



WEITERENTWICKELTES BETRIEBSKONZEPT (WBK)

Bürgerversammlung Flörsheim

03. September 2026



DFS Deutsche Flugsicherung



DAS WEITERENTWICKELTE BETRIEBSKONZEPT (WBK): VIDEO

DAS WEITERENTWICKELTE BETRIEBSKONZEPT
Sicherheit erhalten, Wachstum ermöglichen.



DFS Deutsche Flugsicherung



Das Video und alle wichtigen Informationen finden Sie auch unter dem Link:

<https://www.fraport.com/de/geschaeftsfelder/betrieb/flug-und-terminalbetrieb/betriebskonzept.html>

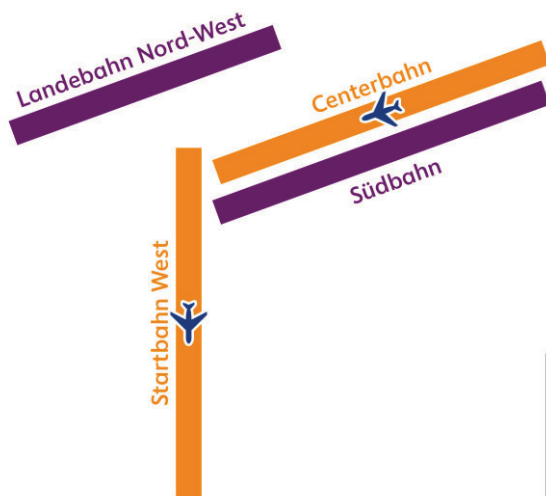
GESCHÄFTLICH (TLF:GREEN)

DFS/Fraport AG

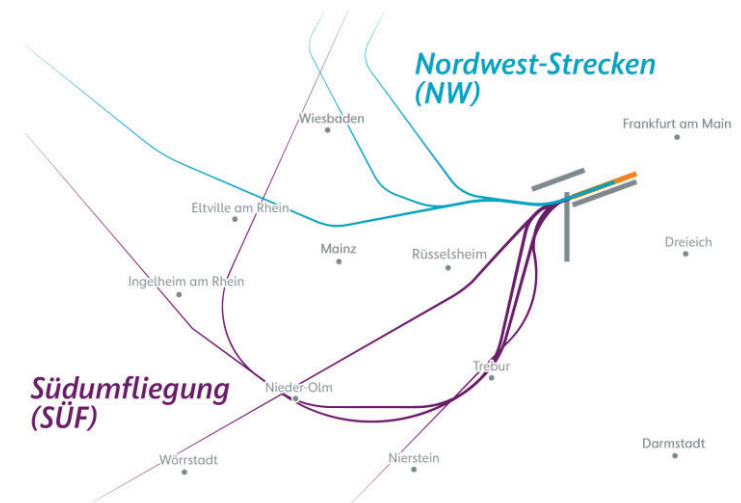
WORUM GEHT ES?

ANPASSUNGEN BEI ABFLÜGEN BEI WESTBETRIEB

- DFS und Fraport haben das **Betriebskonzept** für den Flughafen Frankfurt weiterentwickelt.
- Es geht um die Nutzung bestehender Abflugverfahren bei Westwind – dem so genannten **Westbetrieb**. Westwind herrscht in Frankfurt **an rund zwei Dritteln der Verkehrstage**.
- Betroffen sind ausschließlich Starts von der **Centerbahn**. Von ihr startet bei Westbetrieb **rund ein Drittel aller Abflüge**. Der Großteil startet unverändert von der Startbahn West.



GESCHÄFTLICH (TLP:GREEN)



Von der Centerbahn gibt es zwei bestehende **Abflugverfahren**:

- Südumfliegung (SÜF)
- Northwest-Abflugstrecken (NW)

Beide Abflugverfahren bleiben Teil des Betriebs.

WARUM WURDE DAS BETRIEBSKONZEPT WEITERENTWICKELT?

DAS BISHERIGE KONZEPT REICHT NICHT MEHR AUS

1

Gesetzliche Überprüfung des Lärmschutzbereichs

- Das HMWVW muss den Lärmschutzbereich (LSB) alle zehn Jahre überprüfen und neu festsetzen.
- Grundlage dafür ist ein Betriebskonzept, das den für 2033 prognostizierten Verkehr sicher abwickeln kann.
- Das bestehende Betriebskonzept stammt aus dem Jahr 2001. Es bildet den zukünftigen Betrieb nicht realistisch ab und muss daher angepasst werden.

2

Veränderte betriebliche Rahmenbedingungen

- Die Südumfliegung steht heute nicht mehr im ursprünglich geplanten Umfang zur Verfügung.
- Abflüge von der Centerbahn über die Südumfliegung sind heute nicht unabhängig von Starts auf der Startbahn 18 West möglich. Diese Abhängigkeit begrenzt die Kapazität.
- Im Nordwesten wiederum bestehen heute größere Kapazitätsreserven als ursprünglich angenommen.

3

Aktuelles Konzept stößt an Kapazitätsgrenzen

- Für 2033 sind 560.000 Flugbewegungen pro Jahr prognostiziert.
- Das entspricht einem Eckwert von 118 Flugbewegungen pro Stunde.
- Ab 108 Flugbewegungen pro Stunde erreicht das heutige Konzept bei Westbetrieb seine Kapazitätsgrenzen.



Für die anstehende Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs braucht es ein Betriebskonzept, das die betriebliche Realität abbildet und den zukünftigen Verkehr sicher, geordnet und flüssig bewältigen kann.

GESCHÄFTLICH (TLP:GREEN)

DFS/Fraport AG

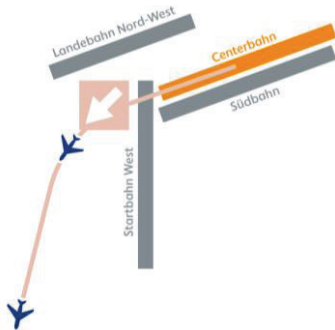
WAS ÄNDERT SICH? WAS BLEIBT BESTEHEN?

BESTEHENDE ABFLUGVERFAHREN WERDEN FLEXIBLER GENUTZT

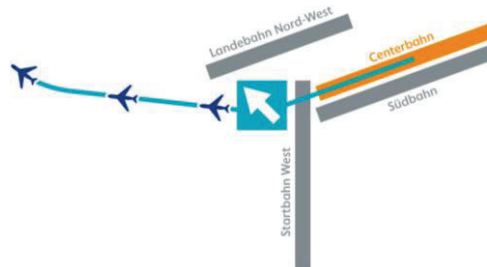
Was ändert sich?

- Die Nutzung der Abflugverfahren von der Centerbahn (25C) richtet sich künftig nach dem Verkehrsaufkommen.
- Die DFS steuert den Verkehr nach einer Art Weiche: Je nach Nachfrage werden alle Flugzeugtypen über eine der beiden Abflugstrecken geleitet.
- Vierstrahlige Heavies werden wenn immer möglich von Northwest auf die Startbahn West verlagert.

Geringe Nachfrage: **Südumfliegung**



Hohe Nachfrage: **Northwest-Abflugstrecken**



Entweder Südumfliegung oder Northwest-Abflugstrecken, nie beides gleichzeitig!

So entstehen in beiden Regionen Phasen ohne Überflüge.

GESCHÄFTLICH (TLP:GREEN)

Was bleibt bestehen?

- Verteilung der Abflüge erfolgt auf bestehenden Strecken – es entstehen keine neuen Flugrouten.
- Die Südumfliegung wird weiterhin so oft wie möglich genutzt.
- Der Betrieb bei Ostwind ist nicht Teil der Anpassungen.
- Rund zwei Drittel der Abflüge bei Westbetrieb starten weiterhin über die Startbahn West.

> 90%

aller Flugbewegungen bleiben unverändert

WELCHE AUSWIRKUNGEN HAT DAS?

IM NORDWESTEN WERDEN SCHRITTWEISE MEHR ABFLÜGE VERLAUFEN

Sukzessive „Hereinwachsen“ im Nordwesten:

Inkrafttreten

- Das wBK wird erforderlich, wenn der Eckwert 108 Flugbewegungen pro Stunde übersteigt.
- Nach aktuellem Stand: etwa zwischen 2028 – 2030.

Tagsüber

- Zu Beginn: im Jahresdurchschnitt 1 – 2 zusätzliche Flugbewegungen pro Stunde nach NW
- Langfristig: im Jahresdurchschnitt max. 3 – 4 zusätzliche Flugbewegungen pro Stunde nach NW.

Abends

- In der letzten Betriebsstunde vor dem Nachtflugverbot entstehen voraussichtlich keine zusätzlichen Flugbewegungen nach NW gegenüber heute.

Das weiterentwickelte Betriebskonzept (wBK) soll in Kraft treten, sobald es das Verkehrsaufkommen erfordert. Die Berechnungen beziehen sich auf den Vergleichszeitraum 2025. Die Werte sind Durchschnittswerte auf den gesamten Tag und im Jahresmittel gerechnet.

Grundsätzlich gilt:

Zuverlässige Nachtruhe

Konsequente Einhaltung des Nachtflugverbots (23:00 Uhr Grenze)

Flexibel am Tag

Im Tagesverlauf wechselnde Zeitfenster ohne Überflüge zwischen Nordwesten und Südumfliegung.

Leisere Flugzeuge im Einsatz

Fluggesellschaften setzen zunehmend modernere, leisere Flugzeugmodelle ein, was die Lärmauswirkungen minimiert.

WELCHE AUSWIRKUNGEN HAT DAS?

TAGSÜBER WERDEN MEHR ABFLÜGE ÜBER FLÖRSHEIM VERLAUFEN

Wie Flörsheim betroffen ist

- Die Nordwest-Abflugstrecken verlaufen über Flörsheim, insbesondere über den Stadtteil Wicker.
- Sie werden bereits heute durch die DFS für alle 2strahligen Großraumflugzeuge ganztägig und für weitere Luftfahrzeuge mit entsprechendem Ziel im Norden in der letzten Betriebsstunde zwischen 22 und 23 Uhr verstärkt genutzt.
- Abends entstehen durch das weiterentwickelte Betriebskonzept im NW keine zusätzlichen Flugbewegungen gegenüber heute.
- Anders als heute wird es künftig auch tagsüber Phasen mit mehr Abflügen über Flörsheim geben.

Was noch geprüft wird

- Die veränderte Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken wird in die Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs einbezogen.
- Nach aktuellem Stand wird sich der Lärmschutzbereich in Flörsheim gegenüber dem bestehenden Lärmschutzbereich von 2011 ausweiten.
- Wo der Lärmschutzbereich künftig genau verläuft und welche Schutzansprüche daraus folgen, prüft und entscheidet das HMWW im gesetzlich geregelten Verfahren.



GESCHÄFTLICH (TLP:GREEN)

DFS/Fraport AG

WAS WIRD FÜR DEN SCHALLSCHUTZ GETAN?

BESTEHENDE MAßNAHMEN UND ZUSÄTZLICHES LÄRMSCHUTZPAKET



Was wir bereits tun

Aktiver Schall- schutz

- Lärmabhängige Start- und Landeentgelte
- Lärmindernde Flugverfahren
- Lärmpausen in den Nachtrandstunden
- Nachtflugverbot nach 23:00 Uhr

Passiver Schall- schutz

- Bisher drei Schallschutzprogramme für die Region, Allein im letzten Programm rund 60 Mio. € investiert
- 24.400 Haushalte gefördert für baulichen Schallschutz (Fenster, Lüftung), Außenwohnbereichsentschädigung für 11.900 Haushalte



Was wir darüber hinaus tun

Lärm- schutz- paket Nordwest

Fraport und HMWVW haben gemeinsam ein Lärmschutzpaket erarbeitet – mit folgenden Vereinbarungen:

- Lärmpause bis 6 Uhr im Nordwesten bei Westbetrieb
- Lärmschutzmaßnahmen werden schneller erstattet und die finanzielle Unterstützung geht deutlich über das gesetzliche Maß hinaus
- ein freiwilliges Schutzgebiet nördlich des Mains gibt weiteren Anwohnenden Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen
- Weitere Anreize für Airlines, schneller auf lärmärmere Flugzeuge umzusteigen.

LÄRMSCHUTZPAKET NORDWEST

BAUSTEINE IM ÜBERBLICK – PASSIVE SCHALLSCHUTZMAßNAHMEN

Fraport AG und die Fluglärmschutzbeauftragte des Landes Hessen (HMWVW) haben gemeinsam ein Lärmschutzpaket im Zusammenhang mit der Neufestsetzung des LSB 2033 auf Basis des weiterentwickelten Betriebskonzepts (wBk) erarbeitet. Die folgenden Bausteine wurden vereinbart:

Verzicht auf die 6-jährige Entstehungsfrist	Kein 5-dB-Abschlag bei Bestandsgebäuden	Inflationsausgleich beim passiven Schallschutz	Höherwertige Belüftung und Klimatisierung	Freiwilliges erweitertes Schutzgebiet
Fraport verzichtet auf die gesetzlich vorgesehene 6-jährige Wartefrist für Kostenerstattungsansprüche beim baulichen Schallschutz.	Fraport verzichtet auf den zusätzlichen Abschlag von 5 dB bei Bestandsgebäuden, die bereits frühere Schallschutzprogramme in Anspruch genommen haben, sodass statt 8 dB nur die regulären 3 dB als Differenz beim Schalldämmmaß erreicht werden müssen.	Fraport erhöht die Erstattungsobergrenze für passiven Schallschutz von 150 €/qm Wohnfläche um einen Inflationsausgleich von ~40% (entsprechend dem Anstieg des allgemeinen Verbraucherpreisindex für Deutschland im Zeitraum 2009–2025).	Fraport erstattet auch anteilig die Kosten für höherwertige Belüftung oder Klimatisierung über das gesetzliche Mindestmaß hinaus; die Höhe der anteiligen Kostenerstattung richtet sich dabei nach dem Preis für einen Austauschlüfter als Referenzgröße (Stichwort: „Flexibilisierung“).	Fraport definiert ein freiwilliges Schutzgebiet nördlich des Mains (Flörsheim/Eddersheim) unter den NW-Abflugstrecken, das über die Ansprüche gem. LSB 2033 hinaus, qualitativ weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen erhält („Lärmschutzfonds NW“).

ZEIT FÜR IHRE ANLIEGEN

LASSEN SIE UNS INS GESPRÄCH KOMMEN



Wir haben erläutert, was sich im Betrieb am Flughafen Frankfurt verändert und was dies für Flörsheim bedeutet.

Jetzt möchten wir Ihre Fragen beantworten und Ihre Hinweise aufnehmen.

GESCHÄFTLICH (TLP:GREEN)

DFS/Fraport AG

