



Bürger gegen Fluglärm

Infoveranstaltung 9.9.2026



Was beantragt der Flughafen?

- ➔ 60 Starts und Landungen pro Stunde in den Zweibahnstunden
- ➔ Flexibilisierung der Ersatzbahn-Nutzung
- ➔ Weiterer Ausbau von Abstellpositionen (8)

Die Folge:

- ➔ Noch mehr Flüge **6-8 Uhr** und **21-24 Uhr**

Obwohl „eigentlich“ die Tagesrand- , Nachtrand- und v.a. die Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr besonders geschützt werden müssten. (§29b Luft-VG)

2005 gab es für die Erhöhung von 40 auf 45 FB ein **Risiko-Gutachten**.

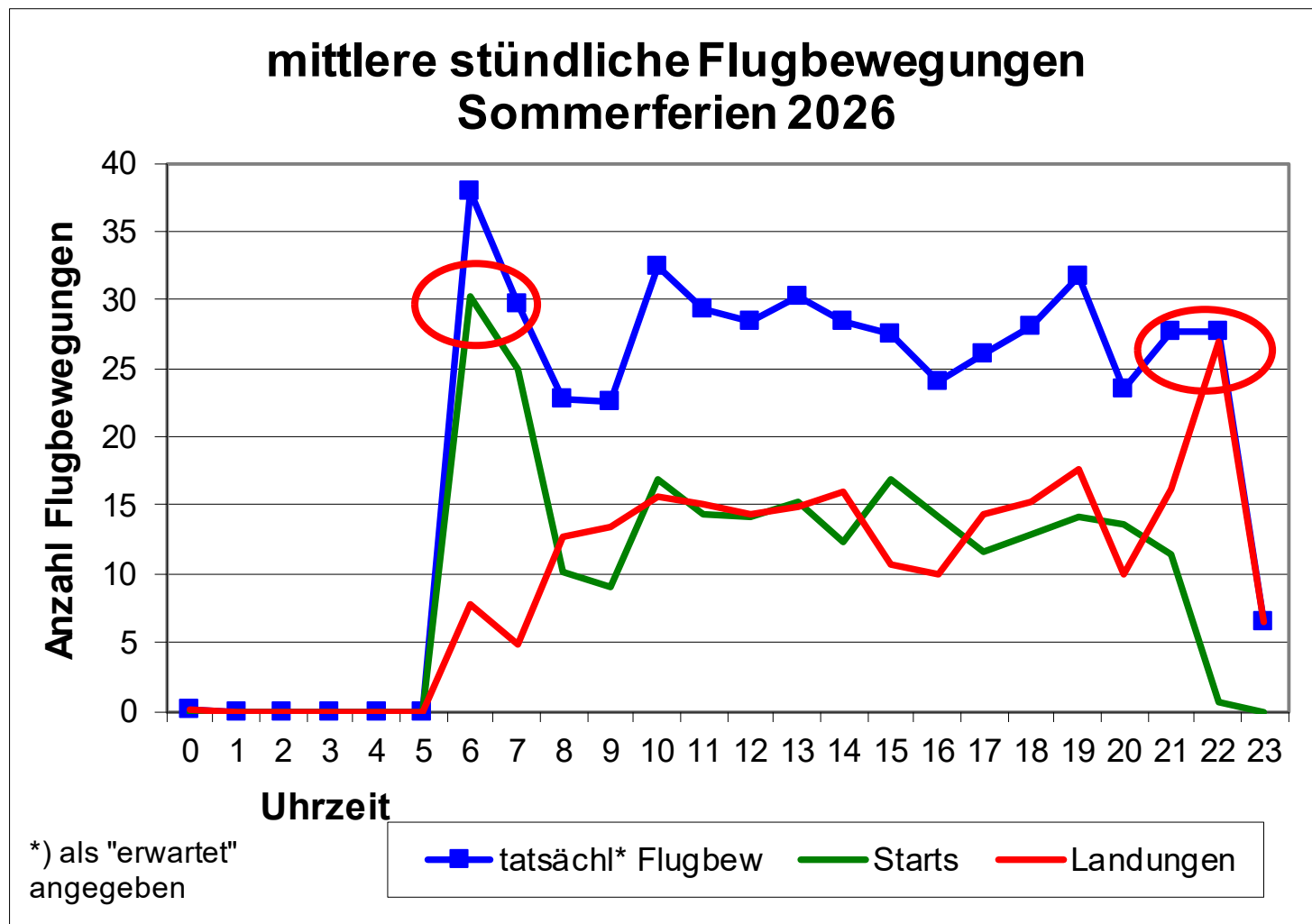
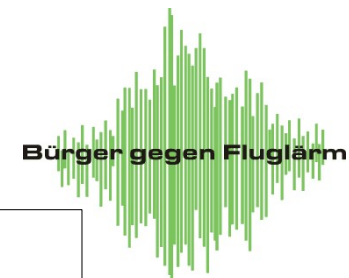


- Das Ergebnis steht u.a. in der Betriebsgenehmigung 2005 auf S.80:

während dieser Verkehrsspitzen sicher abzuwickeln ist. Die geringeren, aber regelkonformen Staffellungsabstände bedingen allerdings eine höhere Überwachungsleistung von Fluglotsen und Piloten. Der höchste LOS-Wert für das Prognoseszenario steigt um bis zu 37 %, verglichen mit dem sog. TLS - Target Level of Safety - , auf $6,8 \times 10^{-6}$.

Und jetzt soll für eine Erhöhung von 45 auf 60 FB/h KEIN Risiko-Gutachten nötig sein???

Wo sind die Verkehrsspitzen? In Grün die Startspitze
In Rot die Landespitze 22-23 Uhr (und darüber hinaus)



Und das soll BEIDES noch viel schlimmer werden? Wofür?



Die Nachtflugregeln im Vergleich:

DUS

Ldg. planbar bis 23 Uhr, alle dürfen
ohne Info und Frage bis **23.30**
Home base carrier bis **24:00**:
Eurowings, TUI, Condor

Fraport

Ldg. bis **23** Uhr, danach:
LUFTAUFSICHT fragen !

Erst danach: Luftaufsicht fragen ! („ausnahmsweise“ Verspätungen?)

Die Folge: die o.g. Airlines planen zu knapp und nehmen Verspätungen nach 23 Uhr billigend in Kauf. Hinzu kommen die Verspätungen, die durch die Zulassung von 33 planbaren Ldg. 22-23 Uhr erzeugt werden, weil dies nur funktioniert, wenn a) keiner aus 21-22 Uhr verspätet ist UND b) die 33 Ldg. exakt gleichverteilt in der 1. Nachtstunde kommen. Sind es z.B. in der ersten halben Stunde nur 15 statt 16 o.17, dann läuft die 2. halbe Stunde über.

Klarer kann ein Abwägungsfehler der Behörde nicht mehr sein. Die zentrale Frage: ist es dem OVG NRW erlaubt, dem Budericher vorzuhalten, dass es zur selben Zeit in Ratingen ja ab 22 Uhr leiser wird? NIEMALS !



Die Nachtflugregeln im Vergleich:

DUS

Ldg. planbar bis 23 Uhr, alle dürfen
ohne Info und Frage bis **23.30**

Home base carrier bis **24:00**:

Eurowings, TUI, Condor

Fraport

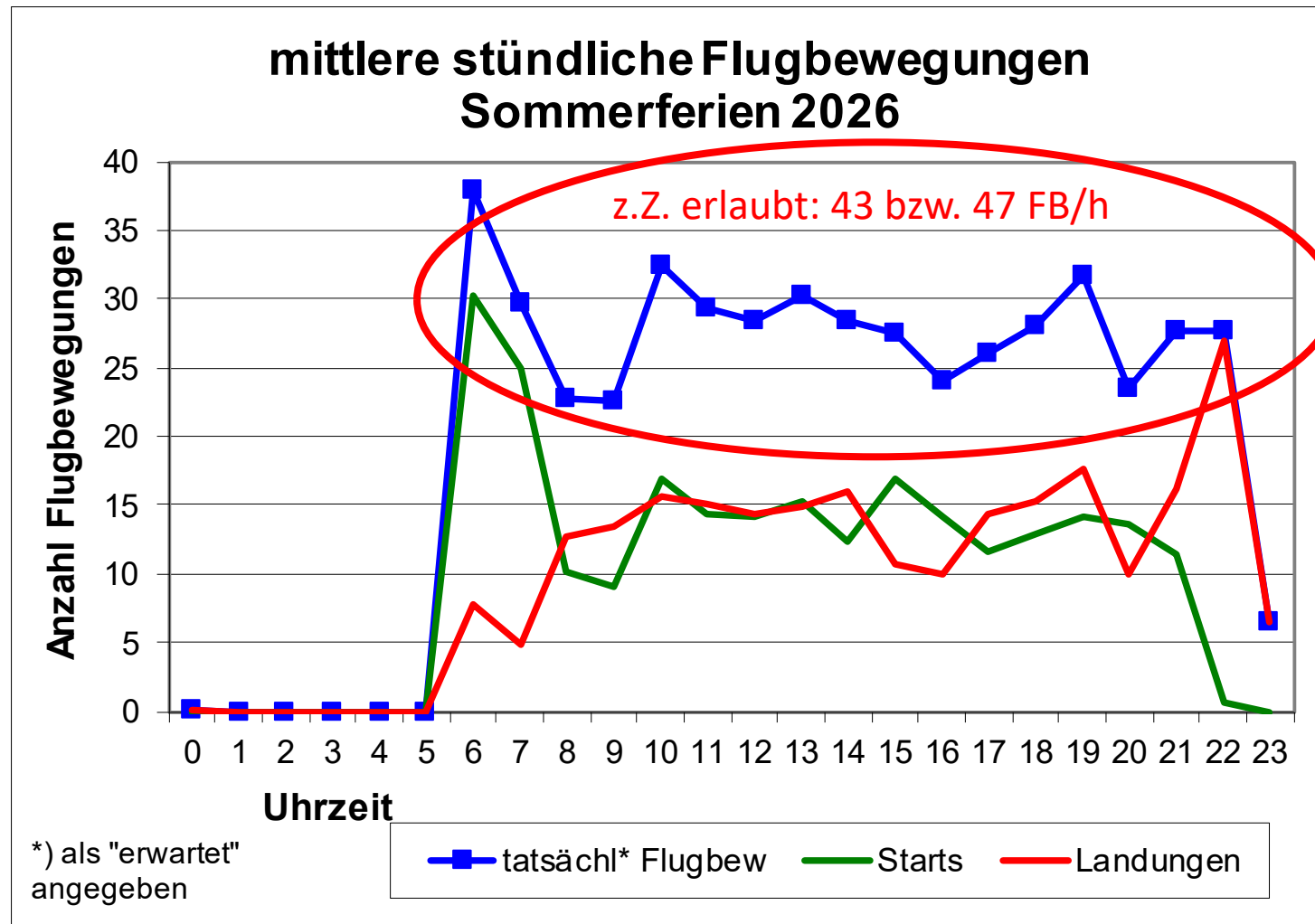
Ldg. bis **23** Uhr, danach:
LUFTAUFSICHT fragen !

Erst danach: Luftaufsicht fragen ! („ausnahmsweise“ Verspätungen?)

Die Folge: die o.g. Airlines planen zu knapp und nehmen Verspätungen nach 23 Uhr billigend in Kauf. Hinzu kommen die Verspätungen, die durch die Zulassung von 33 planbaren Ldg. 22-23 Uhr erzeugt werden, weil dies nur funktioniert, wenn a) keiner aus 21-22 Uhr verspätet ist UND b) die 33 Ldg. exakt gleichverteilt in der 1. Nachtstunde kommen. Sind es z.B. in der ersten halben Stunde nur 15 statt 16 o.17, dann läuft die 2. halbe Stunde über.

Oder noch klarer gefragt: sind wir hier Menschen 2. Klasse?

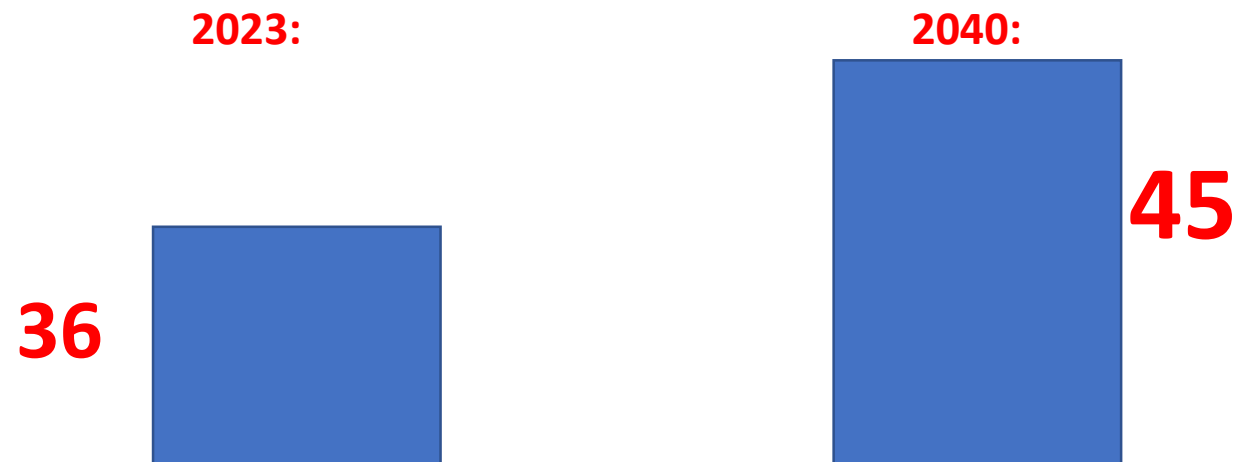
In Blau die Gesamt-FB je Stunde: die erlaubten 43/47 werden nicht einmal ansatzweise erreicht. Was also soll der Antrag?



Es geht „nur“ um noch mehr **Übernachter**. Daher auch die zusätzlichen Abstellpositionen. Z.Z. übernachten ca. 60-65 Jets am Flughafen. Dafür stehen ausreichend Abstell-Positionen zur Verfügung. Was also will der Flughafen? Er will noch mehr Billig-Airlines anlocken, und dies mit dem Werbe-„Argument“, dass man ja bis 24 Uhr landen dürfe.

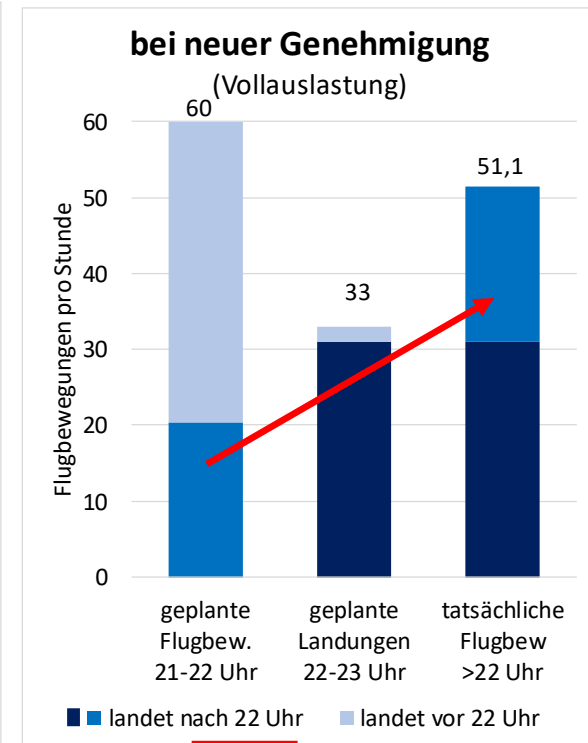
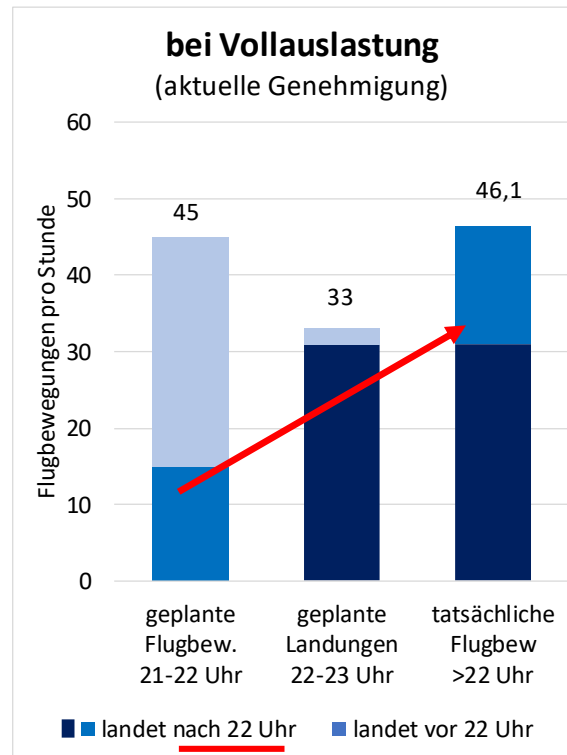
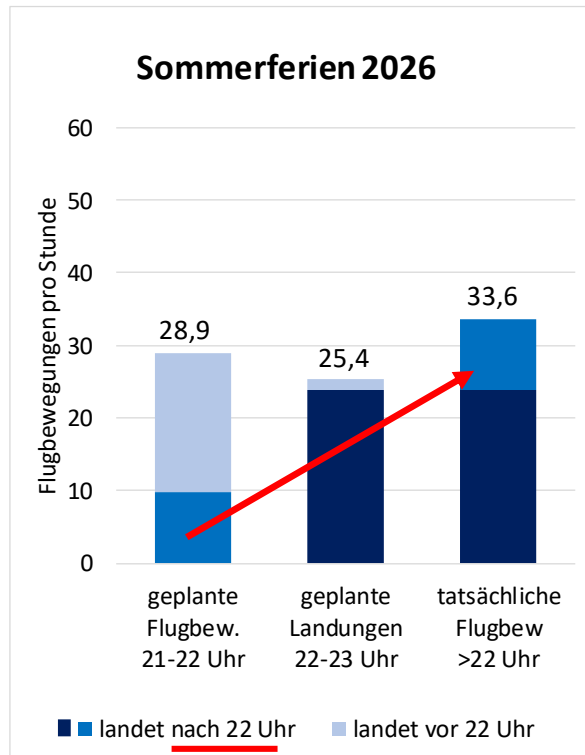


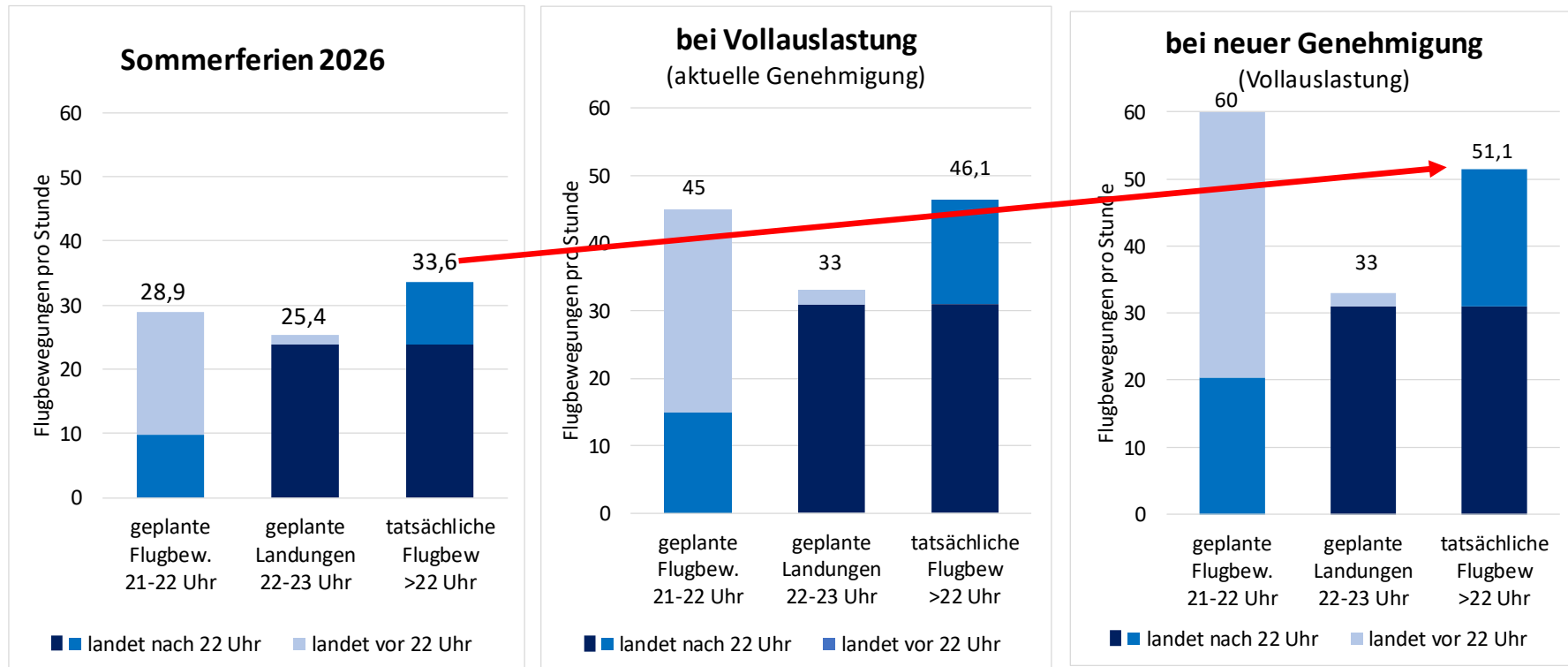
Prognose FB pro Nacht nach 22 Uhr :



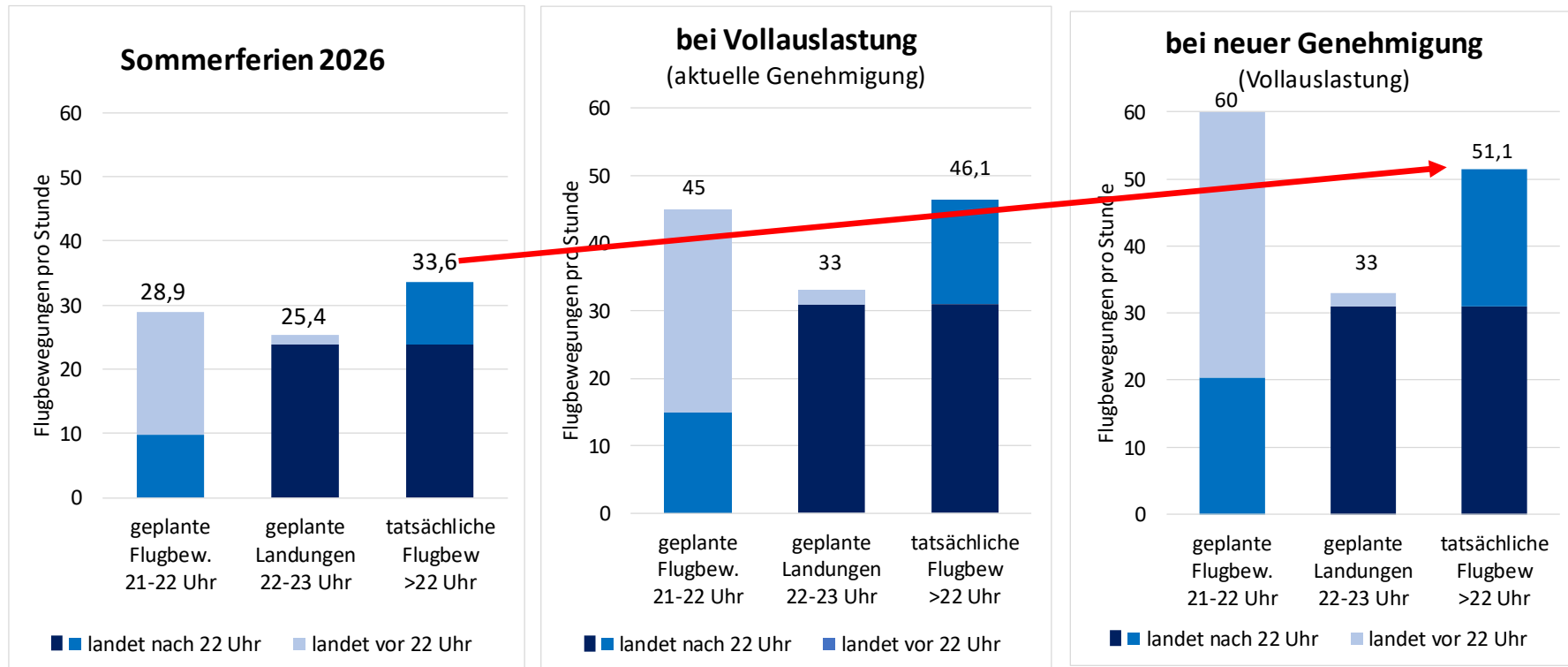
Und das bei 33 erlaubt planbaren Landungen nach 22 Uhr ???

Die Erklärung: von den 21-22 geplanten Landungen verspäten sich rund ein Drittel in die 1. Nachtstunde. Das führt dazu, dass die dort (zulässig) geplanten bis zu 33 Landungen nicht vor 23 Uhr abgewickelt werden können.





Es soll also alles noch viel schlimmer werden: die beantragte Erhöhung auf 60 FB/h wird v.a. frühmorgens und spätabends/nachts gebraucht.



Der Flughafen sagt: die Gesamtzahl steigt kaum. Für die Nacht sei keine Zunahme der Lärmbelastung zu erwarten. Man kann ja mal einfach...

Was sagt der Flughafen?

Bürger gegen Fluglärm

durchgeführt werden muss, vermieden werden. Durch die Beibehaltung der bereits seit 2005 bestehenden Obergrenze von 131.000 Gesamt-Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten ist das Vorhaben für die Anwohner nur mit einem geringfügigen Anstieg der Fluglärmbelastung im Prognoseszenario gegenüber dem Referenzszenario (vgl. Anlage 7) verbunden.

c) Alternativen

Zu dem Vorhaben bestehen keine Alternativen. Es geht um die Optimierung der flugbetrieblichen Leistungsfähigkeit des Verkehrsflughafens Düsseldorf. Entsprechende bauliche und betriebliche Maßnahmen haben daher auf dem Flughafengelände zu erfolgen (vgl. Anlage 19, S. 29/30). Ein Verzicht auf die Maßnahmen (Nullfall, hier gleichbedeutend mit Referenzszenario 2040) würde dazu führen, dass die angestrebten, für die Antragstellerin wesentlichen Verbesserungen nicht erreicht werden könnten. Diese Alternative scheidet daher aus. Im Übrigen hat die Antragstellerin bereits durch Verzicht auf die Aufhebung des Kontingents von 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten ihren Antrag reduziert.

lärmbelastung von wenigstens 1 dB besteht. Für den Nachtzeitraum nehmen die Flächen mit einer Belastung von 60 dB(A) und mehr zwischen Referenz- und Prognoseszenario nicht zu (Anlage 9, S. 35). Für den Tagzeitraum sind die zusätzlich belasteten Flächen in der Anlage 9, Abbildung 12, 14, 16 dargestellt. Diese Flächen

„Für die Nacht sei keine Zunahme der Lärmbelastung zu erwarten“.
Der Trick: man vergleiche das (künstlich erhöhte) REFERENZ- mit dem PROGNOSE-Szenario. Klar, dass da kaum Zuwachs rauskommt...



Pegelinter- vall dB(A)		Anzahl betroffener Personen Referenz- szenario 2040		Anzahl betroffener Personen Prognose- szenario 2040		Differenz: Prognoseszenario 2040 minus Referenzszenario 2040	
über	bis	Lp _{Aeq,Tag}	Lp _{Aeq,Nacht}	Lp _{Aeq,Tag}	Lp _{Aeq,Nacht}	Lp _{Aeq,Tag}	Lp _{Aeq,Nacht}
45	50	-	64 014	-	64 205	-	191
50	55	138 986	25 160	140 729	25 171	1 743	11
55	60	55 484	8 001	56 606	8 002	1 122	1
60	65	19 094	2 538	19 196	2 538	102	0
65	70	3 134	499	3 280	499	146	0
70	75	1 196	0	1 281	0	85	0
75		0	0	0	0	0	0
Summe		217 894	100 212	221 092	100 415	3 198	203

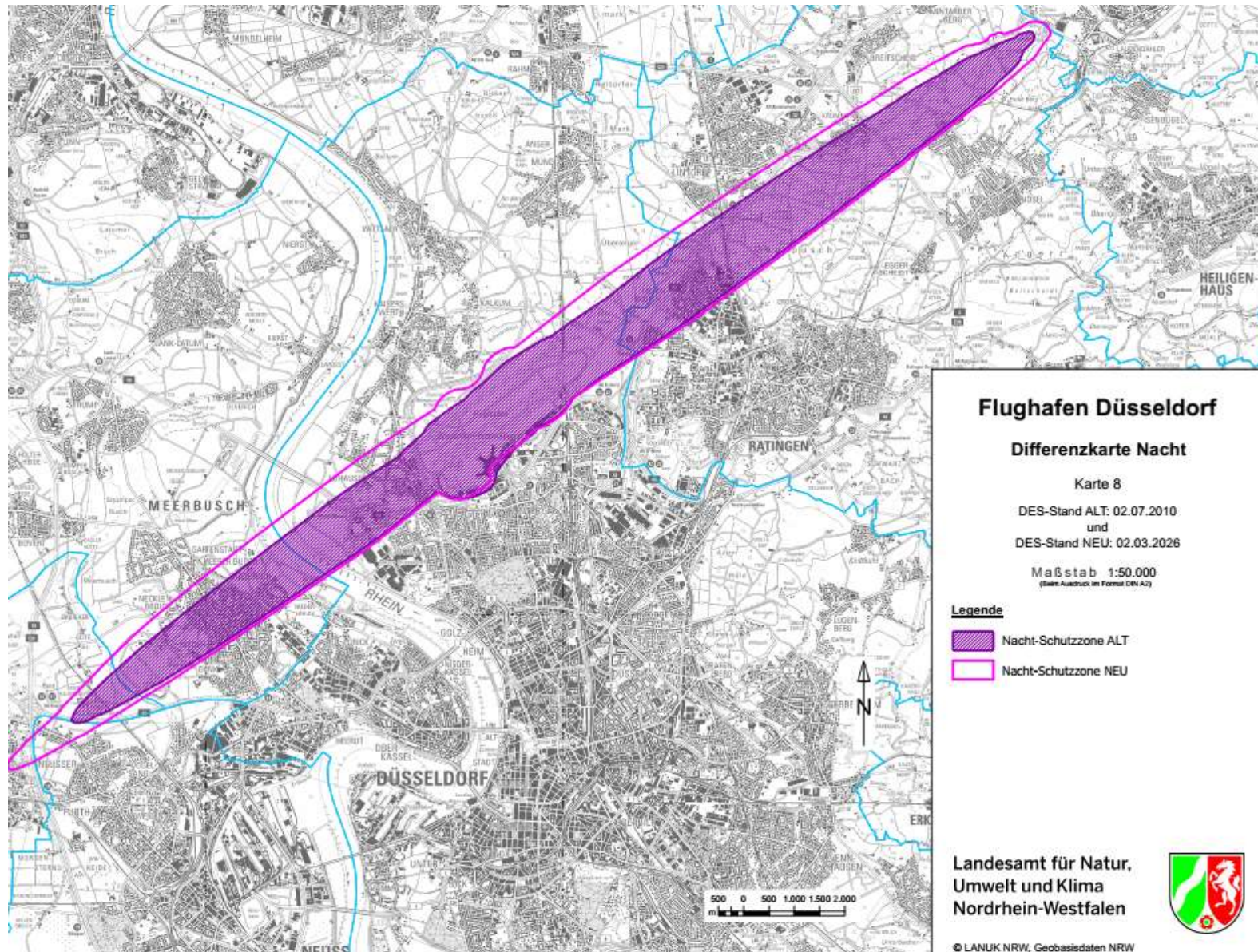
Anlage 7, Tabelle 16: Anzahl von Fluglärm betroffener Personen in 5-dB-Pegelklassen, Referenzszenario 2040 und Prognoseszenario 2040.

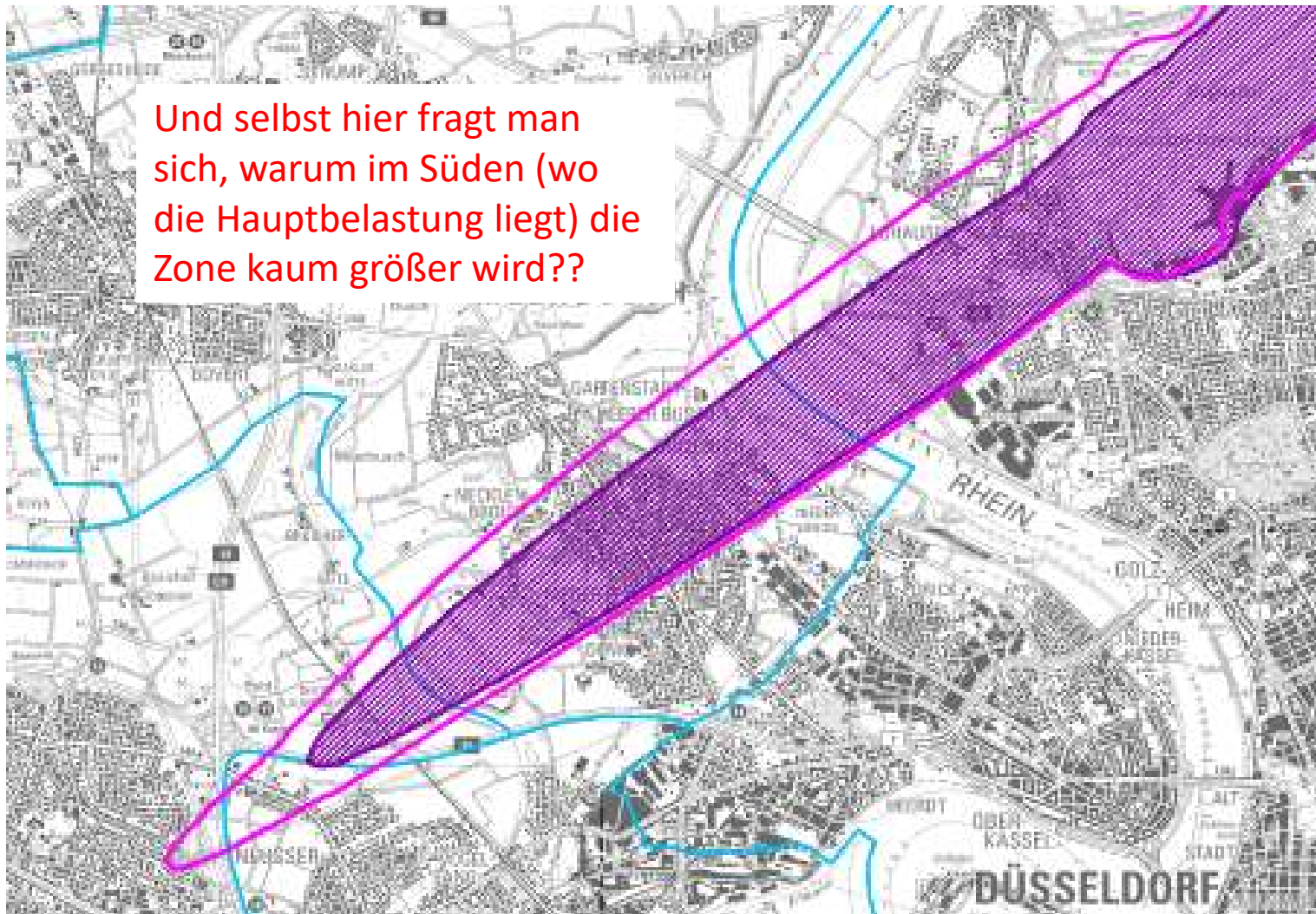
Angesichts des Umstandes, dass 231 erheblich Betroffene (Pegelintervall > 65 dB(A)) dem Grunde nach Ansprüche auf Erstattung der für die Realisierung des erforderlichen baulichen Schallschutzes notwendigen Aufwendungen zustehen (146) bzw. solche Erstattungen bereits bislang möglich waren (85), hat das angesichts der Bedeutung des Vorhabens für die Funktion des Verkehrsflughafens Düsseldorf kein so hohes Gewicht, dass es sich gegen die Zulassung des Vorhabens durchsetzen würde.

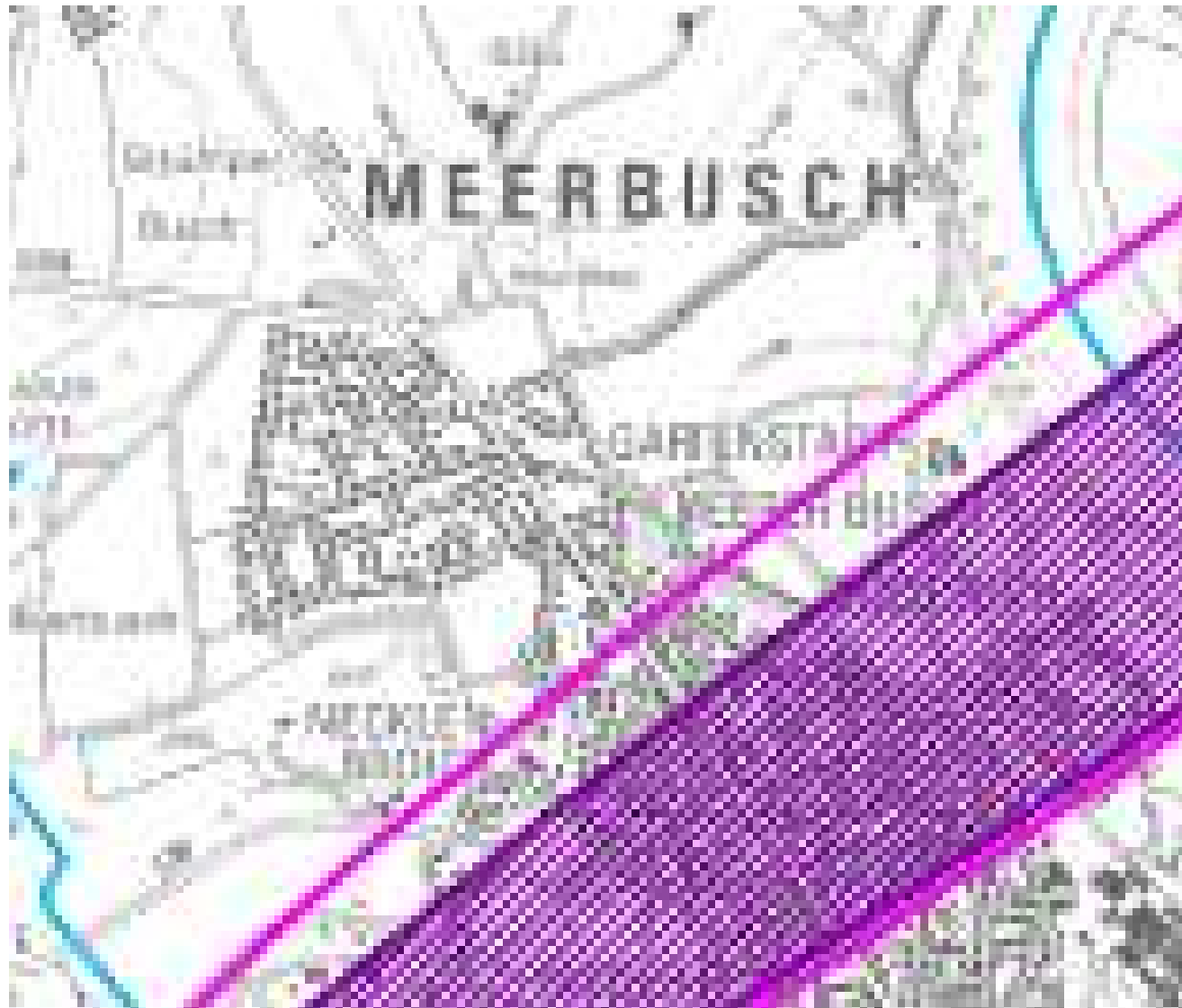
Richtig wäre, die heute Betroffenen mit den dann Betroffenen zu vergleichen.

Angeblich soll sich ja kaum etwas ändern. Merkwürdig nur, dass die Nacht-Schutzzone nach dem Fluglärmgesetz erheblich größer werden soll:

Bürger gegen Fluglärm







Wie immer ist zu erwarten, dass der Flughafen unsere Zahlen be-
streitet. Aber in seinem Gutachten stehen ähnliche Ergebnisse:

Bürger gegen Fluglärm

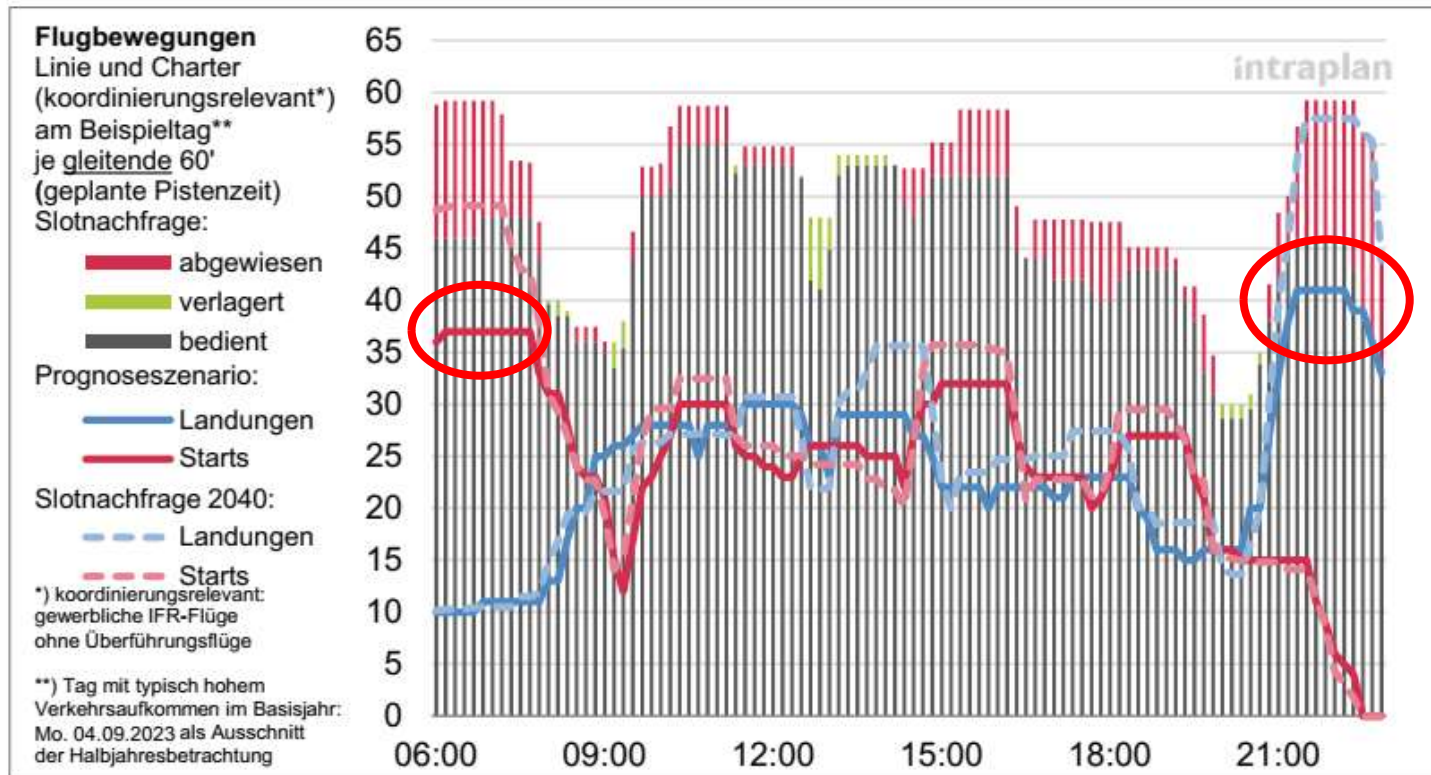


Abbildung 7-3 Tagesgang der in gleitenden 60-Minuten-Intervallen summierten, auf den Prognosehori-
zont 2040 projizierten und entsprechend den Kapazitätsszenarien koordinierten Flugbe-
wegungen des typischen Spitzentages, Vergleich von Prognoseszenario und nachfrage-
bedingter Entwicklung – Hauptrechnung

Wenn man aus den hier markierten „Löchern“ etwas umverteilt, dann reichen 45 FB/h völlig aus. Wofür also will der Flughafen die riskante Erhöhung auf 60 FB/h? Wohl nur beantragt, damit die Behörde hinterher wieder einmal sagen kann: „wir haben doch nicht alles genehmigt“. Dieses üble Spiel spielen wir seit Jahrzehnten!

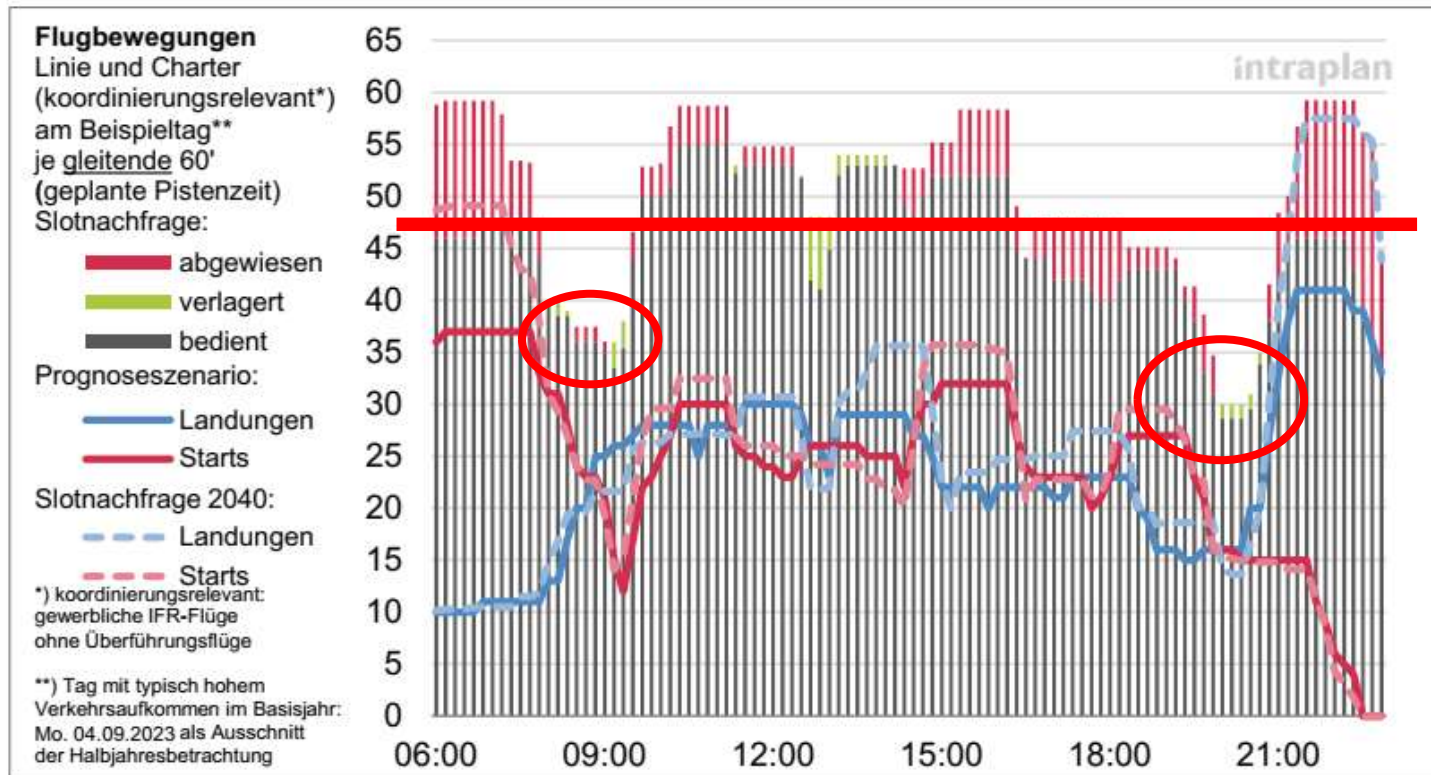
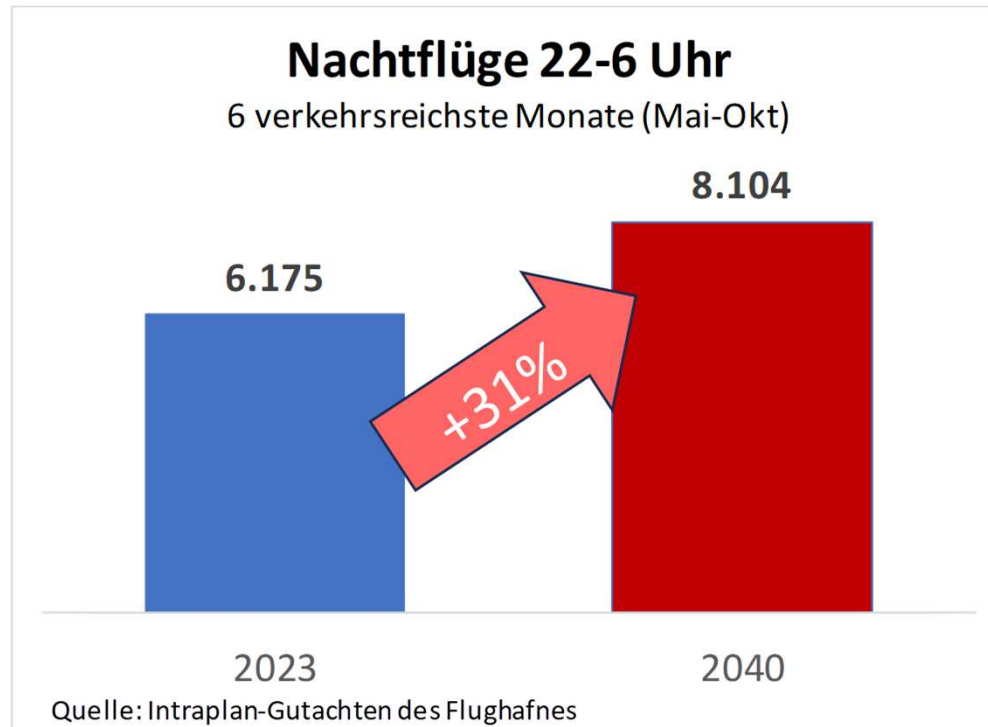


Abbildung 7-3 Tagesgang der in gleitenden 60-Minuten-Intervallen summierten, auf den Prognosehorizont 2040 projizierten und entsprechend den Kapazitätsszenarien koordinierten Flugbewegungen des typischen Spitzentages, Vergleich von Prognoseszenario und nachfragebedingter Entwicklung – Hauptrechnung

Und demnächst?

In der Nacht wird es noch lauter!



Warum ist die Nacht besonders wichtig?

Schlaf braucht Ruhe!

Schon einzelne Lärmereignisse können den Schlafphasen unterbrechen, selbst wenn wir nicht bewusst aufwachen

Die Nacht ist keine freie Reserve für mehr Flugverkehr

Teilt man durch 180 Tage, so ergeben sich:

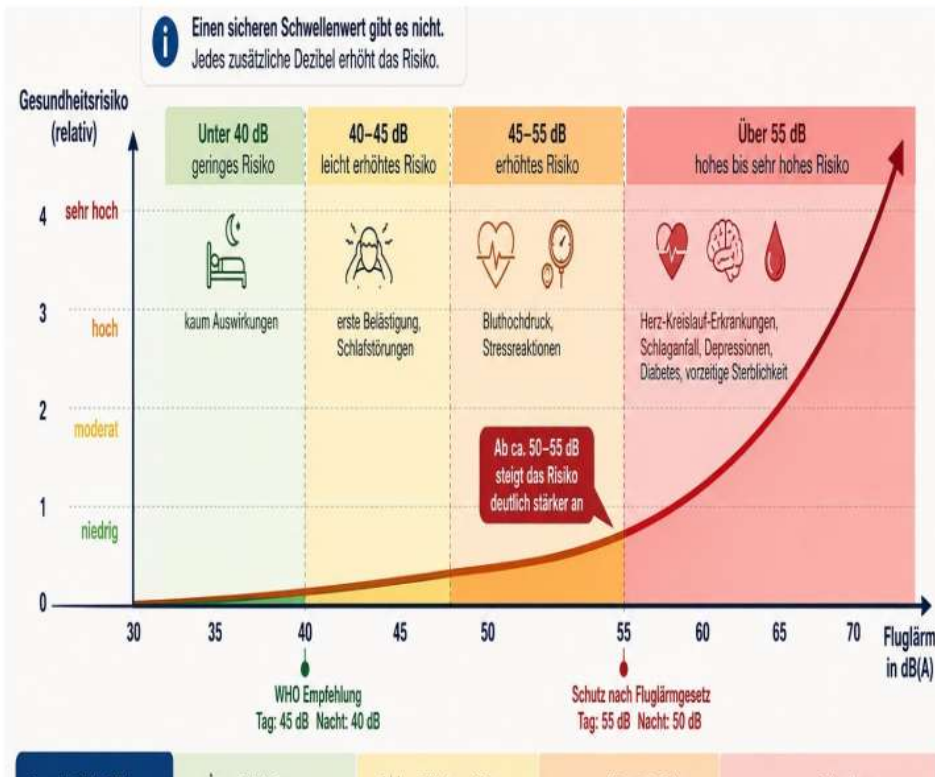
2023 : 34,3 Flüge nach 22 Uhr 2040 : 45,0 Flüge nach 22 Uhr

2 Fragen: 1) Kommt es noch schlimmer? 2) Wollen Sie das?

Die Folgen:



Fluglärm ist eine Gesundheitsfrage



Dauerhafter Lärm

Schlaf Störungen der Erholung

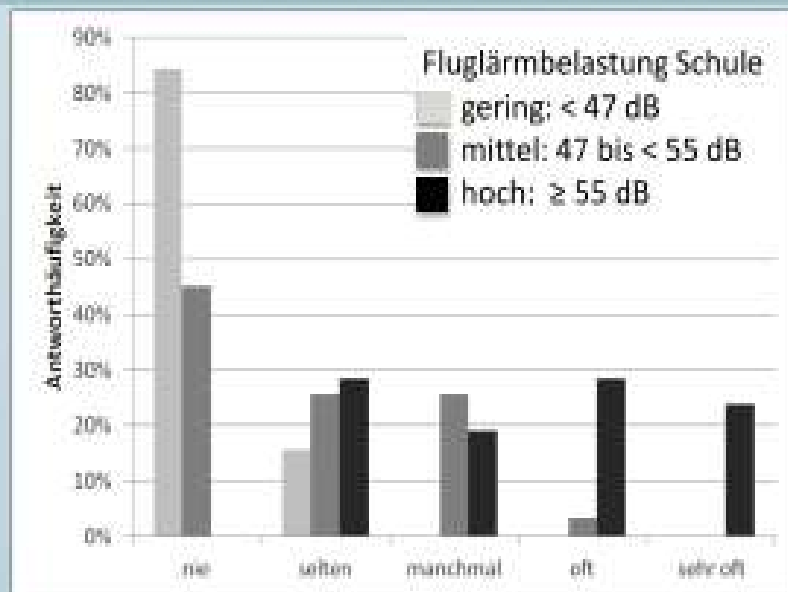
Herz-Kreislauf Gesundheitliche Risiken

Alltag Belastung und Belästigung

Quelle: KAGF

Ergebnisse

Auswirkungen auf den Unterricht



Ablenkungen der Kinder

- „Während des Unterrichts werden die Kinder durch den Fluglärm abgelenkt, z.B. Unterbrechen der Arbeit, zum Fenster-Schauen o.ä.“
- 5-stufige Skala: „nie“ bis „sehr oft“

- 52% der Lehrkräfte aus den hoch fluglärmbelasteten Schulen gaben an, dass die Kinder „oft“ oder „sehr oft“ wegen des Fluglärms merklich vom Unterricht abgelenkt werden.

Weitere Ergebnisse:

- 57% halten wegen des Fluglärms auch bei warmem Wetter die Fenster geschlossen
- 76% gaben an, dass Fluglärm auch bei geschlossenem Fenster „oft“ oder „sehr oft“ zu hören sei. 38 % berichten weniger Aktivitäten im Freien.

Nicht zuletzt ist das „green-washing“ unerträglich: Der Luftverkehr ist und bleibt das klimaschädlichste Fortbewegungsmittel. Oft geht es nicht anders, aber.....

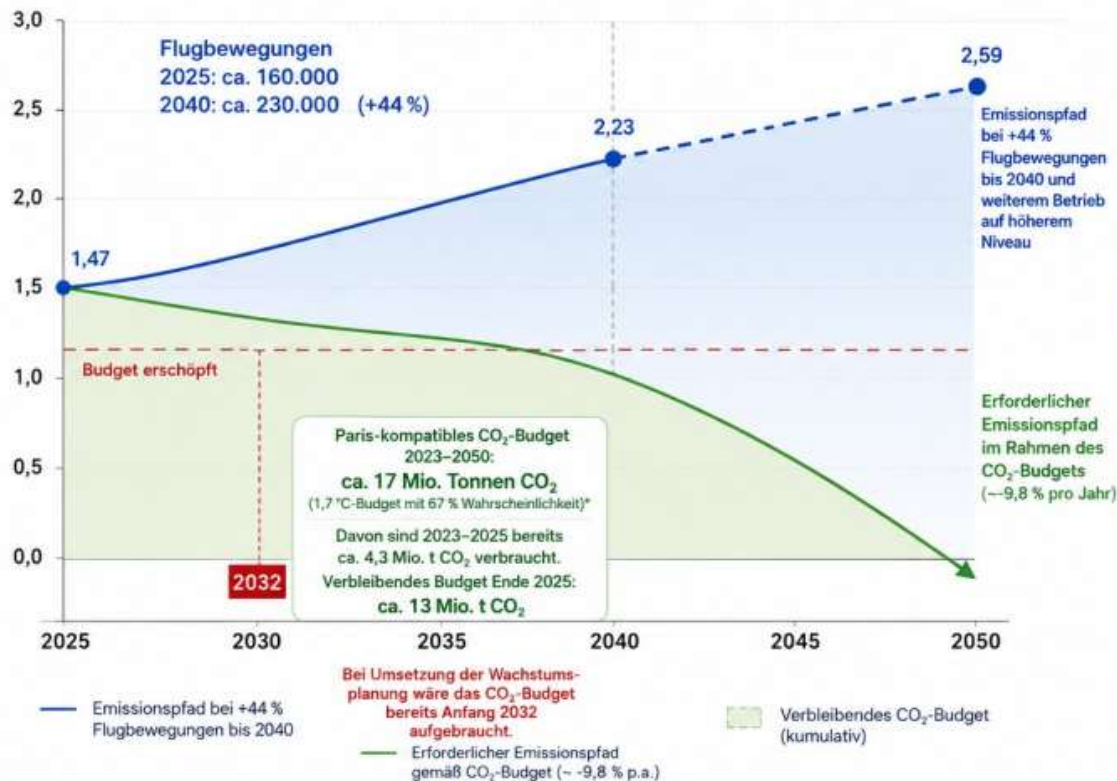


Düsseldorf Airport: CO₂-Budget wird deutlich überschritten

Modellrechnung nach der Methodik von Transport & Environment (T&E)

Ausgangslage 2025 und Projektion bis 2050 bei +44 % Flugbewegungen bis 2040

CO₂-Emissionen (Mio. t pro Jahr) der abgehenden Flüge



Die Rechnung folgt der Methodik von Transport & Environment (T&E): Verteilung eines Paris-kompatiblen nationalen CO₂-Budgets auf den Luftverkehr und anschließend auf einzelne Flughäfen unter Einbeziehung internationaler Flüge.

Ausgangslage 2025

- ✈️ Flugbewegungen (Starts & Landungen): ca. 160.000
- CO₂ CO₂-Emissionen der abgehenden Flüge: ca. 1,47 Mio. t pro Jahr
- 📊 Entspricht ca. 80.000 Starts pro Jahr
- 🕒 Düsseldorf verursacht damit ca. 1,0 % der CO₂-Emissionen aller Abflüge aus Deutschland (2025)

Ergebnisse der Modellrechnung

- 🕒 Paris-kompatibles CO₂-Budget 2023–2050 (1,7 °C): ca. 17 Mio. t CO₂
- 📅 Bei Umsetzung der Wachstumsplanung: Budgeterschöpfung: **bereits Anfang 2032**
- 📊 Jährliche CO₂-Emissionen im Jahr 2040 bei +44 % Flugbewegungen: ca. 2,23 Mio. t (+52 % gegenüber 2025)
- 📊 Jährliche CO₂-Emissionen im Jahr 2050 bei weiterem Betrieb auf höherem Niveau: ca. 2,59 Mio. t
- ⬇️ Erforderliche jährliche Reduktion ab 2025 zur Einhaltung des Budgets: **~ -9,8 % pro Jahr**

Quellen: Flughafen Düsseldorf (Verkehrszahlen 2025),
RDC Aviation (Aviation Emissions 2023–2025),
Transport & Environment (Off target, 2026)

Quelle: KAGF

Was tun?



- 1) Nicht einfach alles hinnehmen („nutzt doch eh nix“)
- 2) Einwendungen schreiben, Nachbarn und Freunde mitnehmen
- 3) Listen ausdrucken, verteilen, Unterschriften sammeln
- 4) Flyer auslegen, jeden Kontakt nutzen
- 5) Der Politik (auf Kommunal- und Landesebene!) klarmachen, was wir erwarten (tut man das nicht, bekommt man hinterher zu hören: „ja, wenn wir das gewusst hätten, dann hätten wir Ihnen helfen können“)
- 6) Mindestens wöchentlich auf www.bgf-ev.de nachschauen, was es Neues gibt
- 7) Sich wehren, nicht hinterher herumjammern....

Wo finde ich Hilfe?



Einwendung gegen die Kapazitätserweiterung

PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN FLUGHAFEN DÜSSELDORF · STAND SEPTEMBER 2026

Einwendung gegen die Kapazitätserweiterung erheben

Wenn Sie von den möglichen Auswirkungen der geplanten Kapazitätserweiterung betroffen sind, können Sie eine persönliche Einwendung einreichen. Wählen Sie den Weg, der für Sie am besten passt.

Frist: 15. Oktober 2026 Die Einwendung muss bis zu diesem Tag eingegangen sein. Entscheidend ist der Posteingang, nicht der Poststempel.

Wie möchten Sie Ihre Einwendung erstellen?

WEG 1

EINWENDUNG ONLINE ERSTELLEN

Tragen Sie Ihre Angaben ein und ergänzen Sie auf Wunsch persönliche Argumente. Ihr fertiges Schreiben erhalten Sie als PDF per E-Mail.

- in wenigen Minuten ausgefüllt
- Empfängeranschrift bereits eingetragen
- PDF ausdrucken, unterschreiben und absenden

Jetzt Einwendung erstellen

WEG 2

EINWENDUNG SELBST VERFASSEN

Nutzen Sie unsere PDF- oder Word-Vorlage, übernehmen Sie passende Textbausteine oder erstellen Sie ein eigenes Schreiben.

- Vorlagen zum Herunterladen
- Textbausteine für individuelle Einwendungen
- frei im eigenen Briefkopf gestaltbar

Zu den Vorlagen und Downloads

Einen Link auf diese Seite finden Sie auf unserer Homepage <https://bgf-ev.de> unter „Aktuelles“

087.intl=de&lang=de-DE&guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly9tYWlsLnIhaG9vLmNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAAKrGVvmvD6PyicsRch...

Bestätigen Sie, dass Sie es sind Aktualisieren ... Chat

Feedback geben Abonnieren Startseite C

Q

10:28



Bürger gegen Fluglärm

.....

Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

heute Nacht gab es am Flughafen Düsseldorf eine/mehrere Flugbewegung/en außerhalb der Betriebszeit. Es ist wichtig, dass sich bitte möglichst viele Anwohner an den Beschwerden beteiligen.

Sie gelangen auf ein Beschwerdeformular durch klicken auf die entsprechende Flugbewegung:

- [8.9.2026 EZY 8650 nach London Gatwick verspätet um 23:08 Uhr gestartet](#)

Bitte senden Sie das Online-Beschwerdeformular oder kopieren Sie den Text in eine eMail, unterzeichnen diese mit Namen und Adresse und senden diese an den Fluglärmbeauftragten der Bezirksregierung (Fluglaerm@bezreg-duesseldorf.nrw.de). Sie können/sollten den Text gerne mit Ihrem Anliegen und Ihrer Betroffenheit ändern und ergänzen. Es handelt sich lediglich um einen Vorschlag.

Mit freundlichen Grüßen
Georg Regniet
Bürger gegen Fluglärm e.V.

.....

[Newsletter abmelden](#) | [Bearbeiten Sie Ihr Abonnement](#)

