



Landeshauptstadt
Mainz

Niederschrift
über die Sitzung
des Städteausschusses Mainz-Wiesbaden
am 31.10.2025
in Mainz, Stadthaus Große Bleiche

Landeshauptstadt Stadt Mainz

Vorsitz

Oberbürgermeister Nino Haase, Vorsitz

Mitglieder/Vertretungen:

StRM Donner Erik

StRM Jonas König

StRM Tim Ott (entschuldigt) – Vertretung: Dr. Franziska Conrad

StRM Claudia Siebner

StRM Dagmar Wolf-Rammensee

Thomas Klann

Verwaltung:

Beigeordnete Janina Steinkrüger, Dezernentin für Umwelt und Mobilität

André Gerhardt, Büro des Oberbürgermeisters

Moritz Morsblech, Abteilungsleiter Freiraum- und Objektplanung

Stefan Schierling, Stellv. Amtsleiter für Wirtschaft und Liegenschaften

Andreas Behringer, Abteilungsleiter Presse und Kommunikation

Matthias Bott, Beauftragter für AKK-Angelegenheiten

Dr. Gregor Arnold, Amt für Stadtforschung und nachhaltige Stadtentwicklung

Stefanie Reisch, Amt für Stadtforschung und nachhaltige Stadtentwicklung (Schriftführung)

Weitere Teilnehmer:innen:

Britta Werner

Landeshauptstadt Wiesbaden

Oberbürgermeister Gert-Uwe Mende

Mitglieder/Vertretungen:

Stadtverordneter Marc Dahlen

Stadtverordneter Dennis Friedrich (entschuldigt)

Stadtverordneter Dorothee Andes-Müller

Stadtrat Rainer Schuster

Stadtverordneter Sebastian Rutten

Stadtverordnete Mechthilde Coigné

Ortsbeiräte AKK:

Thorsten Giess, Ortsvorsteher Amöneburg

Hartmut Bohrer, Ortsvorsteher Kastel

Stephan Lauer, Ortsvorsteher Kostheim - entschuldigt -

Verwaltung:

Christiane Hinnerger, Bürgermeisterin, Dezernentin für Umwelt, Wirtschaft, Gleichstellung und Organisation

Sabine Herrmann, Abteilungsleitung Jugendarbeit, Amt für Soziale Arbeit

Sebastian Wenzel, Pressereferent

Stephan Bock, Büro des Magistrats

Iris Wilhelmi, Büro des Magistrats

Jana Wendlandt, Büro des Magistrats

Feyza-Nur Özkan, Auszubildende

Tagesordnung (öffentlich):

1. Reduit Mainz-Kastel
2. Neugestaltung Rheinufer Mainz, 2. BA
3. Verschiedenes
 - Fluglärm - Weiterentwickeltes Betriebskonzept Frankfurt Airport

Zu Beginn der Sitzung begrüßt **Herr Oberbürgermeister Haase** seinen Amtskollegen **Herrn Oberbürgermeister Mende**, die Mitglieder des Ausschusses sowie die anwesenden Besucher:innen.

Nach der Vorstellung der Tagesordnung weist **Herr Oberbürgermeister Haase** auf die besondere Bedeutung des Themenkomplexes Fluglärm hin und begrüßt hierzu **Frau Beigeordnete Steinkrüger** und **Frau Bürgermeisterin Henninger** (die im Verlauf der Sitzung dazustieß), die im weiteren Verlauf berichten werden. Er betont, dass die beiden Landeshauptstädte in dieser Frage geschlossen auftreten und ihre Interessen gemeinsam vertreten.

Herr Oberbürgermeister Mende begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden und würdigt den Städteausschuss als bewährte Institution und verbindendes Element, das dazu beiträgt, Sachverhalte beider Städte gemeinsam zu erörtern und ein konstruktives Miteinander zu fördern. Er weist auf die besondere Bedeutung des TOP 1 hin, der von hoher Spannung geprägt ist und ein kollegiales Miteinander erfordert. Zudem verweist er auf den Rheinufervortrag (TOP 2), der von besonderem Interesse ist, da die Rheinufer von den Bürger:innen beider Städte gleichermaßen intensiv genutzt werden.

Herr Oberbürgermeister Haase ergänzt, dass ein Ausschuss dieser Art nicht nur die positiven Aspekte der Zusammenarbeit behandelt, sondern auch kontroverse Themen aufgreifen und konstruktiv bearbeiten muss.

TOP 1: Reduit

Herr Oberbürgermeister Haase geht kurz auf die Problematik des Tagesordnungspunktes ein: Bisher wurden für die Durchführung von Veranstaltungen im Innenhof der Reduit keine Nutzungsgebühren von der Stadt Mainz erhoben. Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage hat das Revisionsamt jedoch gefordert, die Nutzung des Innenhofs als gebührenpflichtige Veranstaltungsfläche zu prüfen. Daraufhin wurden Gebührenbescheide verschickt, deren Höhe sich nach der Gebührenordnung der Stadt Mainz richtet.

Herr Schierling bestätigt die Ausführungen und erläutert, dass es sich bei der Erhebung von Nutzungsentgelten um einen regulären Verwaltungsablauf handelt: Anträge auf Nutzung werden beim Fachamt gestellt, geprüft und genehmigt. Entscheidend ist die Einstufung nach kommerzieller oder nicht-kommerzieller Nutzung und auf dieser Grundlage wird das Entgelt festgelegt und ein Bescheid erlassen. Bei Nichtzahlung erfolgt automatisch ein Vollstreckungsverfahren. Es ist nachvollziehbar, dass diese Vorgehensweise zu Irritationen geführt hat. Um den Sachverhalt zu erörtern und eine einvernehmliche Lösung zu finden ist für den 5. November 2025 ein Gespräch auf Arbeitsebene vorgesehen.

Herr Oberbürgermeister Haase ergänzt, dass die Stadt Mainz die Stadtteile AKK auf vielfältige Weise unterstützt, unter anderem durch einen eigenen Beauftragten. Und zugleich in den vergangenen Jahren rund 600.000 Euro in die bauliche Instandhaltung der Reduit investiert hat, etwa in eine Brandschutztreppe und eine neue Treppenanlage.

Herr Oberbürgermeister Mende zeigt sich überrascht über die Komplexität des Vorgangs und verweist auf die unterschiedlichen Rahmenbedingungen in Wiesbaden. Dort werden für Vereine

bei der Nutzung von Turnhallen und Gemeindehäusern keine Gebühren erhoben; für andere Nutzer bestehen Fördermöglichkeiten, sodass Kosten vermieden oder reduziert werden können.

Frau Herrmann ergänzt, dass die Zusammenarbeit mit der Stadt Mainz bislang gut verlaufen ist und der Hof schon immer für kulturelle Arbeit genutzt wird. Sie äußert Unverständnis über die Höhe der Gebühren für nicht-kommerzielle Veranstaltungen (z. B. eine dreiviertel Stunde Theater für 371 Euro) und weist auf die Problematik der neu eingeführten Kautions hin.

Herr Bohrer berichtet von erheblicher Empörung über die Bescheide und hebt die große Leistung der ehrenamtlichen Tätigkeit hervor. Veranstaltungen sind ohnehin schwer zu finanzieren, zusätzliche Gebühren könnten nicht getragen werden. Die Vereine hätten die Reduit als Kulturdenkmal erhalten und identifizierten sich stark mit ihr. Er erinnert an die historische Eigenleistung beim Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg und bittet, von der Erhebung von Gebühren für die Nutzung des Innenhofs abzusehen.

Herr Oberbürgermeister Haase würdigt ebenfalls die Eigeninitiative der Vereine und ergänzt, dass Nutzungsentgelte ausschließlich für den Innenhof erhoben werden sollen. Einzelfallprüfungen seien möglich, sofern Antragsteller:innen frühzeitig Kontakt aufnehmen und die Art der Veranstaltung detailliert beschreiben. Das ehrenamtliche Engagement ist bekannt und wird gewürdigt, gleichwohl müsse die Verwaltung den Vorgaben des Revisionsamts folgen. Die Kommunikation über die Bescheide sei unglücklich verlaufen; worauf diese daher zunächst ausgesetzt wurden.

Herr Donner kritisiert die Informationspolitik und bemängelt, dass Betroffene erst über die Presse von den Gebühren erfahren haben. Eine frühzeitige Ankündigung und Erläuterung wäre erforderlich gewesen. Herr Schierling verweist auf vorangegangene E-Mails und Telefonate, räumt jedoch ein, dass der Informationsfluss optimiert werden kann. **Herr Oberbürgermeister Haase** ergänzt, dass das zuständige Dezernat und Fachamt an der Thematik arbeiten. Ziel sei es, die Erfolgsgeschichte der Reduit fortzuführen.

Im weiteren Verlauf wird die Bedeutung niedrigschwelliger kultureller Angebote hervorgehoben. Eintrittspreise und Verkaufserlöse sind nicht gewinnorientiert, sondern dienen der Kostendeckung und ermöglichen auch einkommensschwächeren Personen die Teilnahme. **Herr Rutten** bestätigt die Gesprächsbereitschaft der Vereine, weist jedoch darauf hin, dass Vereine Zeit benötigen, um sich auf neue Regelungen einzustellen, da bisher nach seiner Auffassung ein Gewohnheitsrecht bestand.

Auf die Frage nach alternativen Nutzungsmöglichkeiten für Vereine verweist **Herr Oberbürgermeister Haase** auf die Bürgerhäuser der Stadt Mainz, die für Vereine mit 50 Prozent Ermäßigung zur Verfügung stehen. Weitere 50 Prozent der Kosten können über den Bürgerfonds abgedeckt werden, sodass die Räume faktisch kostenfrei genutzt werden können. Der Bürgerfonds wird bislang kaum in Anspruch genommen.

Herr Oberbürgermeister Mende bedankt sich für die Gesprächsbereitschaft und die Erläuterung des Mainzer Verfahrens. Er betont die Dringlichkeit einer Lösung, da das Adventsdorf in der Reduit bevorsteht und die Ehrenamtlichen Planungssicherheit benötigen. Herr Oberbürgermeister Haase beendet den Tagesordnungspunkt mit dem Hinweis auf das bevorstehende Gespräch am 5. November und dem Ziel, eine einvernehmliche Lösung zu erreichen.

TOP 2: Mainzer Rheinufer

Herr Morsblech präsentiert die Planung des zweiten Bauabschnitts der Rheinuferanierung, deren Umsetzung am 1. Oktober durch den Mainzer Stadtrat beschlossen wurde (vgl. Präsentation im Anhang).

Auf Nachfrage zur zeitlichen Umsetzung führt **Herr Morsblech** aus, dass die Bauarbeiten ab dem Jahr 2027 im Bereich des Kaisertors aufgenommen werden sollen. Die Fertigstellung ist abschnittsweise innerhalb eines Zeitraums von drei bis vier Jahren vorgesehen.

Hinsichtlich der Finanzierung weist **Herr Oberbürgermeister Haase** darauf hin, dass die Mittel für den zweiten Bauabschnitt derzeit noch nicht vollständig gesichert sind. Die Gesamtkosten werden auf rund 20 Millionen Euro veranschlagt; eine Kofinanzierung durch das Land Rheinland-Pfalz wird angestrebt. Abschließend hebt er die geplante Belegung der beiden Rheinseiten als einen nachhaltigen Mehrwert für die Bürger:innen beider Städte hervor.

TOP 3: Verschiedenes

Fluglärm – Erweitertes Betriebskonzept Fraport

Herr Oberbürgermeister Haase ruft das Thema Fluglärm auf und betont die besondere Brisanz. Zur Berichterstattung über das neue Betriebskonzept des Flughafens Frankfurt sind **Frau Beigeordnete Steinkrüger** und **Frau Bürgermeisterin Hinninger**, beide Mitglieder der Fluglärmkommission, anwesend. Ziel ist die Wahrung der Interessen der beiden Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden sowie ein Austausch über die aktuellen Entwicklungen.

Herr Oberbürgermeister Haase berichtet, dass das im Juni vorgestellte weiterentwickelte Betriebskonzept der Fraport (Konzept im Anhang) große Überraschung ausgelöst habe. **Frau Beigeordnete Steinkrüger** stimmt dieser Einschätzung zu und ergänzt, dass die Stadt Mainz bereits gegen den Planfeststellungsbeschluss geklagt hat. Im Beschluss seien Annahmen zur Kapazität und Belegung der Flugrouten getroffen worden, während die konkrete Routenführung durch die DFS festgelegt wird. Nach Inbetriebnahme neuer Infrastruktur können bestehende Routen anders genutzt oder stärker belastet werden. Für die Northwest-Abflugroute sei ursprünglich eine geringe Nutzung von 1,5–2 % prognostiziert worden; tatsächlich liege die Belastung seit der Eröffnung 2011 deutlich höher, teils doppelt so hoch wie angenommen. Kommunen wie Flörsheim, Raunheim und Teile von Mainz berichten von erheblichen Mehrbelastungen.

Der Planfeststellungsbeschluss 2007 verpflichtet die Entwicklung zusätzlicher Abflugrouten, um die Belastung „sozialverträglich“ zu streuen; die Südumfliegung wurde als lärmoptimierte Ergänzung und zur Organisation steigender Verkehrsströme eingeführt. Im neuen Betriebskonzept soll die Südumfliegung grundsätzlich erhalten bleiben, jedoch nur flexibel und nicht mehr als feste Hauptroute eingesetzt werden; die Northwest-Abflugroute soll künftig deutlich häufiger genutzt werden, insbesondere in Verkehrsspitzen, was die Belastung – vor allem in den Mittags- und Abendstunden – erhöht. Die Stadt Mainz rechnet mit einer Verdoppelung oder mehr der Belastung und kritisiert das Fehlen fester Prozentquoten im Konzept, wodurch die Auswirkungen schwer kalkulierbar bleiben; zudem spricht die DFS der Südumfliegung nunmehr ein höheres Sicherheitsrisiko zu, entgegen früheren Aussagen.

Besonders kritisch wurde hervorgehoben, dass das Hessische Verkehrsministerium erklärte, es gebe keine Neuigkeiten, während Fraport zwei Tage später das erweiterte Konzept präsentierte. Dies wurde als Wort- und Vertrauensbruch bezeichnet. Zudem wurde beanstandet, dass zur Vorstellung des Konzepts zwar einzelne betroffene Kommunen jedoch nicht die Städte Mainz und Wiesbaden eingeladen waren. Zudem hat man aus der Zeitung von dieser Veranstaltung und deren Inhalt erfahren.

Frau Beigeordnete Steinkrüger verweist auf die Veranstaltung „Mehr Fluglärm für Mainz? Geänderte Abflugrouten am Frankfurter Flughafen“ am 20.11.2025 in Weisenau und berichtet, dass Frau Umweltministerin Eder die Installation einer neuen Messstation zur Überprüfung der Lärmentwicklung zugesagt hat.

Die Kommunen Flörsheim und Hochheim haben Herrn Rechtsanwalt Dr. Hoffmann mit der Einreichung einer Klage gegen Fraport beauftragt. Parallel dazu prüft Herr Rechtsanwalt Dr. Schröder die rechtlichen Optionen und untersucht, ob Fraport gegen den Planfeststellungsbeschluss verstößt. Die Vorprüfung soll Anfang 2026 abgeschlossen sein und Aufschluss darüber geben, ob die Klage Aussicht auf Erfolg hat.

Erweist sich die Erfolgsaussicht als positiv, beabsichtigen auch die Städte Mainz und Wiesbaden sowie weitere Kommunen, sich der Klage von Flörsheim und Hochheim anzuschließen. Da die Fluglärmkommission lediglich beratend tätig ist und keine unmittelbaren rechtlichen Eingriffsmöglichkeiten besitzt, kommt der gemeinsamen Vorgehensweise der Kommunen besondere Bedeutung zu.

Fraport verweist regelmäßig auf wirtschaftliche Faktoren, um seine Position zu stützen. Gerade deshalb ist die Solidarität der betroffenen Städte und Gemeinden entscheidend, um den rechtlichen und politischen Druck zu erhöhen.

Frau Bürgermeisterin Hinnerger knüpft an die Ausführungen an und betont den großen Zusammenhalt innerhalb der Fluglärmkommission. Sie weist darauf hin, dass das Fluglärmgesetz neue Lärmschutzbereiche festlegen muss. Belastbare Ergebnisse der ministeriellen Berechnungen werden jedoch erst Ende 2026 erwartet. Auf dieser Grundlage könnten anschließend rechtliche Schritte der Kommunen geprüft werden.

Unabhängig davon wird die Wiesbadener Verwaltung das erweiterte Betriebskonzept der Fraport in den betroffenen Ortsbeiräten selbst vorstellen, um die Öffentlichkeit frühzeitig zu informieren und die Diskussion transparent zu gestalten.

In der anschließenden Diskussion wird die Frage aufgeworfen, warum die Flughöhen nicht – wie in anderen Ländern – zur Lärminderung angepasst werden; am Flugplatz Erbenheim bestehen entsprechende Vorgaben zu Höhe u. a., vergleichbare Aussagen konnten in der Fluglärmkommission bislang nicht getroffen werden. Es ist zu prüfen ob das Thema bereits behandelt wurde, welche Effekte veränderte An- und Abflugverfahren hätten und ob Kosten hierbei eine Rolle spielen.

Herr Oberbürgermeister Haase schlägt vor, die Gesprächsangebote des Flughafenvorstandes wahrzunehmen und gemeinsam mit **Herrn Oberbürgermeister Mende** ein Schreiben zu verfassen. Darin soll jeweils für Mainz und Wiesbaden eine Informationsveranstaltung zum neuen Betriebskonzept erbeten werden. Bislang hat Fraport eine entsprechende Vorstellung des Konzepts bereits zweimal abgelehnt.

Abschließend bedankt sich Herr **Oberbürgermeister Haase** für den gezeigten Zusammenhalt im gemeinsamen Einsatz gegen den Fluglärm. Er hebt nochmals die besondere Interessenlage der beiden Landeshauptstädte hervor und verweist darauf, dass insgesamt über eine Million Menschen in der Region von Fluglärm betroffen sind.

Die nächste Sitzung findet am **6. November 2026, 16:00 Uhr** im Großen Konferenzraum des Stadthauses Große Bleiche statt.

Mainz, 09. Januar 2026

.....
Vorsitz

Nino Haase
Oberbürgermeister

.....
Schriftführung

Stefanie Reisch
Amt für Stadtforschung und nachhaltige
Stadtentwicklung

Anlagen



Landeshauptstadt
Mainz

Rheinufer Mainz 2. Bauabschnitt von Rheingarage bis Zollhafen

Entwurfsbrochüre

25.08.2025

01 ENTWURF - Konzept



01 ENTWURF - Fitness- und Sportpark



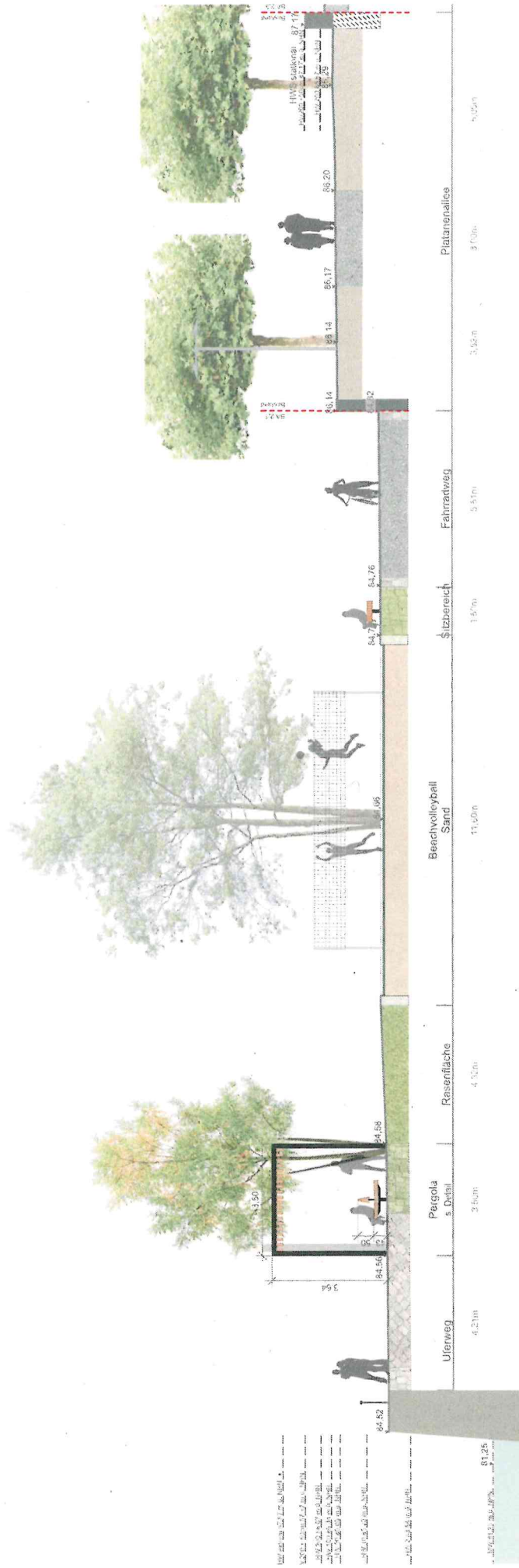
Der bestehende Skatepark wird um die Fläche bis hin zum Tiefgarageneingang erweitert. Der Gehweg entlang der Rheinallee entfällt, die Baumstandorte profitieren von mehr Grünflächen und ein Puffer zur Straße entsteht. Ein Basketballfeld mit zwei Körben

entsteht und wird gerahmt von Wandelementen, die zur freien kreativen Gestaltung der Streetart-Szene genutzt werden können. Auf dem Tiefkai entsteht eine großzügige Outdoor-Sportanlage.

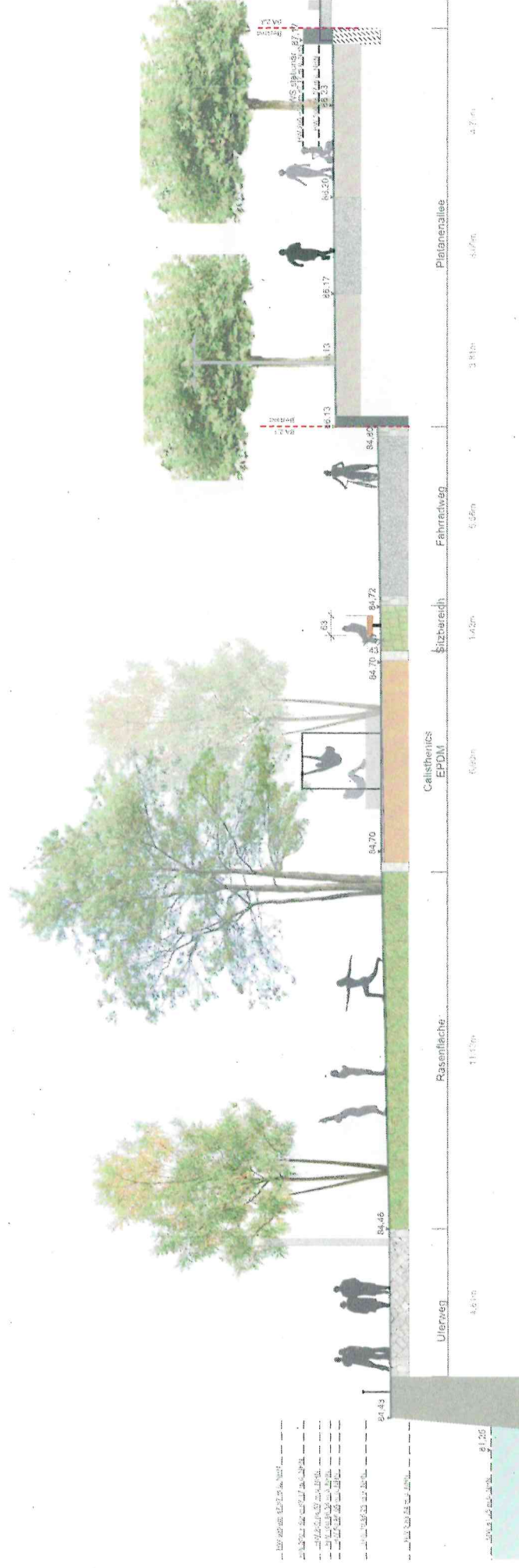
Beachvolleyball, Tischtennisplatten und Calisthenics machen unterschiedliche sportliche Aktivitäten möglich. Schatten spendet eine Pergola und neue Baumstellungen.



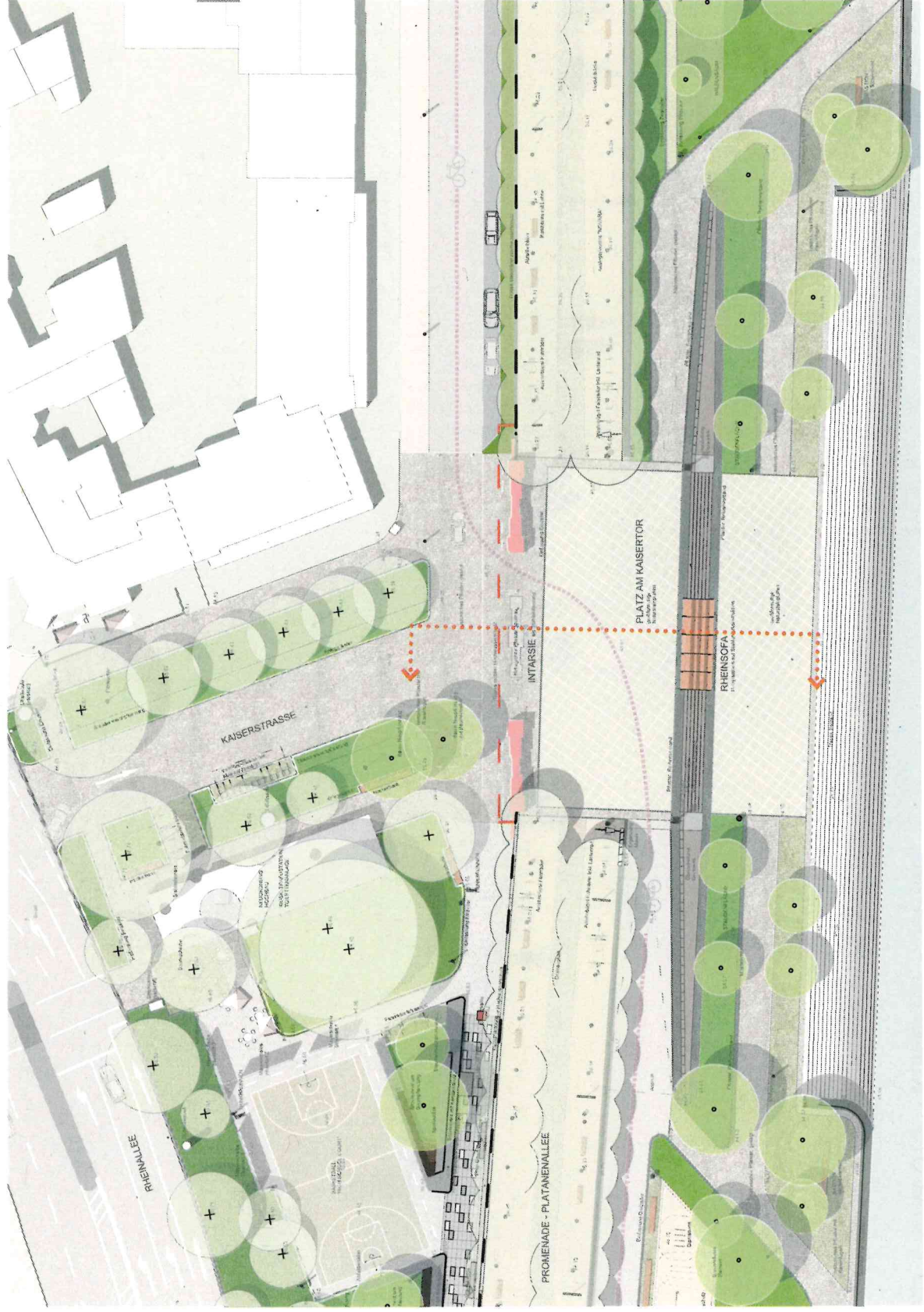
01 ENTWURF – Fitness- und Sportpark – Schnitte



01 ENTWURF - Fitness- und Sportpark - Schnitte



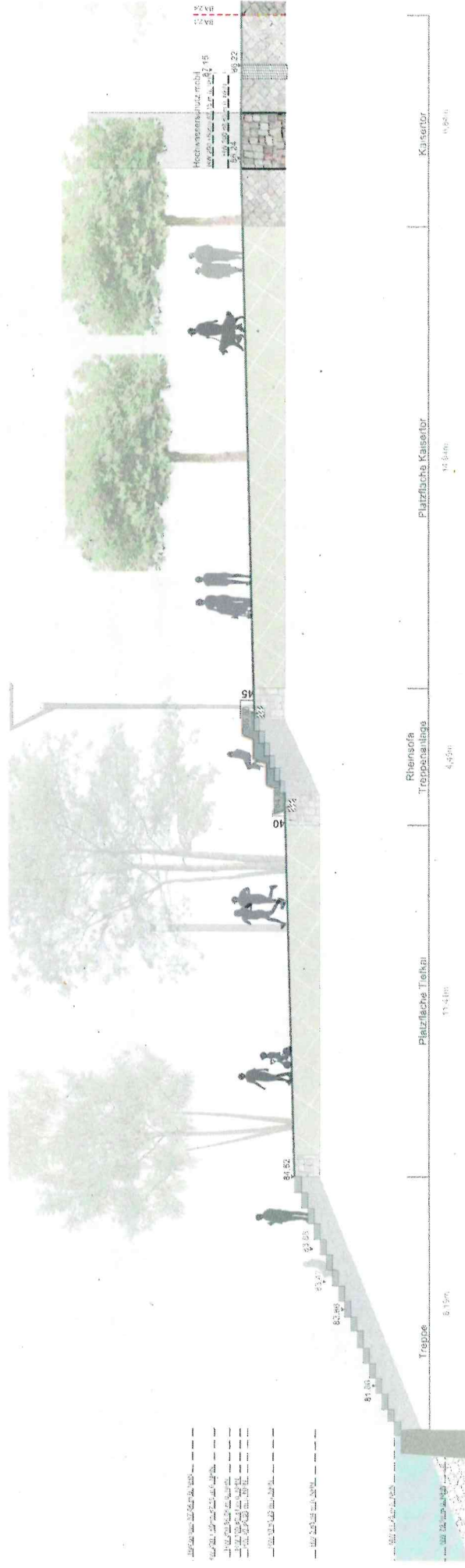
01 ENTWURF - Kaisertor



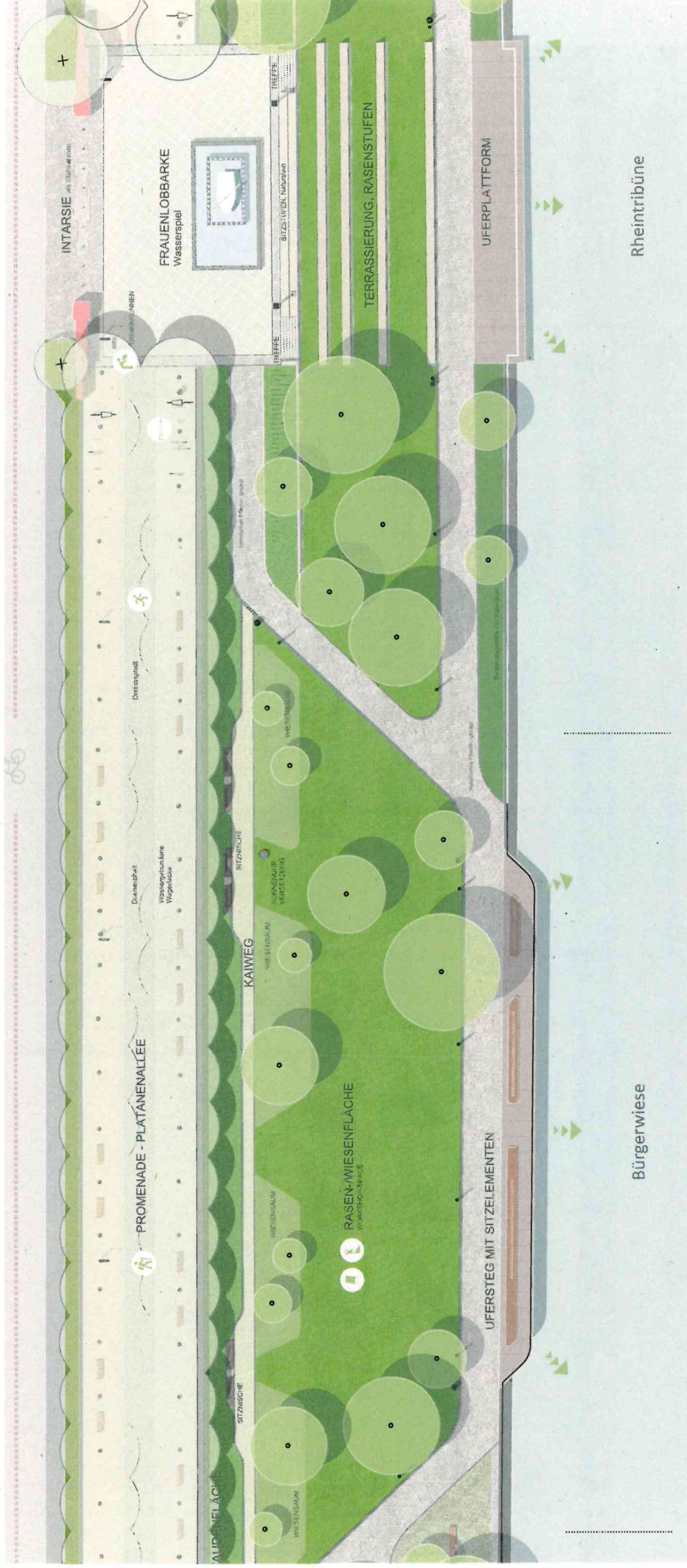
Das Ende der Kaiserstraße wird platzartig aufgewertet, hierzu entfallen die Stellplätze. Durch die Neuordnung von Kiosk, Trafostation und einer Toilettenanlage entsteht ein neues Platzgefüge mit neuer Aufenthaltsqualität.

Die Platzfläche gestaltet sich analog zur Platzgestaltung am Raimundtor. Großformatige Platten werden als Intarsie in das umgebene historische Pflaster gelegt.

01 ENTWURF - Kaisertor - Schnitt



01 ENTWURF - Bürgerpark



Der Bereich zwischen Kaisertor und Caponniere zeichnet sich als große Grünfläche aus. Der Bürgerpark kann wiederum in drei Abschnitte gegliedert werden: **Bürgerwiese**, **Rheintribüne** und **Spielplatz**.



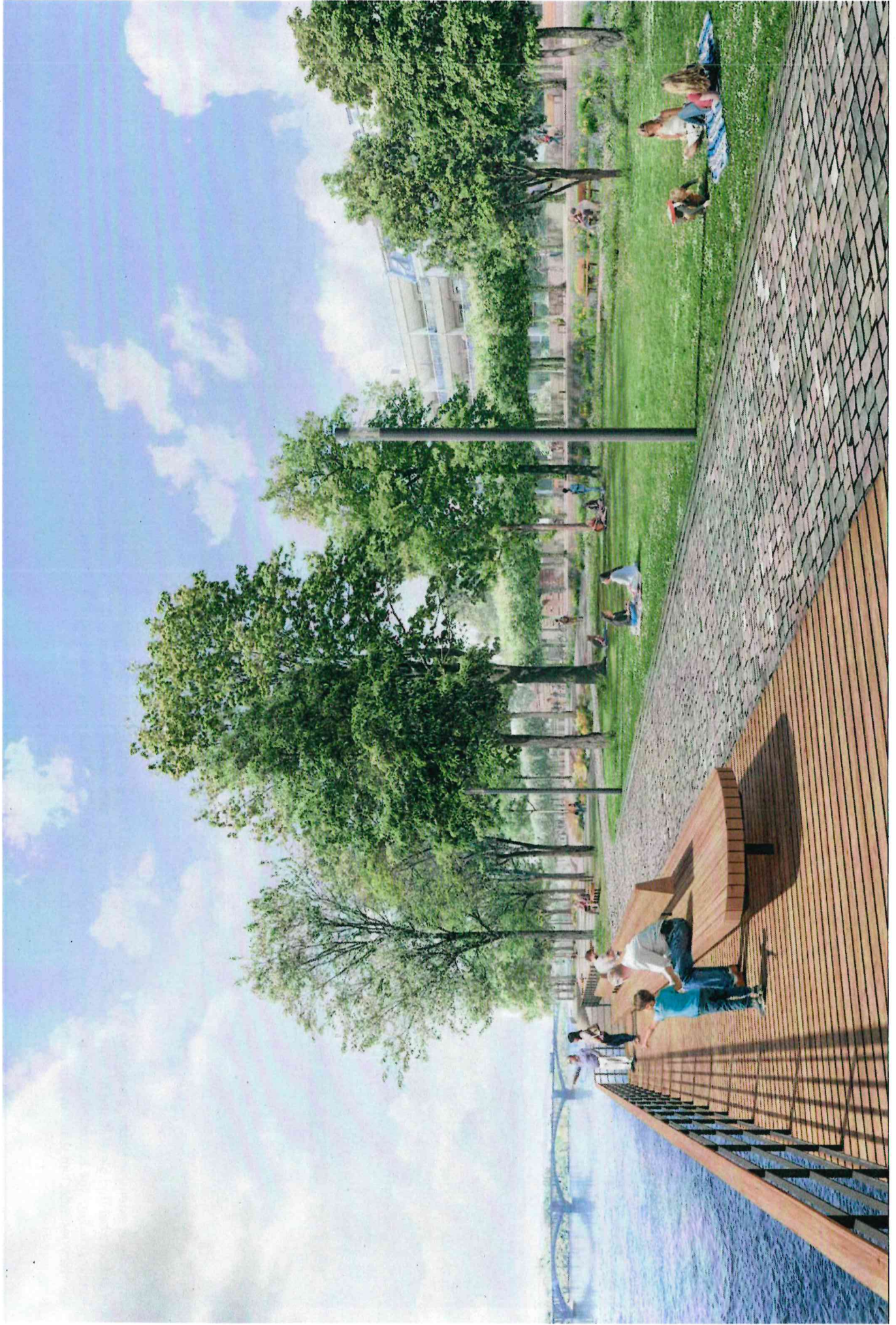
01 ENTWURF - Bürgerwiese



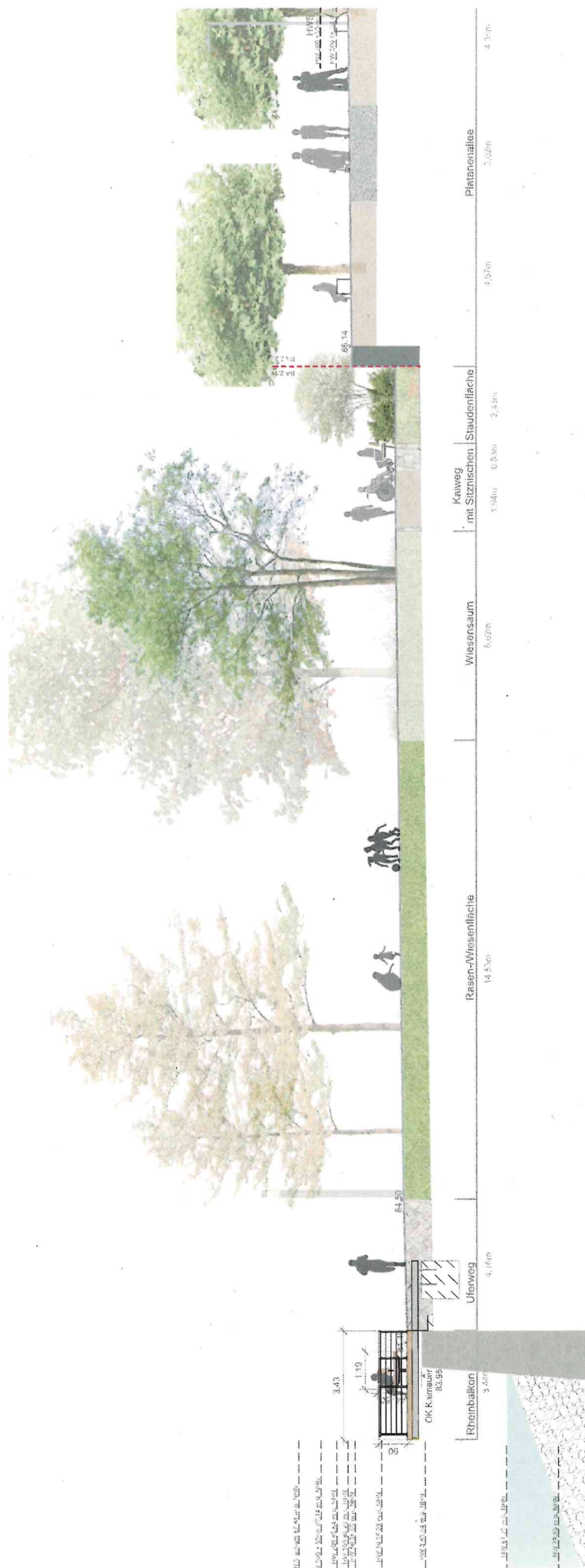
Eine offene, extensive Fläche, die Bürgerwiese, ist multivocierbar und bietet Raum für unterschiedliche Nutzungen. Einzelne Baumstellungen, gesäumt von kleinen Wiesenflächen schaffen eine leichte Gliederung.

Die Mauer wird begleitet von insektenfreundlichen Staudenpflanzungen und kleine Nischen mit generationenübergreifender Möblierung schaffen kleine Plätze zum Verweilen.

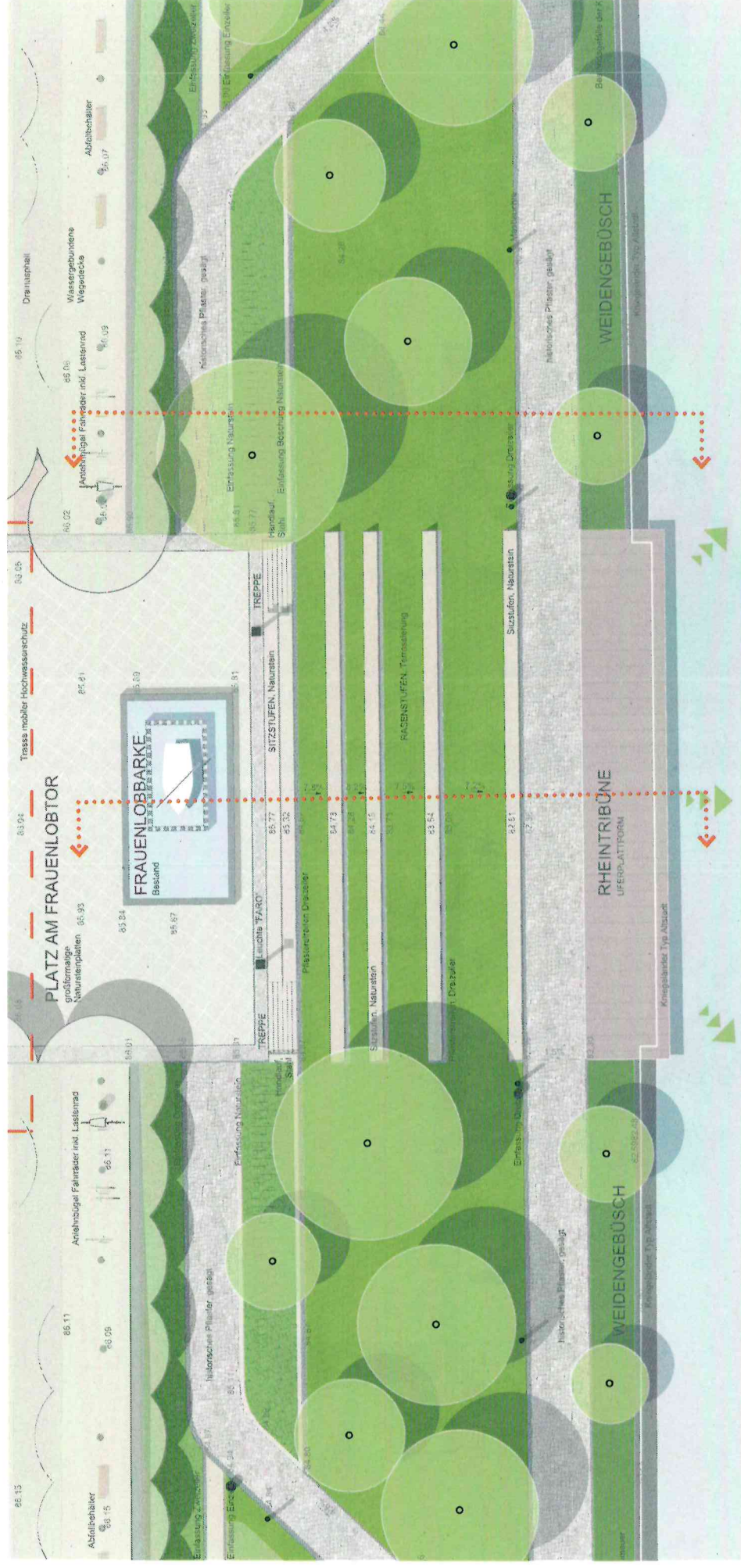
Die Promenade wird durch eine an der Kaimauer vorgelagerte, barrierefreie Stegkonstruktion verbreitert.



01 ENTWURF - Bürgerwiese - Schnitt



01 ENTWURF - Rheintribüne



Im Bereich des Frauenlobtors entsteht ein Ort für Begegnung und Gemeinschaft. Individuelle Nutzungen mit Familie / Freunden und Freundinnen sind hier möglich.

Durch Terrassierung des Geländes mit Sitzstufen

entsteht die Rheintrübe. Eine Holzplattform an der Kaimauer ermöglicht möglichst nah an das Gewässer heran zu treten und den Rhein erlebbar zu machen.



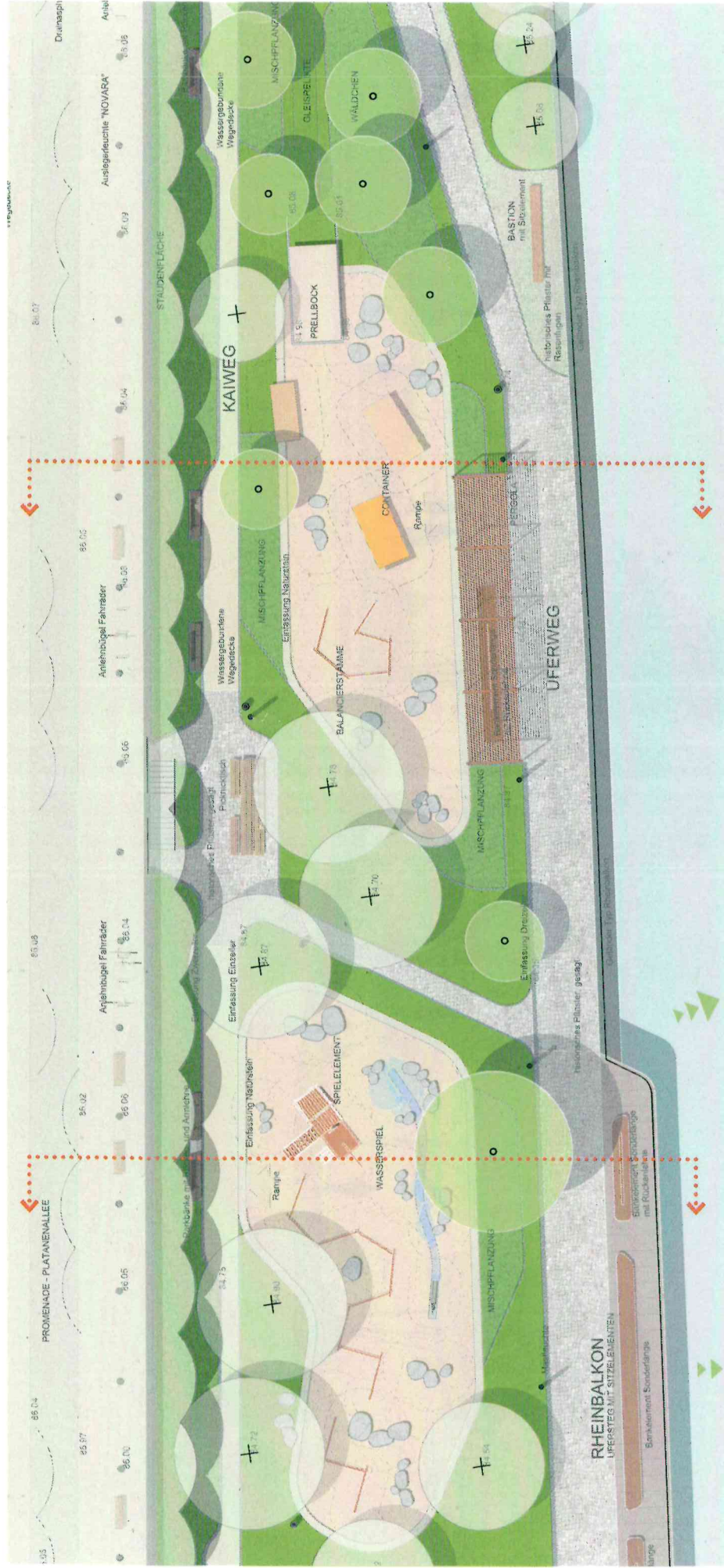
01 ENTWURF - Rheintribüne - Schnitte



01 ENTWURF - Rheintribüne - Schnitt



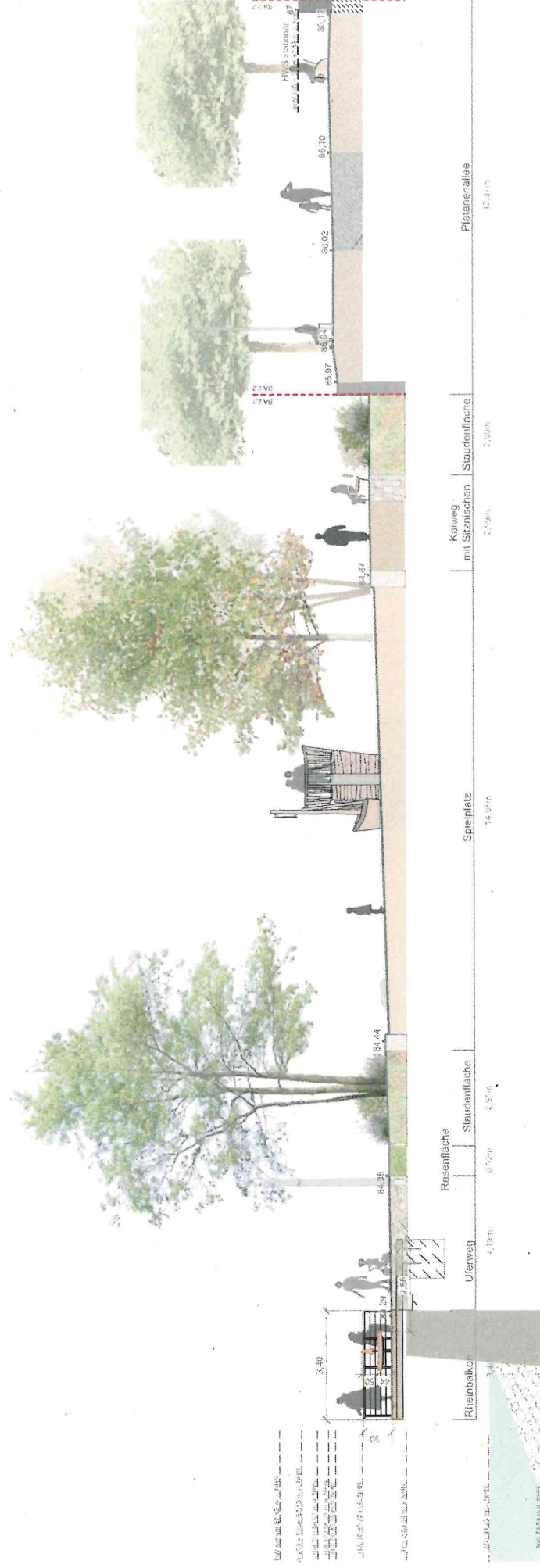
01 ENTWURF - Spielplatz



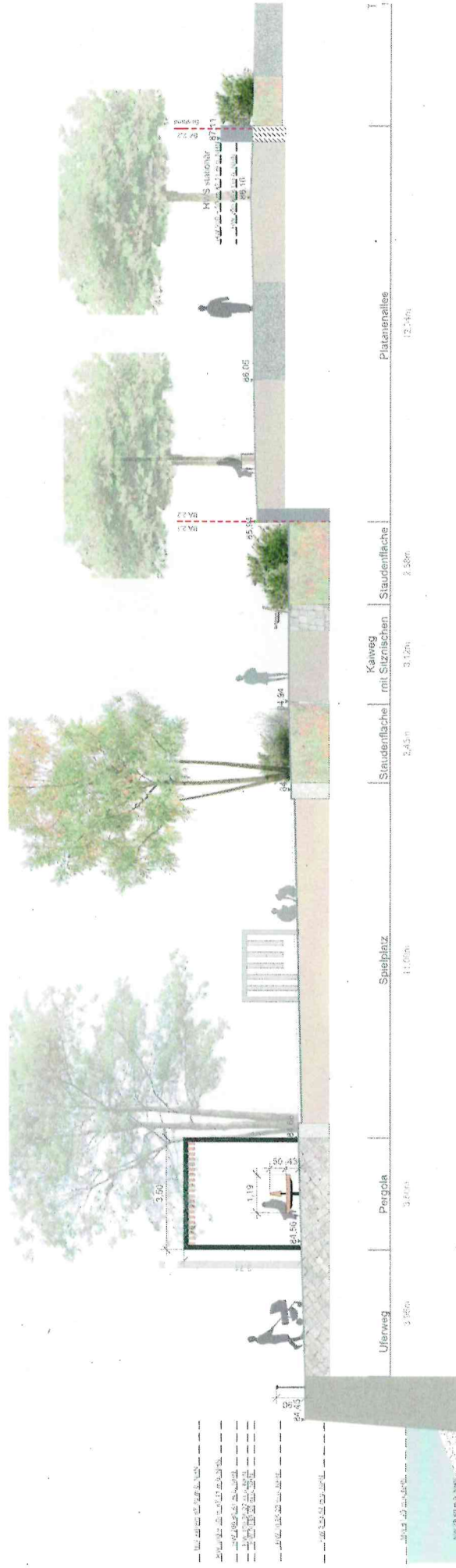
Im Übergang zwischen Frauenlobtor und Caponniere befindet sich ein großer Spielplatz mit Angeboten für alle Altersklassen. Es wird geprüft, ob das vorhandene Spielschiff verbleiben kann. Die Ausgestaltung des Kinderspielplatzes wird in einer gesonder-

ten Partizipation mit den späteren Nutzerinnen und Nutzern erörtert. Die Ergebnisse der Kinderbeteiligung fließen dann in die Planung ein.

01 ENTWURF - Spielplatz - Schnitt



01 ENTWURF - Spielplatz - Schritte



01 ENTWURF - Garten der Gemeinschaft



Der letzte Abschnitt steht unter dem Motto Bildung und Partizipation. Hier befinden sich Angebote für die Beteiligung von Schulen und Anwohnenden. Unterschiedliche Projekte können den Raum immer neu inszenieren.

Drei lange Tafeln bietet Aufenthaltsmöglichkeiten und fördern die Gemeinschaft.

01 ENTWURF - Garten der Gemeinschaft - Schnitt





WEITERENTWICKELTES BETRIEBSKONZEPT FÜR EINEN WEITERHIN SICHEREN, ROBUSTEN UND NACHHALTIGEN FLUGHAFENBETRIEB

4. Juni 2025



DFS Deutsche Flugsicherung



BEGRÜSSUNG



BEGRÜSSUNG

Seit vielen Jahren gibt es in der Fluglärmkommission ein gutes Miteinander mit Ihnen, den Städten, Gemeinden und Landkreisen in unserer Nachbarschaft. Wir sehen das heutige Treffen in dieser Tradition.

Einige Rahmenbedingungen aus der Planfeststellung haben sich geändert. Das war weder vorhersehbar noch durch uns beeinflussbar.

Wir haben Sie heute eingeladen, weil wir für die Region eine Relevanz identifiziert haben und möchten für Sie fachliche Infos einordnen und Ihre Fragen beantworten.

Der offene, transparente und ehrliche Austausch mit unseren Nachbarkommunen ist uns wichtig.

IN ALLER KÜRZE: WAS WIRD SICH VERÄNDERN – WARUM?

Die Abflugverteilung wird sich bei westlicher Betriebsrichtung zu einer häufigeren Nutzung der Northwest-Abflugstrecken verändern.

- Die Nutzung der Südumfliegung ist nicht im geplanten Umfang möglich
- Eine höhere Nutzung der NW-Abflugstrecken erlaubt zukünftig mehr Kapazität.

EINLEITUNG



WARUM BRAUCHEN WIR EIN WEITERENTWICKELTES BETRIEBSKONZEPT?

- Aktuell läuft der Prozess zur Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches am Frankfurter Flughafen. Darin werden auch die im Jahr 2033 zu erwartenden Verkehrsmengen dargestellt.
- Die Leistungsfähigkeit des aktuellen Betriebskonzepts wird bei Betriebsrichtung 25 spätestens ab einem Eckwert von 110 Flugbewegungen pro Stunde an ihre Grenzen kommen. Das zeichnet sich bereits heute in den Abflugspitzen ab.
- Wir brauchen daher eine Weiterentwicklung des aktuellen Betriebskonzeptes.
- DFS und Fraport arbeiten intensiv an der Weiterentwicklung dieses Konzepts. Die Arbeiten sind noch nicht vollständig abgeschlossen; heute sehen Sie einen aktuellen Sachstand. Die weitere Bearbeitung erfolgt in den verantwortlichen Gremien.
- Der heutige Zeitpunkt der Information erfolgt im Zusammenhang mit einem Auskunftersuchen der Stadt Hochheim nach dem Umweltinformationsgesetz.

WARUM BRAUCHEN WIR EIN WEITERENTWICKELTES BETRIEBSKONZEPT?

- DFS und Fraport haben bei der Weiterentwicklung des Betriebskonzeptes folgende Ziele verfolgt:
 - Sicherstellung eines sicheren, geordneten und flüssigen Flugbetriebes in Frankfurt auch bei zukünftig steigenden Flugbewegungen
 - Minimierung der Lärmauswirkungen in der Region
 - Möglichst geringe Veränderungen zum bestehenden Betriebskonzept
- Veränderte Rahmenbedingungen bei der Nutzung unseres Pistensystems machen neue Lösungen notwendig.
- Das weiterentwickelte Betriebskonzept beinhaltet eine veränderte Nutzung der bestehenden Flugrouten bei Betriebsrichtung 25 (Westbetrieb) und keine neuen Flugrouten. Es ist nach unserer Überzeugung kompatibel mit der Planfeststellung.
- Eine Umsetzung sehen wir spätestens ab einem Eckwert von 110 als erforderlich an.

WARUM BRAUCHEN WIR EIN WEITERENTWICKELTES BETRIEBSKONZEPT?

- Erste Lärmabschätzungen der Fraport zeigen, dass das weiterentwickelte Betriebskonzept gesamthaft deutlich unter den im Planfeststellungsverfahren als abgewogen geltenden Lärmbetroffenenzahlen bleibt.
- Detaillierte Analysen werden im Zusammenhang mit dem Prozess zur Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches in den kommenden Monaten erstellt.

HINTERGRUND UND ZEITLEISTE DES WEITERENTWICKELTEN BETRIEBSKONZEPTES

Lärmschutzbereich und Durchführungsverordnung greifen ineinander, sie müssen zeitlich und inhaltlich zueinander passen

Lärmschutzbereich

2024

Verkehrsprognose (Intraplan) und Festlegung Luftraumstruktur (DFS)
Erstellung Datenerfassungssystem:
Verteilung Flugbewegungen auf An-/ Abflugrouten (Fraport)
Finalisierung: 12/2025

2025/26

Vorbereitung Anpassung Flugverfahren (DFS)
Information und Beratung (FLK)
Wegen PFV-Relevanz: Prüfung durch HMWVW

2026

Fachliche und rechtliche Prüfung des Prognose-DES, Berechnung Entwurf Lärmschutzbereich (HMWVW), Beteiligung DFS, Fraport, BAF, UBA, Anhörung FLK, Kreise, Gemeinden, Träger Öffentlicher Belange,
Festlegung Lärmschutzbereich durch RVO des Landes

2027

Prognose 2033 determiniert Lärmschutzbereich ab 2027
Rechtssichere Festlegung bedingt realitätsnahe Abbildung des Betriebskonzepts
HMWVW - Träger des Verfahrens

20XX

Prüfung Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)
Beteiligung Umweltbundesamt (UBA)
Festlegung Verordnungs-Änderung BAF

Rechtsverordnung unterstützt ab Gültigkeitstag die Abbildung des Betriebskonzepts in der Realität
Kapazitätswirksamkeit erst mit Verordnungs-Änderung sichergestellt
BAF - Träger des Verfahrens

2033

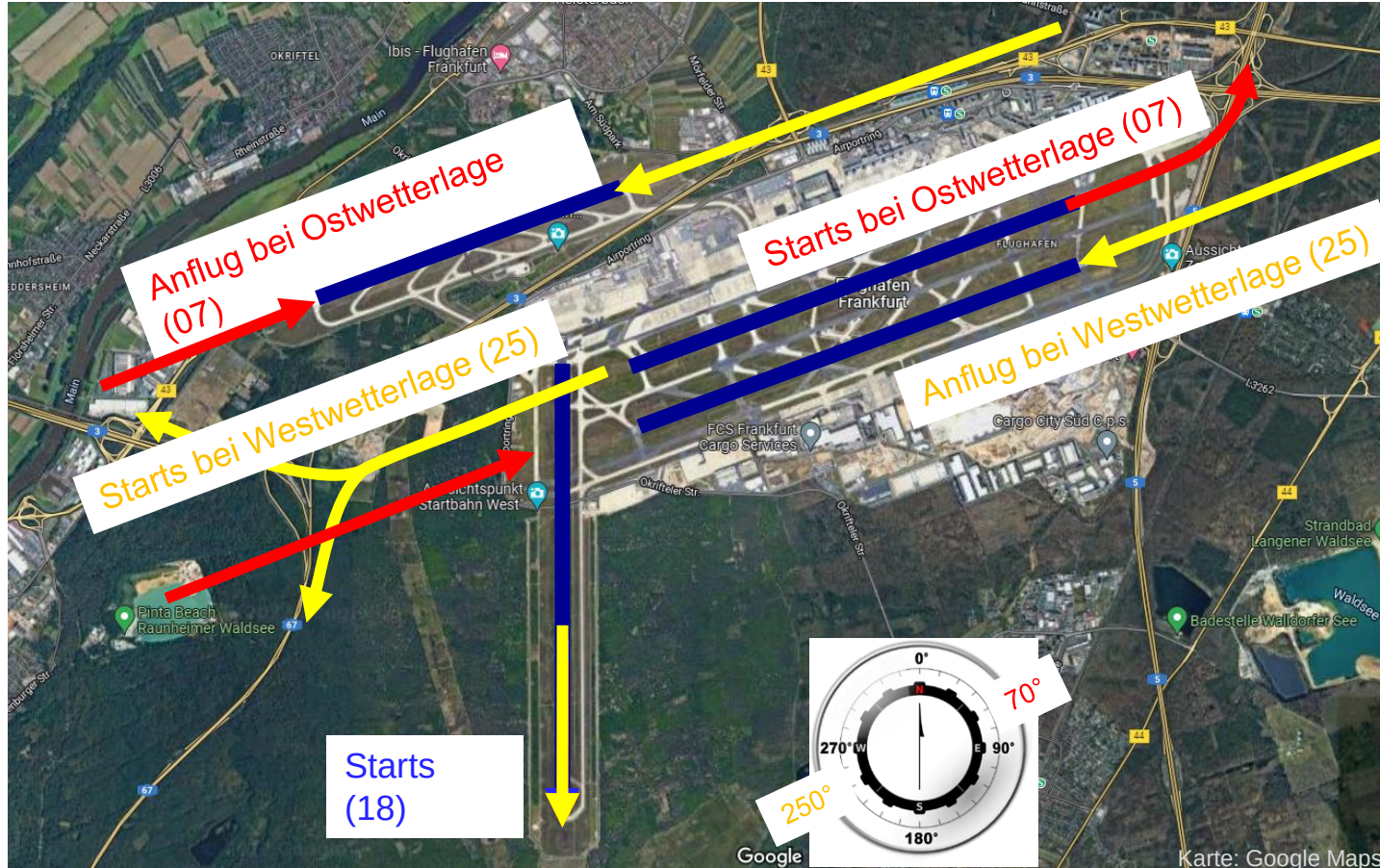


Durchführungsverordnung

GRUNDLAGEN ZUM LUFTSEITIGEN BETRIEB AM FLUGHAFEN FRANKFURT

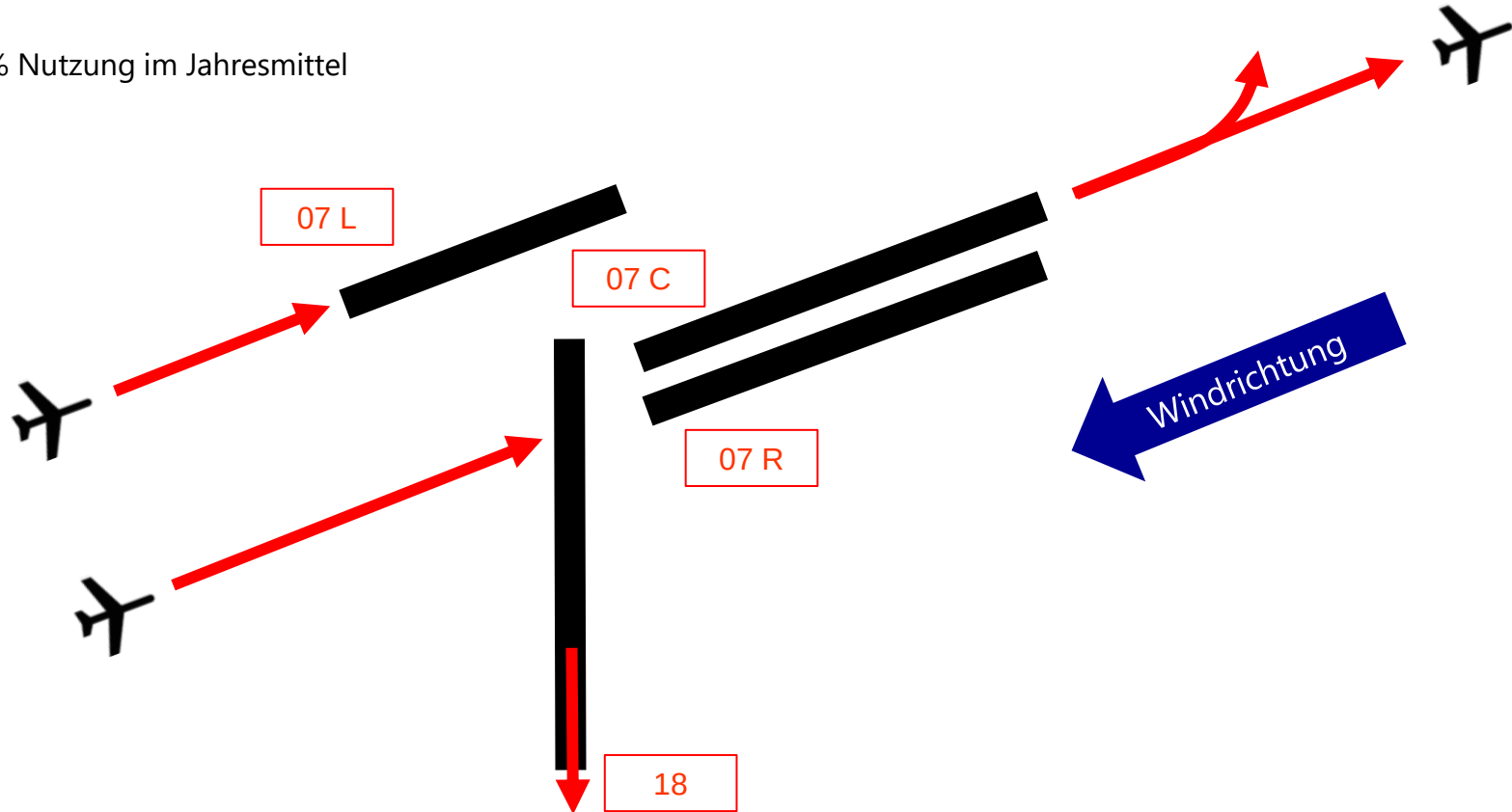


DER FLUGHAFEN FRANKFURT/MAIN



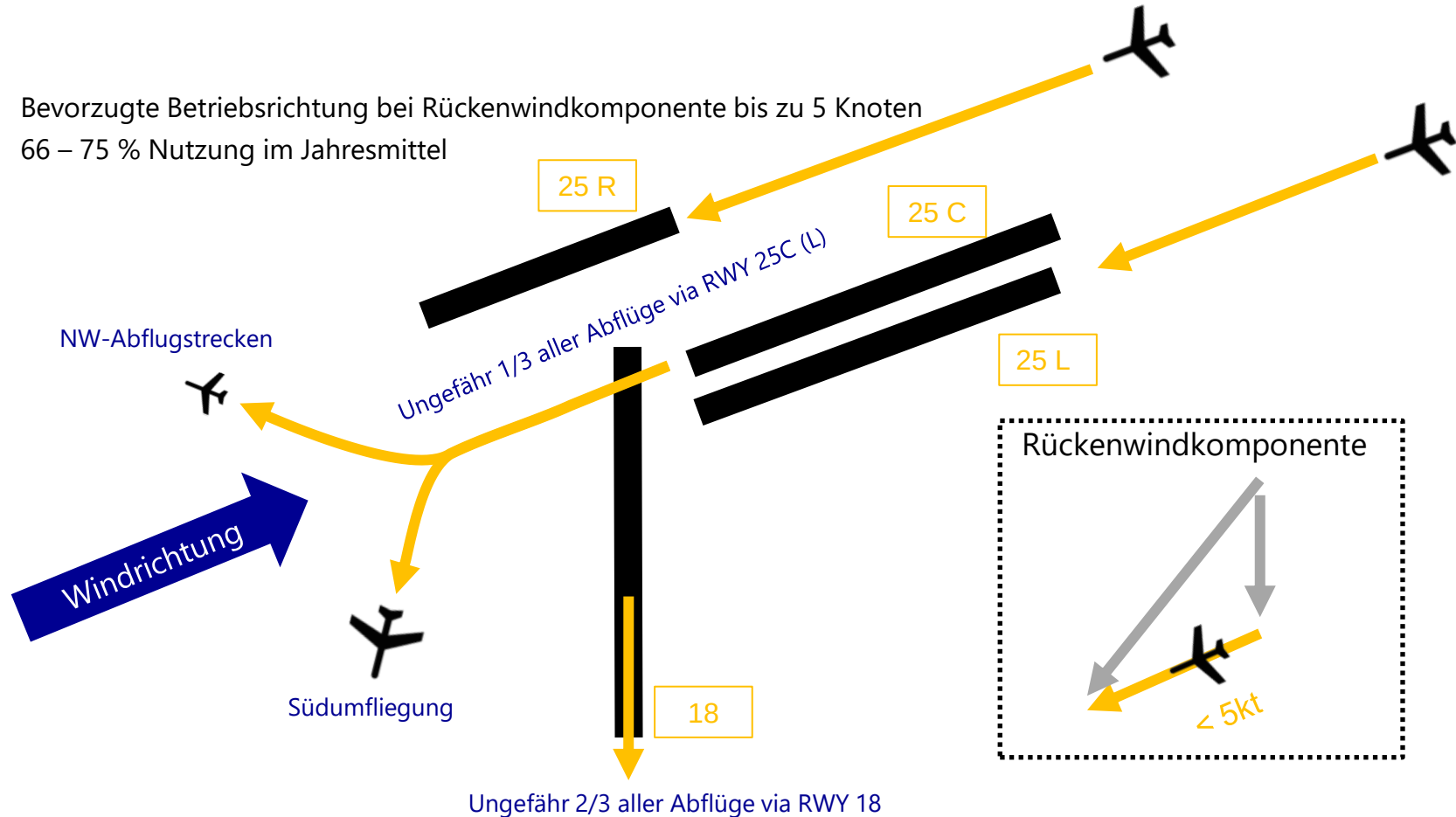
BETRIBSRICHTUNG 07 (OSTWETTERLAGE)

25 - 33 % Nutzung im Jahresmittel



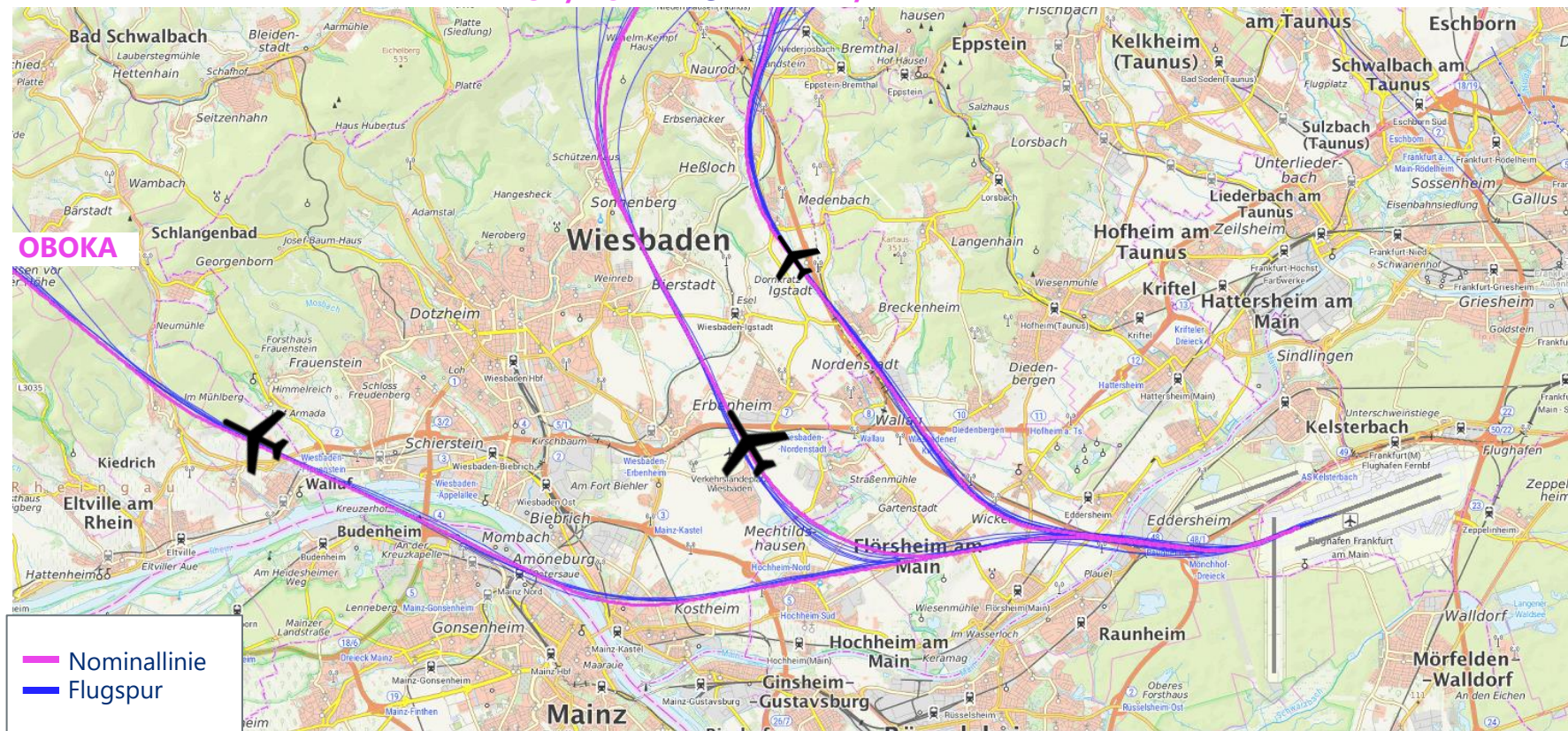
BETRIEBSRICHTUNG 25 (WESTWETTERLAGE)

Bevorzugte Betriebsrichtung bei Rückenwindkomponente bis zu 5 Knoten
66 – 75 % Nutzung im Jahresmittel



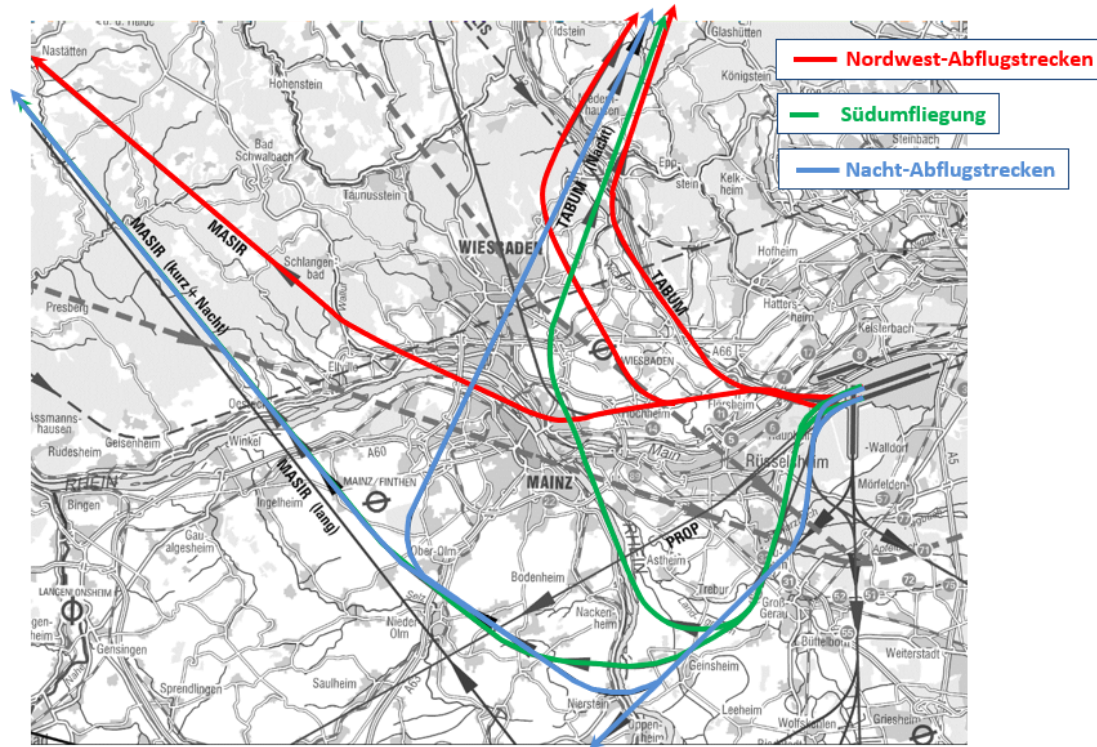
LAGE DER NORTHWEST-ABFLUGSTRECKEN

MARUN/ TOBAK -G MARUN/ TOBAK -F



FLUGVERFAHREN AM FLUGHAFEN FRANKFURT/MAIN

Beschreibung der aktuell gültigen Durchführungsverordnung



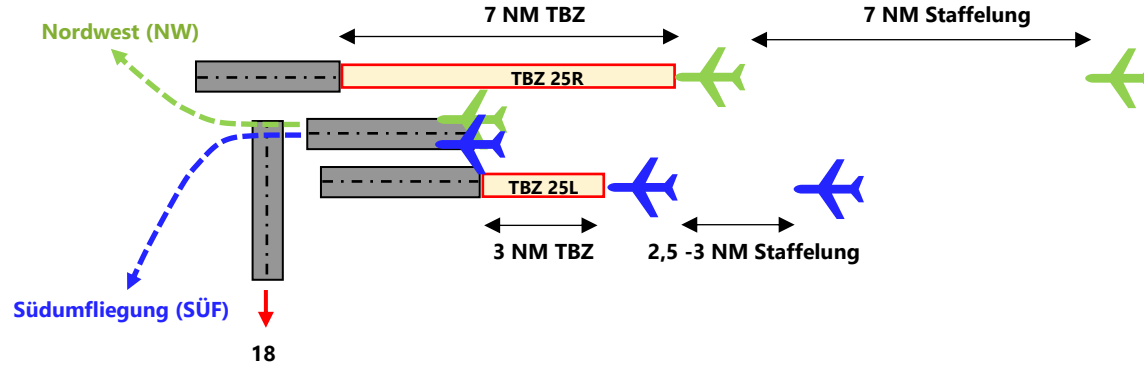
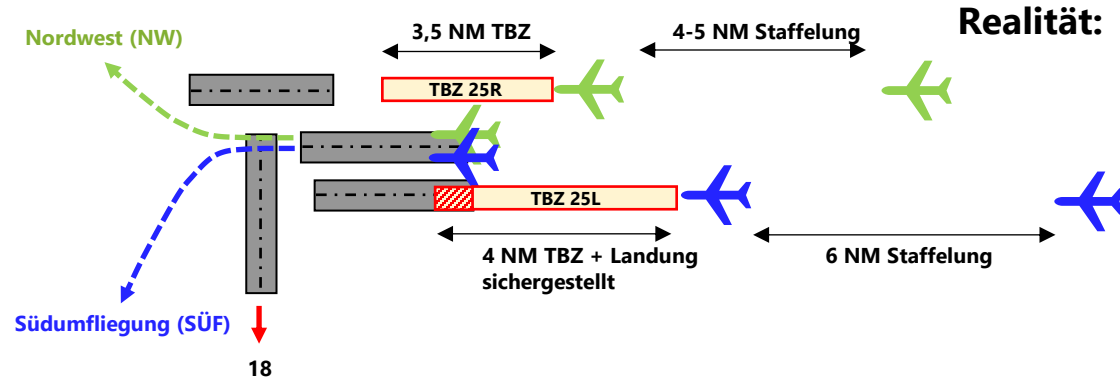
- **Nutzung der Südumfliegung:**
Luftfahrzeuge vom Typ Light, Medium (z.B. A320, B737), Heavy mit mehr als zwei Triebwerken (A340, B747).
- **Nutzung der NW-Abflugstrecken:**
 - Luftfahrzeuge vom Typ Heavy mit zwei Triebwerken
 - oder oben genannte Flugzeugtypen per Einzelfreigabe, wenn es die Wetter- oder die Verkehrssituation erfordert.
- **Nutzung der Nachtabflugstrecke:**
Flugzeugtyp HEAVY/ SUPER mit mehr als zwei Triebwerken (A340, B747, A380), in der Zeit 22:00 - 07:00 Uhr (Ortszeit).

VERÄNDERTE RAHMENBEDINGUNGEN NACH DEM PLANFESTSTELLUNGS- BESCHLUSS ZUM AUSBAU DES FLUGHAFENS FRANKFURT



VERÄNDERTE RAHMENBEDINGUNGEN (I) – TABUZONEN (TBZ)

Annahmen Planfeststellung:



Realität:

Annahmen („Norden nicht nutzbar“):

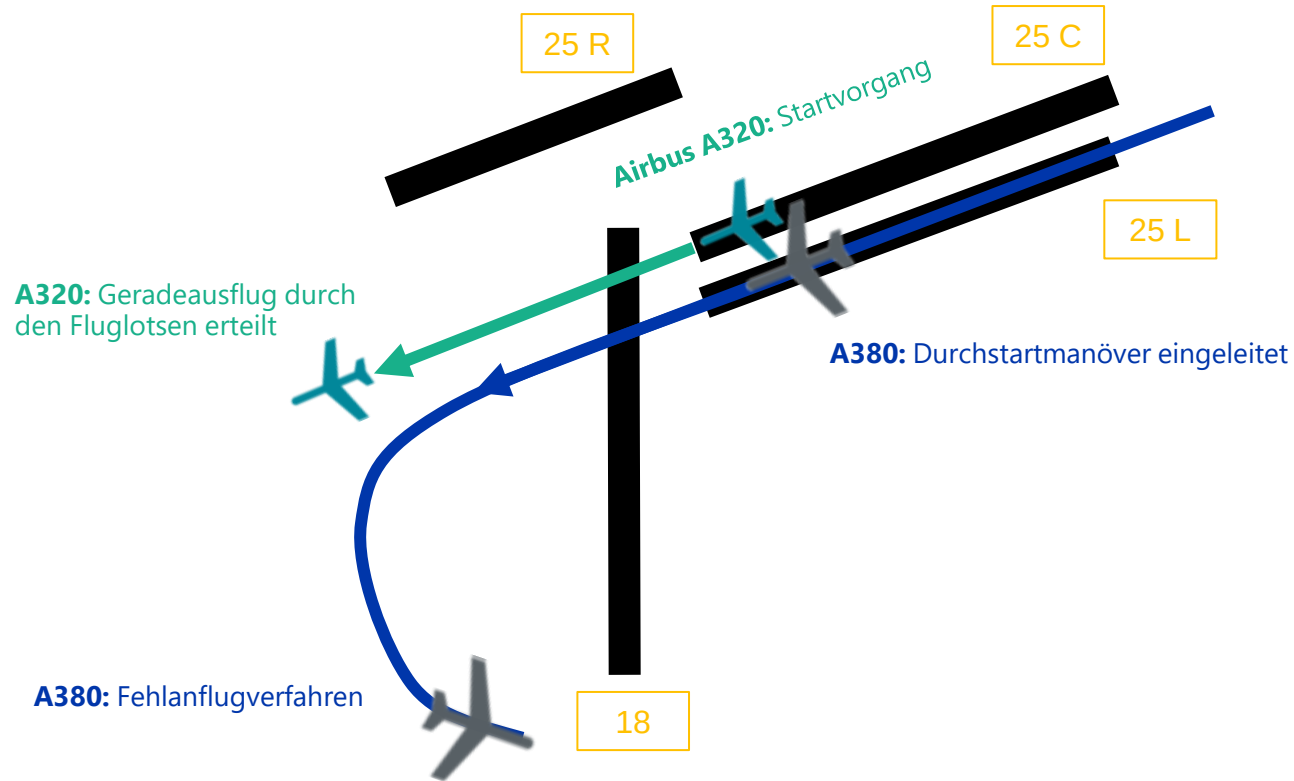
- Höhere Staffelungsabstände und TBZ vor Nordwestbahn als vor Südbahn
- Höhere Abhängigkeit zwischen Starts von Centerpiste nach NW und Landungen auf Nordwestbahn als zwischen Starts von Centerpiste auf SÜF und Landungen auf Südbahn

Realität („Norden besser als Süden“):

- Höherer Staffelungsabstand vor Südbahn schränkt Starts von Center-piste auf SÜF und Landungen auf Südbahn ein (Höhere Abhängigkeit)
- Starts von der Centerpiste nach NW und Landungen auf Nordwestbahn weniger abhängig als geplant

URSACHE - TABUZONE 25L

Schwere Störung vom 13. Dezember 2011



... UND SICH DARAUS ERGEBENDE NEUE ANFORDERUNGEN DER BFU AN DIE DFS

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) hat nach Analyse der schweren Störung folgende Anforderungen an die DFS gestellt:

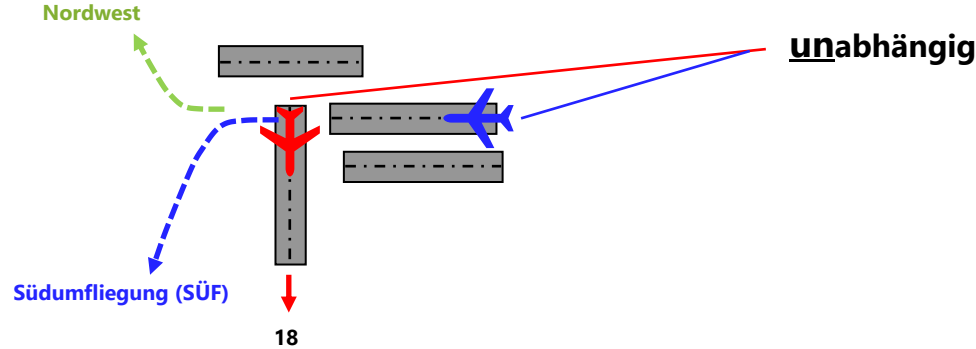
- Entzerrung der An- und Abflugverfahren, insbesondere der Fehlanflug- und der Abflugverfahren.
- Verfahren, die dem Lotsen mehr Reaktionszeit zwischen eines möglichen Fehlanflugverfahrens und eines Starts einräumen. Als Ergebnis wurde eine größere Tabuzone für die Landebahn 25L etabliert.
 - Zusätzlich hat die DFS in der Towerkanzel einen sogenannten „Pull-up Buzzer“ als akustische Warnung für die Anflug- und Abfluglotsen eingerichtet.

Alle Anforderungen wurden umgesetzt. Insbesondere die Tabuzonen 25L führt seither zu Kapazitätsengpässen in der Abwicklung der Abflüge bei Betriebsrichtung West (25) bei Nutzung der Südumfliegung.

Zum 23. Januar 2025 erfolgte im Rahmen von Performance Based Navigation (Leistungsbasierte Navigation) eine Anpassung des Fehlanfluges für die Landebahn 25R mit dem Ziel, die geforderte Entzerrung herbeizuführen. Durch den weiter östlichen Verlauf (früheres Abdrehen) wurden die Kreuzungspunkte mit den NW-Abflugstrecken abgeschafft.

VERÄNDERTE RAHMENBEDINGUNGEN (II) – ABHÄNGIGE SÜDUMFLIEGUNG

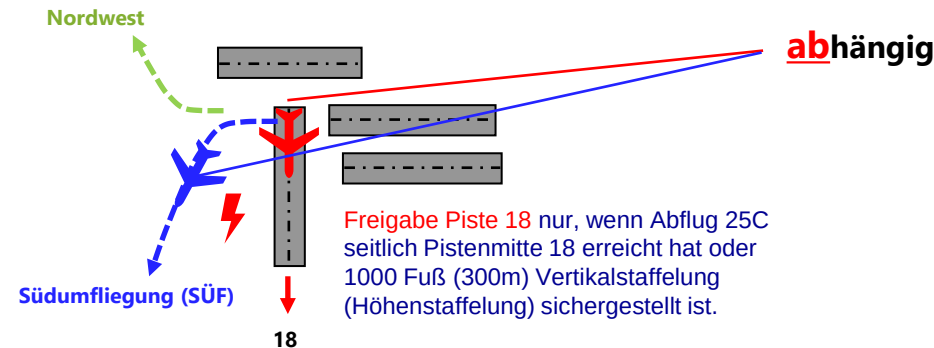
Annahmen Planfeststellung



Annahmen:

- Starts von Centerpiste über SÜF sind **unabhängig** von Starts auf Piste 18

Realität



Realität:

- Starts von Centerpiste über SÜF sind **abhängig** von Starts auf Piste 18
- Selbst bei Herstellung der Unabhängigkeit der SÜF kann im Gesamtsystem die Zielkapazität von 126 Bewegungen pro Stunde nicht erreicht werden.

GRÜNDE FÜR DEN ABHÄNGIGEN BETRIEB ZWISCHEN SÜDUMFLIEGUNG UND STARTBAHN 18 WEST

Verschiedene Vorfälle auf der Südumfliegung, sogenannter „Operational Error“ führten dazu, dass der unabhängige Betrieb zu den Starts auf der Startbahn 18 West eingestellt werden musste (Januar 2013).

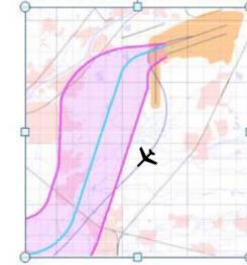
Abflüge von der Centerbahn, die für das Befliegen der Südumfliegung freigegeben wurden, wichen unvorhersehbar von ihrem Kurs ab und steuerten vereinzelt auf die Startbahn 18 West zu. Der Fluglotse musste kurzfristig eingreifen.

Zur Vermeidung dieser Fehler und mit dem Ziel einer Wiederherstellung der Unabhängigkeit wurden diverse Maßnahmen ergriffen. Eine dieser Maßnahmen war die nachträgliche Anpassung der Verfahrensbeschreibung der Südumfliegung.

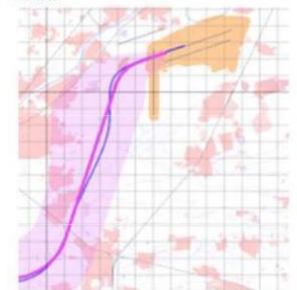
Trotz langjähriger und intensiver Arbeiten kann eine Unabhängigkeit aktuell nicht erzielt werden und erscheint aufgrund weiterer (internationaler) Rahmenbedingungen immer unwahrscheinlicher.

Unterschiedliche Szenarien (echte Flugspuren) zur Veranschaulichung der Probleme bei seinerzeitiger Unabhängigkeit

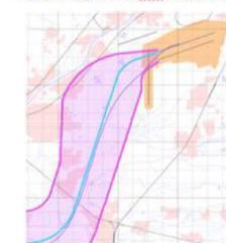
B03: 25 DEP auf M-SID dreht in den DEP-Bereich RWY 18 & DEP18



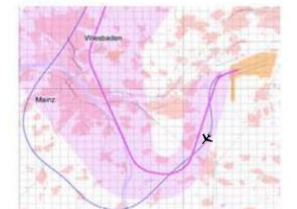
B05: DEP 25 überschneidet beim Intercept das Radial in Richtung Osten



B04: 25C-DEP (M-SID) macht LT Richtung VOR vor 5DME FFM & DEP18



B06: 25 DEP verwechselt M-SID mit N-SID & DEP18

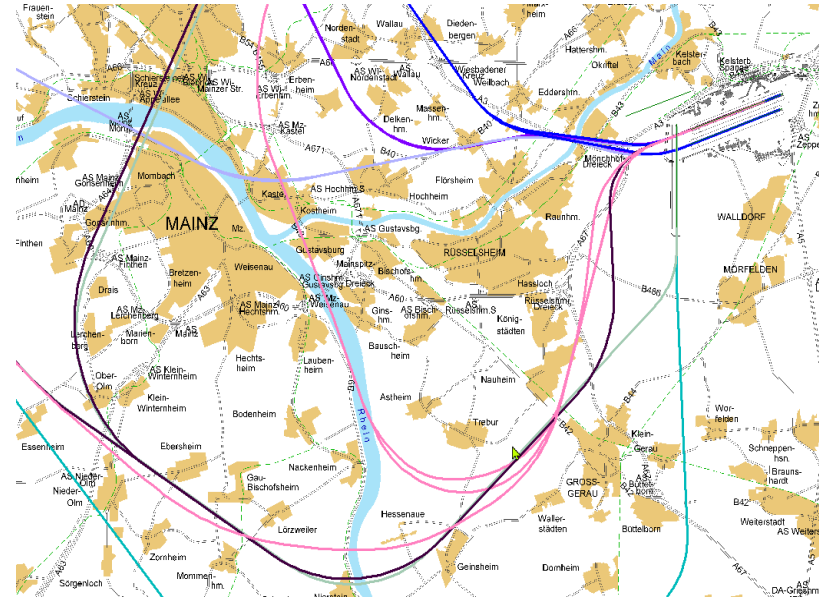


DAS WEITERENTWICKELTE BETRIEBSKONZEPT



DAS WEITERENTWICKELTE BETRIEBSKONZEPT, WESTBETRIEB, BETRIEBSRICHTUNG 25/18

- In Abflugverkehrsspitzen liegende Abflüge sollen zukünftig die vorhandenen Abflugstrecken Richtung Nordwesten (NW) nutzen.
- Die Südumfliegung (SÜF) bleibt Bestandteil des Betriebskonzepts und wird außerhalb der Abflugverkehrsspitzen auf der Centerbahn weiterhin genutzt.
- Die stärkere Nutzung der NW-Abflugstrecken wird spätestens ab einem Eckwert von 110 erforderlich. Dafür ist eine Anpassung der 212. Verordnung zur Festlegung der An- und Abflugverfahren Frankfurt (DVO-Änderung) durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) erforderlich.
- 2/3 der Abflüge werden dabei wie bisher über die Piste 18 erfolgen, das restliche 1/3 über eine Neuverteilung zwischen SÜF und NW mit sukzessiv stärkerer Nutzung der NW-Strecken.



Blau: NW-Strecken

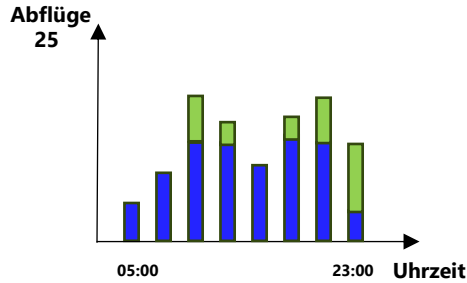
Rosa/schwarz (nachts): SÜF/SÜF nachts

Türkis/Grün: Abflugstrecken v. Piste 18

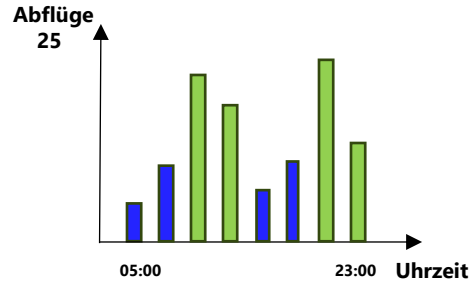
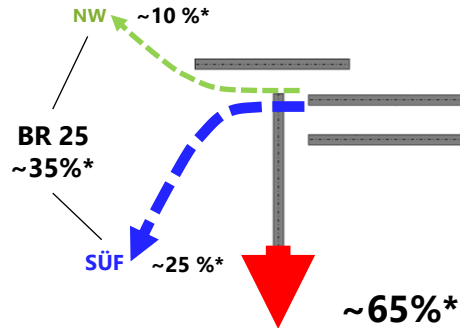
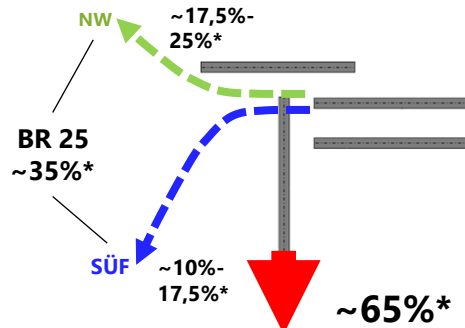
WAS MACHEN WIR IM WEITERENTWICKELTEN BETRIEBSKONZEPT ANDERS ALS HEUTE?

Maßgeblich für das tatsächliche Nutzungserfordernis der NW-Abflugstrecken ist die prognostizierte Zahl an Abflügen 25 in den Betriebsstunden des jeweiligen Tages. Übersteigt diese einen Grenzwert, wird auf die Nordwest-Strecken umgeschaltet und umgekehrt. Die Südumfliegung bleibt Bestandteil des Betriebskonzeptes.

Aktuelles Betriebskonzept*



Weiterentwickeltes Betriebskonzept*



Aktuelles Betriebskonzept:

Grundsätzlich nutzen alle 2-strahligen Heavies die NW-Strecken, alle anderen Muster nutzen bei Abflug Richtung Norden/Nordwesten von RWY25C/L die SÜF.

Per Einzelflugfreigabe (Gewitter, Nichtnutzbarkeit SÜF, Sicherstellung 23h Grenze) werden heute bereits bedarfsweise weitere Abflüge auf die NW-Strecken verlegt.

Weiterentwickeltes Betriebskonzept:

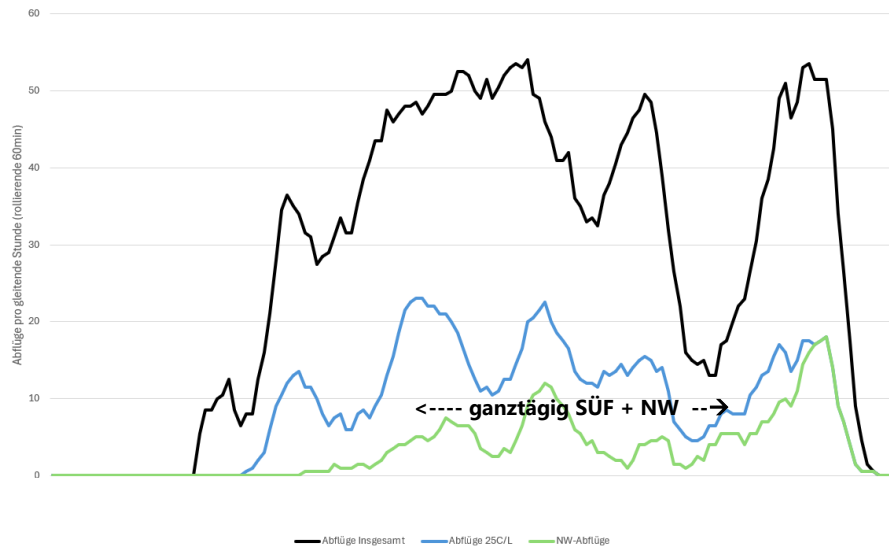
Je nach Abflughnachfrage werden dynamisch alle Luftfahrzeuge Richtung Norden/Nordwesten entweder auf die SÜF oder die NW-Strecken bei Abflug von RWY25C/L geplant. Damit werden auch 2-strahlige Heavies in verkehrsarmen Zeiten auf die SÜF verlegt.

*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

VERGLEICH HEUTIGES UND WEITERENTWICKELTES BETRIEBSKONZEPT ZEIGT DIE ENTSTEHENDEN LÄRMPAUSEN IM NORDEN UND SÜDEN

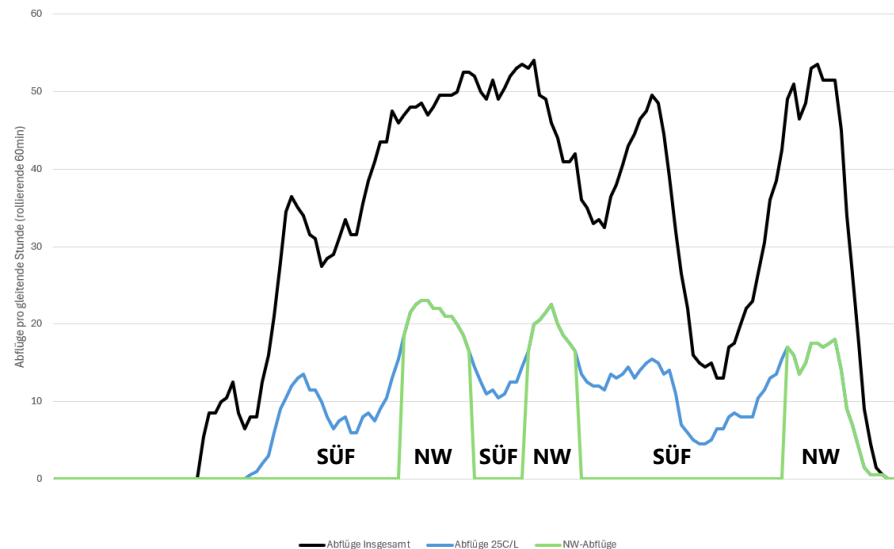
Aktuelles Betriebskonzept

Abflüge pro Tag (2.5./3.5.2025)



Weiterentwickeltes Betriebskonzept*)

Abflüge pro Tag (2.5./3.5.2025)



- ganztägig Abflüge über SÜF und NW
- unabhängig von Verkehrslast
- zur Sicherstellung der 23 Uhr-Grenze werden Abflüge in der abendlichen Nachtrandstunde bereits heute vor-wiegend über NW geführt

- bedarfsgerechter Wechsel zwischen SÜF und NW
- Zeiträume SÜF überwiegen bei aktueller Verkehrslast, in Verkehrsspitzen aber NW
-> Lärmpausen im Norden und Süden
- insgesamt nur geringe Zunahme auf NW

ABSCHÄTZUNG DER LÄRMAUSWIRKUNGEN DES WEITERENTWICKELTEN BETRIEBSKONZEPTS



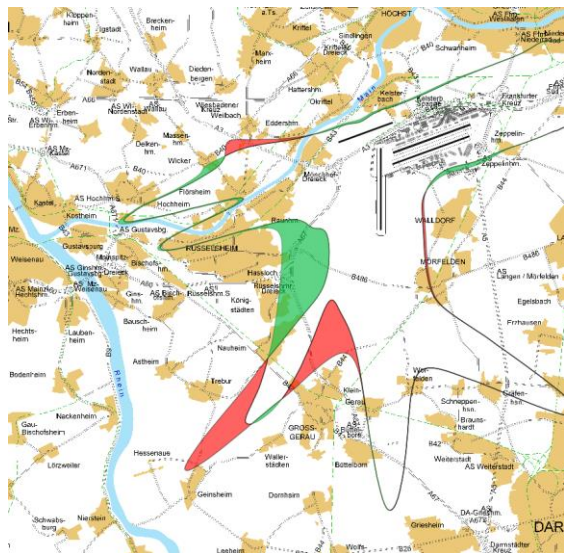
METHODIK DER LÄRMABSCHÄTZUNG

Die Lärmabschätzung wurde von Fraport wie folgt erstellt:

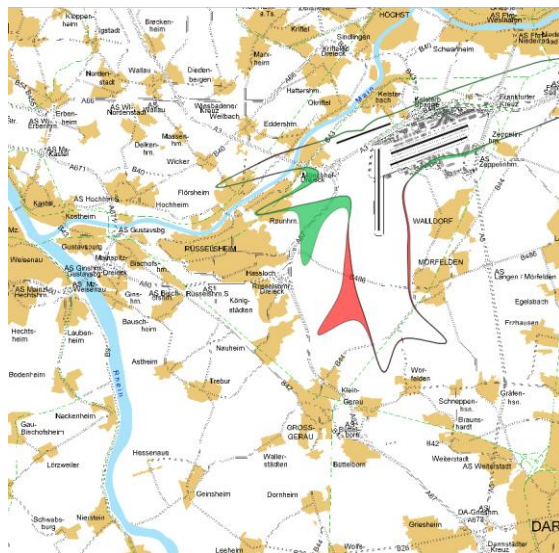
- Grundlage sind die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres 2019, welches insgesamt 514.000 Flugbewegungen aufwies, mit dem dort vorherrschenden Flottenmix (Lfz-Typen).
- Hochrechnung dieser Verkehrsmenge auf die im Jahr 2033 prognostizierten 560.000 Flugbewegungen pro Jahr unter Beibehaltung des Flottenmixes (Lfz-Typen) aus dem Jahr 2019.
- Lärmabschätzung, Schritt 1: 560.000 Bewegungen unter Anwendung des heutigen Betriebskonzepts.
- Verlagerung der Flugbewegungen gemäß weiterentwickelten Betriebskonzept mit einem Anteil von 25% NW und 10% SÜF gleichverteilt über alle Flugzeugtypen; anschließend Verlagerung von 3- und 4-Strahlern auf kurze Abflugstrecke 18-S-SID.
- Lärmabschätzung, Schritt 2: 560.000 Bewegungen unter Anwendung des weiterentwickelten Betriebskonzepts.
- Deltabildung zwischen Schritt 1 und Schritt 2 zur Visualisierung der Lärmzunahmen und Lärmabnahmen.
- Keine Berücksichtigung des sich bis zum Jahr 2033 verändernden, leiseren Flottenmixes (Ausflottung von 3- und 4-strahligen Lfz) und weiterer Schallschutzoptionen.
- Wie bei Szenarienprüfungen üblich: keine Berücksichtigung des sog. Sigmazuschlages (bspw. für Abweichungen bei der Betriebsrichtungsverteilung vom langjährigen Mittel) bei den Lärmberechnungen

ERGEBNIS DER LÄRMABSCHÄTZUNG

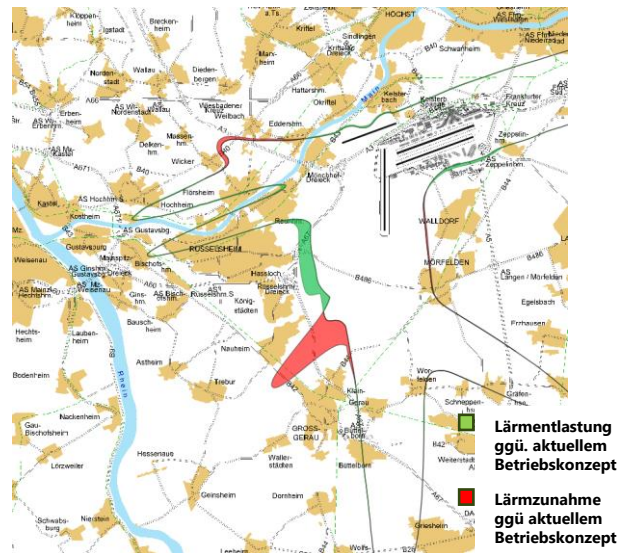
LAeq Tag 55dB



LAeq Tag 60dB



LAeq Nacht 50dB & NAT 6x68dB



- Es ergeben sich Veränderungen in der Region.
- Das weiterentwickelte Betriebskonzept bietet Potential, die Gesamtzahl der Lärmbetroffenen gegenüber dem aktuellen Betriebskonzept leicht reduzieren zu können. Positiv wirkt sich dabei die weitere Ausflottung der 3- und 4-strahligen Luftfahrzeugtypen aus.
- Endgültige Lärmberechnungen werden im weiteren Regelprozess für das Bezugsjahr 2033 auf Basis des für die Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches zu erstellenden Datenerfassungssystems (DES) erstellt. Dieses wird das weiterentwickelte Betriebskonzept unterstellen und auch die zu erwartenden Flottenmodernisierungen berücksichtigen. Die Berechnungen werden vrsl. im 1. Halbjahr 2026 vorliegen.

DAS WEITERENTWICKELTE BETRIEBSKONZEPT ERÖFFNET WEITERE PERSPEKTIVEN FÜR LÄRMMINDERUNG UND LÄRMSCHUTZ

- **Lärmpausen bei Betriebsrichtung 25:**

kein morgendlicher Einfluss durch weiterentwickeltes Betriebskonzept, abends positiver Einfluss

➔ **Das Lärmpausenkonzept kann auch bei steigenden Verkehrsmengen weiterhin stabil sichergestellt werden.**

- **Mögliche Nutzung der kurzen Abflugstrecke ULKIG S (Startbahn 18 West):**

Die in der Planfeststellung ursprünglich unterstellte Nutzung der kurzen Abflugverfahren für alle Flugzeugtypen könnte mit dem weiterentwickelten Konzept möglich werden und sollte zur Entlastung von Büttelborn/Klein-Gerau/Mörfelden-Walldorf, Worfelden usw. näher untersucht werden

- **Verstärkte Nutzung der F-SID:**

Bewertung weiterer Optimierungsmöglichkeiten der NW-Flugrouten durch intensivere Nutzung der kurzen Abflugstrecken empfehlenswert

- **Weitere Optimierung der PBN-Flugverfahren:**

Untersuchung potenzieller Lärmentlastung durch punktuelle Optimierung der Flugstrecken beispielsweise über Hochheim, Mainz-Kostheim und Mainz-Mombach sowie im Bereich Geinsheim, Nierstein und Oppenheim; Prüfung der Überführbarkeit sog. RNAV1 Strecken auf RNP1/RF.

ZUSAMMENFASSUNG



DAS WICHTIGSTE NOCHMAL IN KÜRZE

- Bereits heute bestehen in Verkehrsspitzen Kapazitätsengpässe, die eine verstärkte Nutzung der NW-Abflugstrecken erfordern. Spätestens ab einem Eckwert von 110 ist eine Veränderung am aktuellen Betriebskonzept des Flughafens bei Westbetrieb in Form von Veränderungen der Nutzungsanteile auf bereits vorhandenen Flugrouten notwendig. Dafür hat auch eine Anpassung der Durchführungsverordnung (DVO) für die Flugsicherung zu erfolgen.
- Das weiterentwickelte Betriebskonzept ist nach juristischer Einschätzung von Fraport und DFS konform zum Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Frankfurt. Von den betrieblich geeigneten Konzepten stellt das weiterentwickelte Betriebskonzept das lärmseitig vorteilhafteste dar.
- Die Südumfliegung bleibt Bestandteil des Konzepts und wird weiterhin genutzt.
- Die bisherigen Lärmabschätzungen zeigen, dass das Konzept unter den im Planfeststellungsverfahren als abgewogen geltenden Lärmbetroffenenzahlen bleibt. Es bietet auch das Potenzial, die Anzahl der Lärmbetroffenen gegenüber dem aktuellen Betriebskonzept zu reduzieren und weitere Lärminderungsmaßnahmen zu ermöglichen.

DIE NÄCHSTEN SCHRITTE

- Einbindung der Ministerien, Aufsichtsbehörden, Gremien sowie aller an dem Prozess beteiligten Organisationen.
- Auftakt soll Vorstellung des Weiterentwickelten Betriebskonzepts in einer der nächsten Sitzungen der Fluglärmkommission Frankfurt sein.
- Einhaltung des bisher gelebten und bekannten Regelprozesses.
- Der Dialog wird fortgeführt.