Ich habe im Rahmen der Beantwortung Ihrer Fragen schon zum Thema Prognosen ausgeführt. Prognosen ist immanent, dass sie sich im Nachgang auch als nicht zutreffend herausstellen können, so auch hier. Aber zur Behauptung – und ich weiß gar nicht, gegen wen sich die Behauptung richtet –, dass jemand vorsätzlich falsche Informationen gemacht hätte, kann ich Ihnen jetzt nichts sagen. Da müssten Sie auch spezifizieren und Ross und Reiter benennen, wer wo an welcher Stelle welche Falschaussage gemacht haben soll.

Ich kann nur nachvollziehen: Es gab eine Prognose, und diese Prognose ist offenbar im Nachgang nicht richtig.

Vorsitzender:

Ich wäre dankbar, wenn wir das jetzt so stehen lassen, und will in Richtung Publikum nur sagen: Beim Thema Flughafen geht es im Landtag, im Plenum wie in Ausschusssitzungen, schon immer einigermaßen emotional zu.

Ich glaube, ich darf vorweg sagen, dass dieser Ausschuss und der Landtag sich weiterhin regelmäßig auch mit jeweils aktuellen Entwicklungen befassen werden. Dazu haben die Fraktionen des Landtags, die Regierungsfaktionen sowie die Oppositionsfraktionen, jede Gelegenheit. Sie haben gesehen, dass es auch umfängliche Fragenkataloge gibt. Manchmal sind die sogar noch umfänglicher, und ich glaube, es macht Sinn, dass wir uns heute verabreden, dass wir das Thema weiterhin mit diesem Ausschuss eng begleiten werden und gerne auch in öffentlicher Sitzung begleiten werden, weil das, was Frau Walther und andere hier angesprochen haben, ein hohes Gut ist, nämlich dass das Verfahren transparent ist.

Das hat beim Flughafenausbau mit der Mediation angefangen und wird fortgeführt im Forum, wird hier im Landtag öffentlich fortgeführt. Insofern sollten wir uns darauf verständigen, dass wir weiter so verfahren.

Mein kurzer Hinweis, Frau Walther, war nur der: Bei dem Wort Falschaussagen insinuiert man eigentlich Vorsatz. Ich glaube, dass wir mit einem solchen Vorwurf einigermaßen zurückhaltend umgehen sollen. Ich habe Sie nicht zu belehren. Wenn Sie dabei bleiben, können Sie das gerne tun, aber da zitiere ich jetzt den Minister: Es wäre es schon hilfreich, wenn Sie dabei bleiben, dass Sie das auch verorten und sehr konkret sagen, wen, was und welchen Vorgang Sie damit meinen. Das können wir aber im weiteren Verfahren gerne vertiefen.

Ich sehe jetzt keine weiteren Wortmeldungen. Ich danke den Gästen für ihr Kommen und ihr Interesse. Kommen Sie gut nach Hause, und gerne bis auf ein Wiedersehen zu diesem Themenkomplex. Ich gehe fest davon aus, dass das bald sein wird.

Beschluss:

WVA 21/18 – 23.06.2025

Der Dringliche Berichts Antrag gilt mit der Entgegennahme des mündlichen Berichts des Ministers in öffentlicher Sitzung im Ausschuss als erledigt.

Zuvor kam der Ausschuss überein, den Dringlichen Berichts Antrag in öffentlicher Sitzung zu behandeln.

Wiesbaden, 15. Juli 2025

Protokollführung:

Vorsitz:

Heike Schnier

Michael Boddenberg