

**Niederschrift über die 114. Sitzung der Kommission nach § 32b LuftVG
für den Verkehrsflughafen Düsseldorf
am 4. November 2024
im Konferenzraum „Tokio“ am Flughafen Düsseldorf**

Anwesende:

A) Kommissionsmitglieder

Stadt Düsseldorf

Stadt Duisburg

Stadt Essen

Stadt Heiligenhaus

Stadt Kaarst

Stadt Meerbusch

Stadt Moers

Stadt Mülheim a. d. R.

Stadt Neuss

Stadt Ratingen (mit zwei Stimmen anwesend)

Stadt Willich

Bundesvereinigung gegen Fluglärm
e.V. (BVF) (mit zwei Stimmen anwesend)

FDG

Condor

Eurowings

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr NRW (MUNV)

B) Einzuladen gemäß § 32b Abs. 6 S. 1 LuftVG

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Ministerium für Umwelt,

C) Sonstige Anwesende

Bezirksregierung Düsseldorf

Tagesordnung

TOP 1: Formalien

1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit

1.2 Genehmigung der Niederschrift für die 113. Sitzung

(Änderungswunsch des Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. vom 3.07.2024 – BVF)

1.3 Genehmigung der Tagesordnung

TOP 2: Sachstandsberichte der Genehmigungsbehörde und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle über die Erledigung der Kommissionsbeschlüsse

Information: MUNV und DFS

TOP 3: Informationen über für die Kommission wissenswerte Flugsicherungsangelegenheiten

Information: DFS

TOP 4: Statistik der Nachtflugbewegungen

Information: MUNV

TOP 5: Lärmmessungen durch die FDG

Information: FDG

TOP 6: Lärmaktionsplan für den Flughafen Düsseldorf

(Antrag des Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. vom 16.09.2024)

TOP 7: Schwefelarmes Kerosin am Flughafen Düsseldorf

(Antrag des Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. vom 16.09.2024)

TOP 8: Sonstiges

Der **Vorsitzende** eröffnet die Sitzung um 10 Uhr und begrüßt die Anwesenden.

TOP 1: Formalien

1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der **Vorsitzende** stellt die Beschlussfähigkeit der Kommission fest.

1.2 Genehmigung der Niederschrift für die 113. Sitzung

Der **Vorsitzende** weist auf den Änderungswunsch der BVF, wie er sich aus der Mail vom 3. Juli 2024 heraus ergibt, hin (a.F.: *"Die BVF erklärt, dass ein im Auftrag der Stadt Kaarst erstelltes Gutachten einer Rechtsanwaltskanzlei zu dem Ergebnis komme, dass die Nachtflugregelung auch unabhängig von dem laufenden Planfeststellungsverfahren verändert werden könne."*; n.F.: *"Die BVF erklärt, dass ein im Auftrag des Vereins Kaarster gegen Fluglärm e.V. erstelltes Gutachten einer Rechtsanwaltskanzlei zu dem Ergebnis komme, dass die Nachtflugregelung auch unabhängig von dem laufenden Planfeststellungsverfahren verändert werden könne."*).

Die Kommission äußert keine Bedenken gegen den Änderungswunsch der **BVF**. Der **Vorsitzende** stellt fest, dass die Niederschrift unter Berücksichtigung des Änderungswunsches der **BVF** genehmigt sei.

Das **MUNV** erklärt, dass es die geänderte Fassung an die Mitglieder der Kommission übersenden werde.

1.3 Genehmigung der Tagesordnung

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass die Tagesordnung in der mit der Einladung zur Sitzung übersandten Fassung genehmigt werde.

TOP 2: Sachstandsberichte der Genehmigungsbehörde und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle über die Erledigung der Kommissionsbeschlüsse

Das **MUNV** nimmt Stellung zum Beschluss der FLK aus der 113. Sitzung (*"Die FLK empfiehlt der Genehmigungsbehörde dementsprechend und schnellstmöglich einen Planfeststellungsbeschluss inklusive verschärfter Nachtflugregelung (s. zur konkreten Ausgestaltung Ziff. 2 des Antrags der BVF vom 07.03.2024) oder hilfsweise eine entkoppelte und deutlich verschärfte Nachtflugregelung zu erlassen."*). Insoweit sei zu berücksichtigen, dass das laufende Planfeststellungsverfahren derzeit nicht entscheidungsreif sei, weil für den zwischenzeitlich geänderten Antrag der Flughafenbetreiberin die erforderlichen Unterlagen zur Sachprüfung noch vorzulegen seien. In diesem Zusammenhang müsse berücksichtigt werden, dass ein hiervon gesondertes Verfahren zur Veränderung der geltenden Nachtflugbestimmungen – je nach Ergebnis – auf die (gesamte) Betriebsregelung des Verkehrsflughafens Düsseldorf einwirken könne.

Die Betriebsregelung sei jedoch gerade Gegenstand der noch laufenden Planfeststellung, deren Ergebnis abzuwarten sei. Auf die regelkonforme Fortführung des Planfeststellungsverfahrens habe die Antragstellerin einen Rechtsanspruch. Auch lägen derzeit keine Gründe für eine vorzeitige Beendigung, Aussetzung, Unterbrechung oder gar Versagung dieses Verfahrens (ohne eine abschließende Sachentscheidung) vor. Des Weiteren sei darauf hinzuweisen, dass es nach aktuellem Kenntnisstand unter Berücksichtigung des gesetzlich festgelegten und vermittelten Schutzstandards gem. den Vorgaben des FluglärmG keine Lärmsituation in der Umgebung des Flughafens Düsseldorf gebe, die eine Unzumutbarkeit befürchten ließe.

Die **BVF** erkundigt sich, ob im Zuge des laufenden Planfeststellungsverfahrens ggf. neue (Lärm-)Gutachten oder Verkehrsprognosen in das Verfahren eingebracht würden.

Das **MUNV** teilt mit, dass die Antragstellerin die Änderung ihres Antrags erklärt habe. Die Antragstellerin begehre nun bei Beibehaltung des Flugbewegungsdeckels in Höhe von 131.000 Flugbewegungen (in den sechs verkehrsreichsten Monaten) innerhalb des Flugbewegungsdeckels das Bewegungskontingent für die Großluftfahrt auf 128.000 Bewegungen zu erweitern. Das **MUNV** zeigt auf, dass geänderte Rahmenbedingungen, wie bspw. die Coronapandemie oder der Ukrainekrieg, Auswirkungen auf den Flugbetrieb u.a. im Hinblick auf die in Ansatz zu bringenden Flugbewegungen oder den Flottenmix haben könnten. Diesen Umstand nehme die Planfeststellungsbehörde auch bei der Entscheidung in den Blick, ob bzw. welche neue(n) Gutachten durch die Antragstellerin vorzulegen seien.

[Anmerkung: In diesem Zusammenhang wird seitens des Schriftführers auf die Niederschrift zur 113. Sitzung der Kommission (S. 8) verwiesen, wonach die FDG erklärt hat, eine neue Luftverkehrsprognose vorzulegen].

Die **DFS** stellt fest, dass in der letzten Sitzung keine Beschlüsse der FLK an sie adressiert waren.

TOP 3: Informationen über für die Kommission wissenswerte Flugsicherungsangelegenheiten

Die **DFS** stellt eine Präsentation zu den Erkenntnissen aus dem Probetrieb des neuen Anflugverfahrens „Swingover“ vor (siehe **Anlage 1** zu dieser Niederschrift). Bei diesem werde auf Höhe Kettwig/Ruhr der Anflug von der Nordbahn (23R) auf die Südbahn (23L) abgeändert. Der Probetrieb habe gezeigt, dass das Verfahren weder optisch noch akustisch besonders wahrnehmbar und fliegerisch unproblematisch sei. Ferner sei zu bemerken, dass Pistenwechsel im Anflug in geringem Umfang zu einer Reduzierung von Treibstoffverbrauch, Emissionen und Bodenlärm führten.

Die **Stadt Ratingen** fragt nach, ob die im Zusammenhang mit dem Probebetrieb erfolgten Anflüge über den gesamten Tag verteilt worden seien.

Die **DFS** erklärt, dass es keine zeitlichen Einschränkungen gegeben habe. Es sei aber zu berücksichtigen, dass in der Nacht nur eine Bahn geöffnet sei, weshalb das neue Anflugverfahren nur über den Tagzeitraum Anwendung finde.

Die **DFS** schlägt vor, den Probebetrieb zu beenden und das Verfahren grundsätzlich zuzulassen. Sie führt weiter durch die Präsentation und schlägt einen Probebetrieb bezüglich eines entsprechenden Swingover-Verfahrens bei Betriebsrichtung 05 für den kommenden Sommer vor. Hier würden Pistenwechsel im Anflug über Kaarst erfolgen. Nach Einschätzung der **DFS** sei eine Vertiefung der Lärmsituation nicht zu erwarten. Sollte es doch zu unvorhergesehen negativen Lärmauswirkungen kommen, könne der Probebetrieb kurzfristig eingestellt werden, ansonsten würde in der Herbstsitzung der Kommission darüber berichtet.

Es gibt keine Bedenken seitens der Kommissionsmitglieder, den Pistenwechsel im Endanflug bei Anflugrichtung 23 für alle Airlines zu ermöglichen und einen Probebetrieb bei Anflugrichtung 05 im Sommer 2025 durchzuführen.

Die **BVF** bittet, dass sich die Bevölkerung über das neue Anflugverfahren informieren könne, und regt in diesem Zusammenhang an, auf der Internetseite des Flughafens entsprechende Hinweise aufzunehmen.

Die **FDG** ist mit diesem Vorschlag einverstanden.

Die **Stadt Mülheim a.d.R.** bittet, dass darauf hingewiesen werden solle, dass das Verfahren bereits getestet worden sei.

Die **Stadt Essen** erkundigt sich, in welchem Umfang das neue Verfahren Anwendung finden würde.

Die **DFS** antwortet, dass Pistenwechsel im Anflug voraussichtlich bei ca. 2% der Gesamtflugbewegungen erfolgen könnten.

[Anmerkung: Das stellvertretende Mitglied der Stadt Kaarst betritt den Sitzungsraum um 10:12 Uhr]

TOP 4: Statistik der Nachtflugbewegungen

Das **MUNV** stellt die Nachtflugstatistik (siehe **Anlage 2** zu dieser Niederschrift) vor. Dabei falle auf, dass die Anzahl der Flugbewegungen in der Nacht gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgehe. In einzelnen Zeiträumen, wie zwischen 23:30 und 24:00, sei dagegen ein leichter Anstieg zum Vorjahr zu erkennen.

Die **FDG** erläutert, dass der Anstieg von Flugbewegungen zwischen 23:30 und 24:00 Uhr auf die besonders ausgeprägte Gewitterlage und damit verbundener erheblicher Verspätungen im Juli zurückzuführen sei.

Die **BVF** stellt ebenfalls einen leichten Rückgang fest; es sei aber zu berücksichtigen, dass der Nachtfluganteil gegenüber den sog. Vor-Corona-Jahren prozentual angestiegen sei (Unterlagen, die die aktuellen Zahlen mit den Zahlen 2018 und 2019 vergleichen, werden zu Protokoll gegeben; siehe **Anlage 3** zu dieser Niederschrift). Besonders belastend seien die Flugbewegungen nach 23 Uhr. Insoweit sei das Ergebnis, wie es sich aus der aktuellen Nachtflugstatistik heraus ergibt, weiterhin ernüchternd.

Die **FDG** zeigt eine Präsentation (siehe **Anlage 4** zu dieser Niederschrift), welche die Verspätungsgründe prozentual abbildet und in Bezug zum Vorjahr setzt. Es sei festzustellen, dass es einen kontinuierlichen Rückgang gebe. Gerade die durch den Flughafen zu beeinflussenden Faktoren zeigten sich verbessert. Es werde ferner deutlich, dass das Wetter einen größeren Einfluss auf die Verspätungsgründe nehme. Auch die Rotation sei weiterhin ein Problem, wobei hierbei auch das Wetter eine Rolle spiele.

Die **BVF** gibt zu bedenken, dass die Wetterproblematik keinen vorübergehenden Zustand darstelle; im Zweifel werde es vor dem Hintergrund des fortschreitenden Klimawandels schlimmer und nicht besser. Die am Flugverkehr Beteiligten und insbesondere die Fluggesellschaften müssten prüfen, wie man mit der Situation am besten umgehen könne, und ob ggf. Flugpläne an die geänderten klimatischen Bedingungen anzupassen sind. Die Bewohner am Flughafen sollten nicht die Leidtragenden sein.

Die **Stadt Kaarst** erinnert, dass das Wetter nur einen relativ niedrigen Anteil an den Verspätungen aufweise. Ggf. könne man daher – um im Sinne der Flughafenwohner Verspätungen effektiv zu begegnen – in anderen Bereichen, wie dem Handling, seinen Einfluss besser geltend machen. Hier habe der Flughafen auch Fortschritte gemacht.

Die **Eurowings** erklärt, dass sie den Betrieb so ausgestalte, dass Verspätungen auf das Mindeste mitigiert würden. So seien auch Wettereinflüsse bereits im Flugplan berücksichtigt und man halte Ersatzflugzeuge an den Standorten bereit. Dieser Ansatz

komme aber irgendwann an seine Grenzen. Punktuell seien die Wetterbedingungen derartig problematisch, dass sich Verspätungen nicht vermeiden ließen.

TOP 5: Lärmmessungen durch die FDG

Die **FDG** führt durch die Präsentation (siehe **Anlage 4** zu dieser Präsentation) und stellt dabei insbesondere heraus, dass sich Lärmveränderungen insbesondere auf Grund des Umstands, dass die Nordbahn nicht genutzt worden sei, ergäben. Sie ergänzt, dass es einen höheren Nutzungsanteil der Betriebsrichtung 23 gebe. Daher gebe es entsprechende Abnahmen und Zunahmen von Lärm. Schließlich stellt die FDG die Ergebnisse der Sondermessstation in Korschenbroich vor. Hier zeige sich, dass sich die Lärmbelastung auf einem niedrigen Niveau befände.

TOP 6: Lärmaktionsplan für den Flughafen Düsseldorf

Die **BVF** problematisiert, dass in Nordrhein-Westfalen die Kommunen für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zuständig seien. Gerade betreffend die Betrachtung von Fluglärm sei aber ein gebündelter Ansatz – bspw. wie in Hessen – besser. Dort werde der Lärmaktionsplan für den Flughafen Frankfurt a. Main durch das Regierungspräsidium Darmstadt aufgestellt. Die **BVF** wünscht sich nach diesem Vorbild einen speziellen Lärmaktionsplan für den Flughafen Düsseldorf und eine entsprechende Veränderung der Zuständigkeiten in Nordrhein-Westfalen.

Das **MUNV (Immissionsschutzabteilung)** erinnert, dass das Land die Kommunen bei der Aufstellung der Pläne unterstütze. Speziell für diese Unterstützungsleistung sei Personal beim LANUV zur Verfügung gestellt worden. So hätten die Kommunen bspw. Zugriff auf Lärmkartierungen. Gleichwohl könne für die 5. Runde (2029) der Lärmaktionsplanung darüber nachgedacht werden, die Zuständigkeiten für die großen Flughäfen neu zu regeln. Insoweit würde diese Idee und deren etwaige Umsetzung mit der Hausspitze besprochen werden. Es müsse aber klar sein, dass sich die Eingriffsmöglichkeiten durch eine geänderte Zuständigkeitsregelung nicht ändern würden. Die rechtlichen Rahmenbedingungen seien dieselben. Das Land habe diesbezüglich keine weitergehenden Möglichkeiten.

Das **MUNV (Immissionsschutzabteilung)** regt ferner an, dieses Thema bei der nächsten Sitzung erneut auf die Tagesordnung zu setzen.

Die **Stadt Neuss** erklärt, dass auch ihrer Erfahrung nach die derzeitige Sachlage problematisch sei. Insoweit verweist sie auf die Komplexität der Lärmaktionspläne und in diesem Zusammenhang auf die unterschiedlichen Berechnungsvorschriften. Diese Komplexität führe u.a. auch zu Schwierigkeiten in der Kommunikation mit Bürgern. Demnach sei eine gebündelte Aufstellung durch die Bezirksregierung Düsseldorf sinnvoll. In diesem Rahmen könne auch der Regionalrat beteiligt werden.

Die **Bezirksregierung Düsseldorf** erläutert, dass hierfür zunächst die Zuständigkeiten neu geregelt werden müssten. Ferner müssten Fragen im Hinblick auf Personalressourcen geklärt werden. Schließlich sei auch auf den Umstand hinzuweisen, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen durch eine neue Zuständigkeitsregelung nicht tangiert würden.

Die **BVF** zeigt auf, dass das Beispiel „Frankfurter Flughafen“ zeige, dass ein Prozess, in Rahmen dessen alle Beteiligten zusammenkämen und in dem – ggf. auch freiwillige – Maßnahmen diskutiert werden, gut sei. Hier würde eine Bündelung helfen.

Die **FDG** gibt zu bedenken, dass der Düsseldorfer Flughafen anders sei als der Frankfurter Flughafen. Hier seien die Möglichkeiten, Flugverfahren zu ändern, wegen der hier ausschließlich vorhandenen Parallelbahnen beschränkt. Am Frankfurter Flughafen habe man ganz andere Möglichkeiten, da dieser über vier Start- und Landebahnen verfüge. Grundsätzlich seien Gespräche über mögliche lärmindernde Maßnahmen zwischen den Beteiligten und Betroffenen immer gut; gerade hierfür sei die Fluglärmkommission geschaffen worden.

Die **BVF** erklärt, dass die Rolle der Fluglärmkommission nicht in Frage gestellt werde. Indes hätte eine Bündelung unter Beteiligung des Flughafens, Behörden und Betroffenen in einem öffentlichkeitsbezogenen Prozess eine andere Qualität.

Das **MUNV (Immissionsschutzabteilung)** sagt zu, dieses Thema mitzunehmen und in der nächsten Sitzung hierzu zu berichten.

Die **Stadt Düsseldorf** spricht sich ebenfalls für eine Bündelung aus und ergänzt, dass sich bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen nicht nur Probleme/Fragen im Hinblick auf die Berücksichtigung des Flugbetriebs stellten, sondern ebenfalls betreffend die Verkehre auf den Bundesautobahnen.

Der **Vorsitzende** informiert, dass die Stadt Ratingen für die Aufstellung des letzten Lärmaktionsplans vom Flughafen eine Stellungnahme erhalten habe, und fragt nach, ob diese dem Protokoll beigefügt werden könne.

Die **FDG** ist damit unter Verweis auf den Umstand, dass diese Stellungnahme beispielhaft für die Stadt Ratingen sei und die Inhalte je nach Kommune variieren könnten, einverstanden (siehe **Anlage 5** zu dieser Niederschrift).

TOP 7: Schwefelarmes Kerosin am Flughafen Düsseldorf

Der **Vorsitzende** gibt zu bedenken, dass dieser TOP strenggenommen kein Gegenstand für die FLK sei; denn diese berate die Genehmigungsbehörde und die DFS und nicht die Landesregierung oder den Flughafen.

Die **BVF** führt aus, dass sie dieses Gesundheitsthema auf die Tagesordnung gesetzt habe, da bei der Verbrennung von Schwefel sog. ultrafeine Partikel entstünden und diese eine fatale Wirkung für die Gesundheit hätten. Messungen im Umkreis von Verkehrsflughäfen – auch dem Flughafen Düsseldorf – hätten eine erhöhte Konzentration von ultrafeinen Partikeln ergeben. Das Umweltbundesamt (UBA) habe zur Reduzierung der Emission von ultrafeinen Partikeln durch den Flugbetrieb empfohlen, den Schwefel im Kerosin zu reduzieren. Aktuell sei es nämlich so, dass die Schwefelanteile im Kerosin höher seien als im Benzin und Diesel. Für die Mineralölindustrie sei die Entschwefelung des Kerosins unproblematisch. Ferner empfehle das UBA das elektrische Schleppen u.a. zu den Startpositionen, um die Emission der ultrafeinen Partikel zu reduzieren. Die Sustainable Aviation Fuels (SAF) seien nach Auffassung des **BVF** keine Alternative zu der Reduzierung der Schwefelanteile im Kerosin, da diese keine Marktdurchdringung erführen.

Die **FDG** informiert, dass die Schwefelanteile des in Düsseldorf getankten Kerosins deutlich unterhalb der erlaubten Grenzwerte seien und nach ihrer Kenntnis ausschließlich eine Raffinerie in der Nähe des Wiener Flughafens entsprechend entschwefeltes Kerosin produziere.

Die **Eurowings** führt aus, dass sie gerne die SAF nutzen würden, diese aber am Markt nicht verfügbar seien. Im Übrigen sei darauf hinzuweisen, dass elektrische Schleppvorgänge zu den Startpositionen problematisch seien. Denn die Triebwerke der Flugzeuge müssten vor dem Startvorgang warmlaufen, um die Triebwerke nicht zu beschädigen. Aufgrund der kurzen Rollwege am Flughafen Düsseldorf sei dafür der Betrieb der Triebwerke auf dem Weg zu den Startpositionen notwendig. Soweit möglich werde aber darauf geachtet, dass die Triebwerke nur wenn wirklich erforderlich in Betrieb seien. Beispielsweise werde beim Rollvorgang nach der Landung ein Triebwerk ausgeschaltet, um auf die Abstellposition zu gelangen.

Die **DFS** ergänzt, dass sie ein System hätte, das Wartezeiten vor dem Abflug reduziert, um so den Einsatz der Triebwerke auf das Mindeste zu reduzieren.

Die **BVF** regt an, sich in dieser Fragestellung mit dem Flughafen und den Fluggesellschaften weiter auszutauschen.

Die **Eurowings** und die **FDG** erklären, dass sie sich das vorstellen könnten.

Das **MUNV** weist darauf hin, dass vor dem Hintergrund von § 32b LuftVG zu einem etwaigen Beschluss nicht Stellung genommen werden könne, da die Genehmigungsbehörde nicht Adressat des aufgeworfenen Tagesordnungspunktes sei, sondern die Landesregierung und der Flughafen.

Die **Stadt Neuss** fragt nach, wer das Tanklager am Flughafen betreibt.

Die **FDG** antwortet, dass dies Drittanbieter wie AFS oder DJS seien, die keine gesellschaftsrechtliche Verbindung zum Flughafen hätten.

Die **Eurowings** erklärt, im Rahmen der nächsten Sitzung operative Maßnahmen zur Einsparung von Kerosin – u.a. die Rollwegabläufe bzw. die damit im Zusammenhang stehenden Einsätze von den verschiedenen Triebwerken – zu erläutern.

Die **FDG** ergänzt im Zusammenhang mit diesem TOP, dass aufgrund einer Verordnung der EU, der Flughafen nun mit Preconditioned Air (PCA)-Anlagen an den Terminals ausgestattet werden müsse. Hierdurch werde der Einsatz der Hilfsturbine und damit die Verbrennung von Kerosin reduziert.

TOP 8: Sonstiges

Die **Stadt Mülheim a.d.R.** berichtet, dass am Flughafen Essen/Mülheim eine Flugplatzverkehrszone eingerichtet worden sei, und fragt in diesem Zusammenhang nach, ob es Sicherheitsrisiken gegeben hätte und ob die Einrichtung Auswirkungen auf den Flughafen Düsseldorf habe.

Die **Bezirksregierung Düsseldorf** erklärt, dass für die Einrichtung der Flugverkehrszone der Bund zuständig sei. Die eingerichtete Flugverkehrszone führe nun dazu, dass sich Flugzeuge beim Einflug und Verlassen der Verkehrszone bei der Flugplatzinformationsstelle melden müssten. Dies habe aber keinen Einfluss auf den Flugverkehr in Düsseldorf.

Die **DFS** ergänzt, dass es in der Vergangenheit zwar einige Luftraumverletzungen gegeben habe; konkrete Gefährdungen seien aber nicht bekannt. Auch die **DFS** erklärt, dass es keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb am Flughafen Düsseldorf gebe.

Die **BVF** fragt nach, warum die letzte Anpassung der Entgeltordnung nicht Gegenstand der Kommission gewesen und in welchen Punkten diese geändert worden sei.

Die **FDG** erklärt, dass die Rahmenbedingungen unangetastet blieben und nur einzelne Fahrzeuggruppen angepasst worden seien. So sei bspw. der A220 in eine schlechtere Lärmgruppe herabgestuft worden.

Die **FDG** erklärt auf Bitten der **BVF**, diese Änderungen in der nächsten Sitzung vorstellen zu wollen.

Auf Vorschlag des **Vorsitzenden** wird als neuer Sitzungstermin festgelegt:

Montag, der 7. April 2025, um 10 Uhr.

Mit Dank an die Anwesenden schließt der **Vorsitzende** die Sitzung um 11:42 Uhr.

gez.



(Vorsitzender)

gez.



(Geschäftsführer)

Pistenwechsel im Anflug/Swingover

Rückblick Probetrieb/Weiteres Vorgehen

Düsseldorf, 04. November 2024



DFS Deutsche Flugsicherung

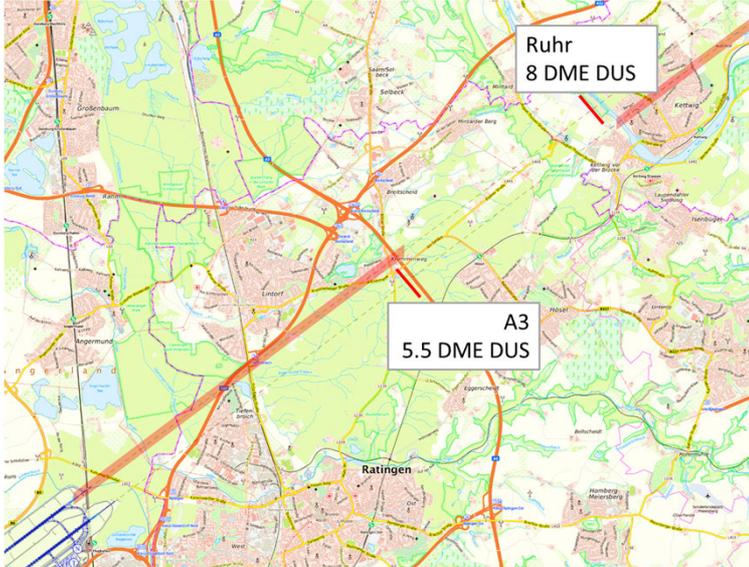
1

Probetrieb Swingover 23

Das folgende Verfahren sollte geflogen werden:

Swingover 23R => 23L

- Beginn nach Überflug Kettwig/Ruhr
- Beendet vor Überflug Lintorf
- Während des Wechsels keine besondere Betroffenheit



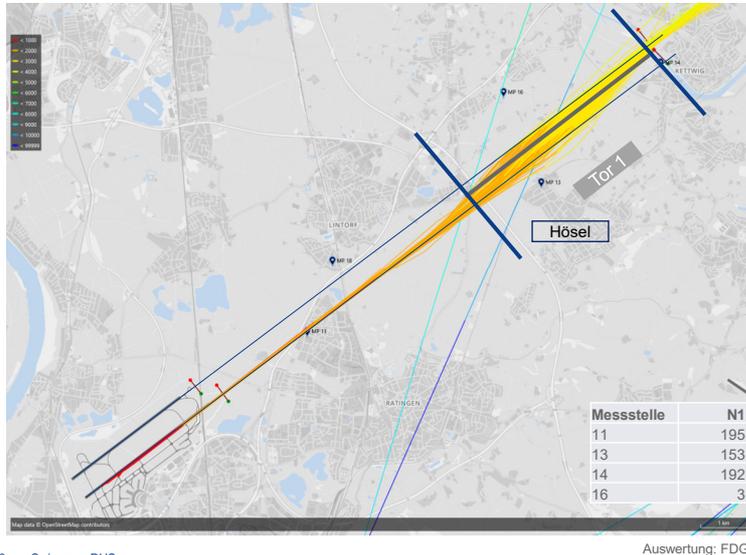
2 Swingover DUS

DFS Deutsche Flugsicherung

2

Probetrieb Swingover 23

Zeitraum 01.07.2024 bis 24.10.2024 – Durchflug Tor 1



Durchflug Tor 1 (199 Flüge):

- Swingover in Höhe der Ruhr und spätestens zwischen A3 und „Kreisverkehr des Thomas“ (Am Sondert/B227/Am Krummenweg)
- Durchführung erfolgt über wenig besiedeltem Gebiet
- Grundsätzlich werden Lärmereignisse am MP13 Hösels registriert (Messschwelle von 65 dB(A)).
- Es wird kein Lärmereignis am MP 18 (Messschwelle von 70 dB(A)) aufgezeichnet.

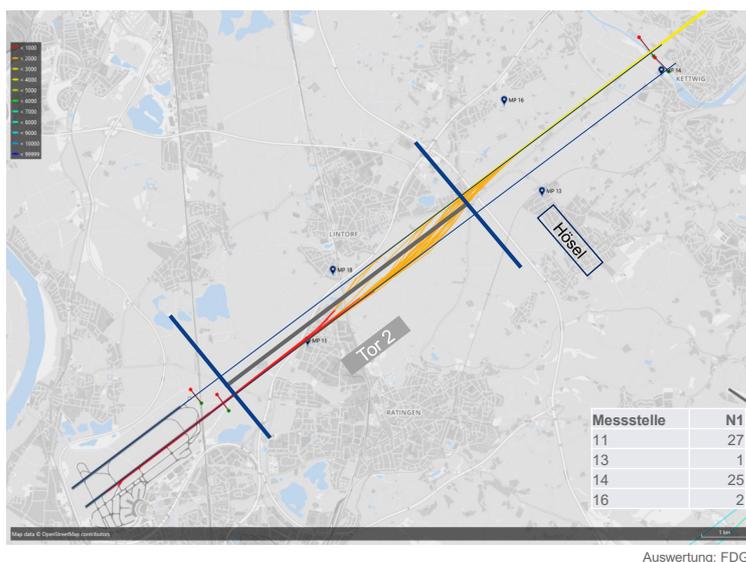
3 Swingover DUS



3

Probetrieb Swingover 23

Zeitraum 01.07.2024 bis 24.10.2024 – Durchflug Tor 2



Durchflug Tor 2 (28 Flüge):

- erfolgt erst nach der A3/„Kreisverkehr des Thomas“.
- enthält Swingover, die vor A3 initialisiert werden, teilweise danach
- tendenziell keine Lärmereignisaufzeichnung am MP 13 Hösels.
- in Lintorf wird in geringem Maße Wohnbebauung überflogen, jedoch im „Worstcase“ Lärmereignisse am MP 18 (Messschwelle 70 dB(A)) und am MP 11 (Messschwelle 70 dB(A)) aufgezeichnet.
- Im Testzeitraum kein Lärmereignis am MP 18 erfasst.
- Hierunter fallen auch Flüge, die kurzfristig wechseln, um einen Fehlanflug zu vermeiden.

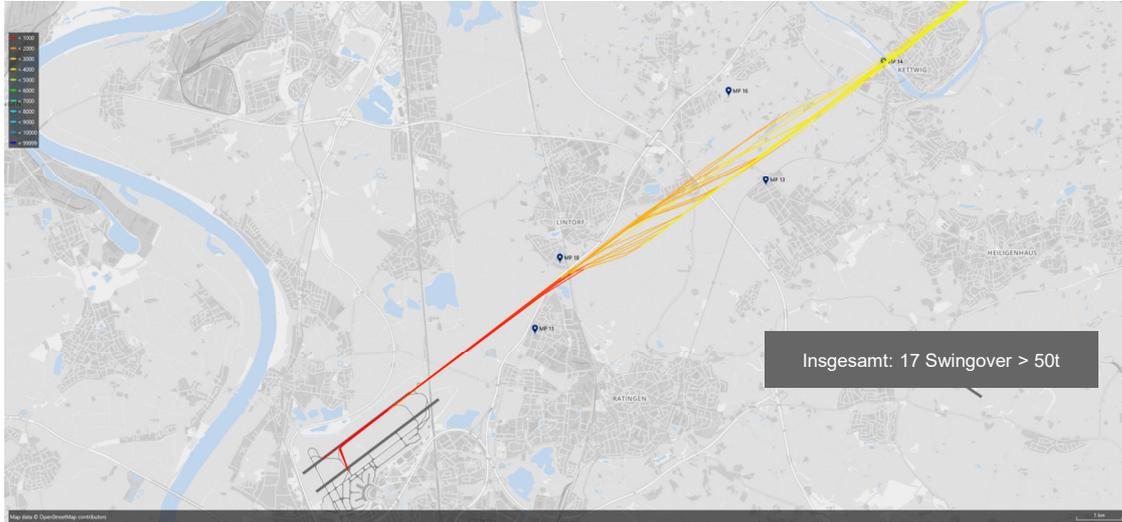
4 Swingover DUS



4

Probetrieb Swingover 23

Zeitraum 01.07.2024 bis 24.10.2024 – Swingover von Süd- auf Nordbahn



5 Swingover DUS

Auswertung: FDG



5

Probetrieb Swingover 23

Fazit:

- 227 Swingover erfasst: 203 Eurowings, 24 Condor,
- Keine Lärmbeschwerden und keine Erkenntnisse, dass die Lärmbelastung im Anflug steigt. Am Boden weder optisch noch akustisch besonders wahrnehmbar.
- Das Verfahren ist fliegerisch unproblematisch. Alle Swingover wurden mit einer Landung abgeschlossen, keine Fehlanflüge nach Swingover.
- Swingover führen in geringem Umfang zu einer Reduzierung von Treibstoffverbrauch, Emissionen und Bodenlärm.

Vorschlag:

- Das Verfahren kann zukünftig mit allen Flügen durchgeführt werden.
- Die FDG berichtet regelmäßig über die Nutzung.
- Sollte es Anzeichen für negative Lärmauswirkungen geben, wird die Kommission sich wieder mit dem Thema befassen.

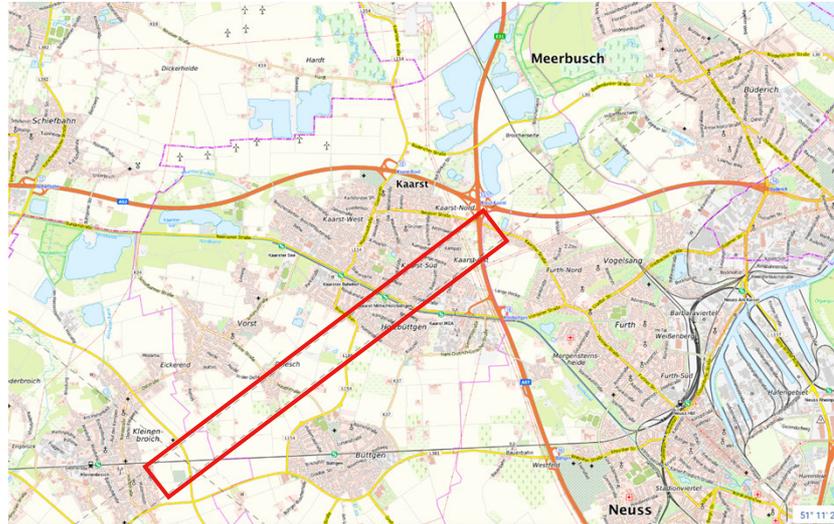
6 Swingover DUS



6

Probetrieb Swingover 05

Analog zur Betriebsrichtung 23 würden sich die Swingover bei Betriebsrichtung 05 etwa zwischen Kleinenbroich und der A57 abspielen, vereinzelt darüber hinaus. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen scheint es unkritisch, wenn ein Wechsel über Kaarst erfolgt.



7 Swingover DUS



7

Probetrieb Swingover 05

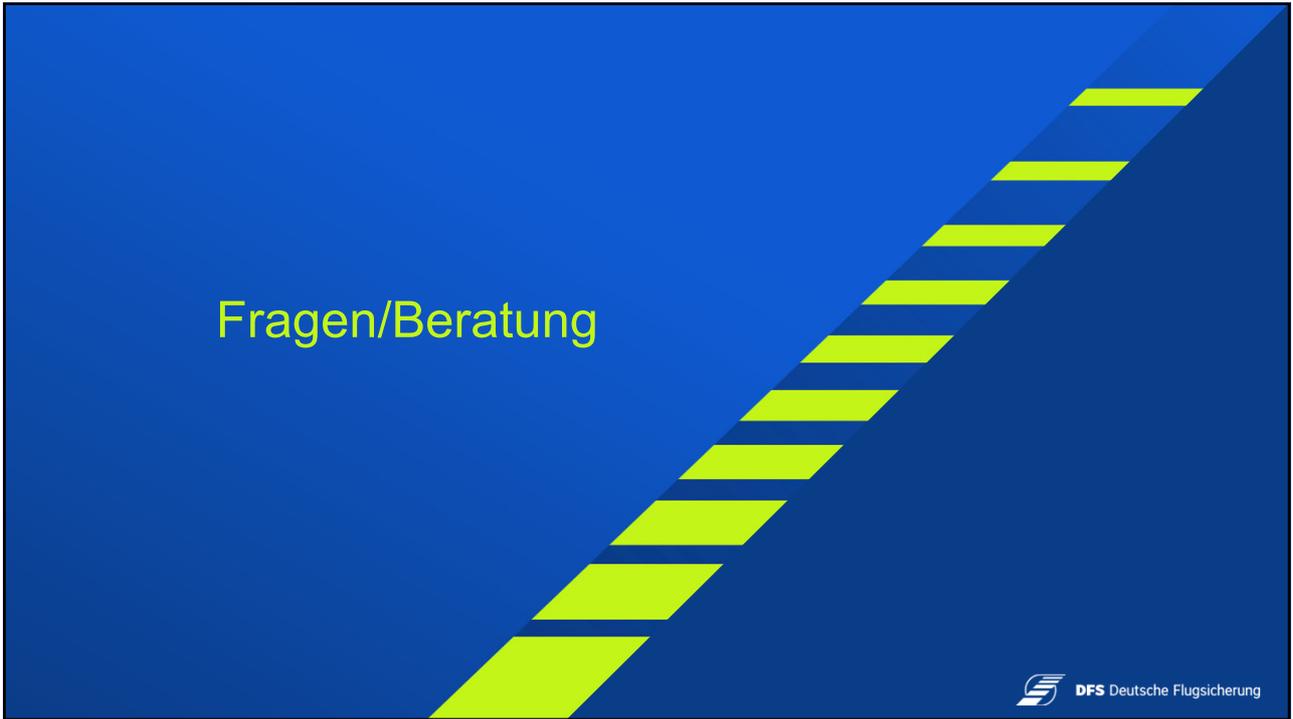
Vorschlag:

- Aufgrund der positiven Erfahrungen bei Betriebsrichtung 23 soll im Sommer 2025 ein Probetrieb mit Eurowings und Condor bei Betriebsrichtung 05 durchgeführt werden.
- Sollte es Anzeichen für negative Lärmauswirkungen geben, werden diese kurzfristig geprüft und der Probetrieb ggf. beendet.
- DFS und FDG berichten in der Läko-Sitzung im Herbst 2025 über die Erfahrungen.

8 Swingover DUS



8



Nachtlandungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf im Jahr 2024

Monat	Propellerflugzeuge					Strahlflugzeuge							Statistische Auswertung		
	≤9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	Summe	Zeitraum					Summe	Rettungsflüge	Gesamtland.	Kap. 3/Bonus	Durchschnitt
	22.00-06.00	22.00-22.59	23.00-23.29	23.30-06.00	Sp. 1 - 4	22.00-22.59	23.00-23.29	23.30-23.59	00.00-05.00	05.01-06.00	Sp. 6 - 10	v. Sp. 7 - 10	Sp. 5 + 11	in % v. Sp. 11	pro Nacht
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Januar	2	0	0	0	2	426	31	4	3	0	464	0	466	100,0	15,0
Februar	2	0	0	0	2	402	9	2	3	2	418	3	420	100,0	14,5
März	8	0	0	0	8	451	24	8	2	1	486	3	494	100,0	15,9
April	1	0	0	0	1	608	33	11	2	2	656	3	657	100,0	21,9
Mai	2	0	0	0	2	739	77	28	3	1	848	2	850	100,0	27,4
Juni	5	0	0	0	5	776	148	55	9	1	989	4	994	100,0	33,1
Juli	2	0	0	0	2	778	170	110	22	5	1085	5	1087	100,0	35,1
August	5	0	0	0	5	798	113	49	3	1	964	3	969	100,0	31,3
September	2	0	0	0	2	850	123	40	4	0	1017	8	1019	100,0	34,0
Oktober					0						0		0	100,0	0,0
November					0						0		0	100,0	0,0
Dezember					0						0		0	100,0	0,0
Summe	29	0	0	0	29	5.828	728	307	51	13	6.927	31	6.956	100,0	25,4
Vorjahr	18	1	0	0	19	6.094	831	273	54	7	7.259	42	7.278	100,0	26,7
Differenz	11	-1	0	0	10	-266	-103	34	-3	6	-332	-11	-322	0,0	-1,3

Nachtstarts auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf im Jahr 2024

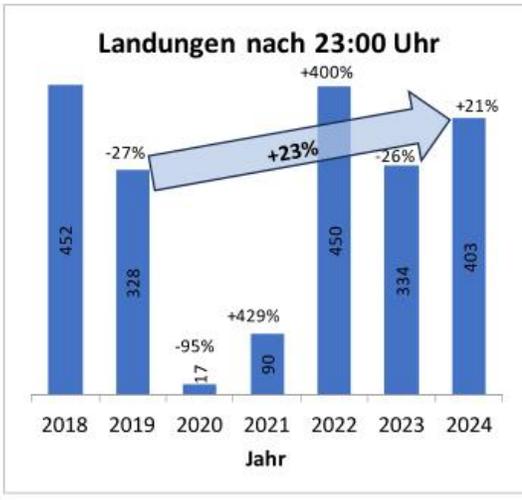
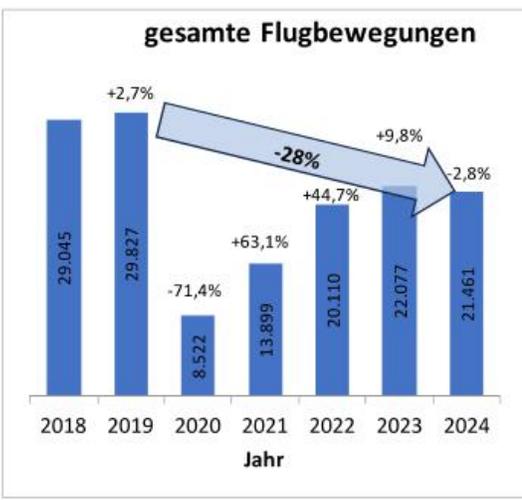
Monat	Propellerflugzeuge					Strahlflugzeuge											Statistische Auswertung		
	≤9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	Summe	Zeitraum			Summe	Verspätungsgründe bezogen auf Spalte 9							Gesamtstarts	Kap. 3/ Bonus	Durchschnitt
	22.00-06.00	22.00-22.59	23.00-06.00	off blocks	Sp. 1 - 3	22.00-22.59	23.00-23.59	00.00-06.00	Sp. 6 - 8	off blocks	ATC	Wetter	Techn.	Secur.	Rett.flug	Sonst.	Sp. 5 + 9	in % v. Sp.9	pro Nacht
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Januar	0	0	0	0	0	8	1	1	10	7	0	0	0	0	1	2	10	100,0	0,3
Februar	1	0	0	0	1	1	1	6	8	1	0	0	0	0	7	0	9	100,0	0,3
März	1	0	0	0	1	3	2	4	9	1	0	0	1	1	6	0	10	100,0	0,3
April	0	0	0	0	0	2	0	2	4	0	0	1	0	1	2	0	4	100,0	0,1
Mai	3	0	0	0	3	9	8	1	18	3	0	11	1	0	1	2	21	100,0	0,7
Juni	3	0	0	0	3	19	2	5	26	9	7	0	0	1	6	3	29	100,0	1,0
Juli	1	0	0	0	1	38	8	6	52	22	0	12	1	0	7	10	53	100,0	1,7
August	4	0	0	0	4	15	1	1	17	12	0	0	1	0	2	2	21	100,0	0,7
Sept.	1	0	0	0	1	6	3	3	12	2	0	1	1	0	7	1	13	100,0	0,4
Oktober					0				0								0	100,0	0,0
Nov.					0				0								0	100,0	0,0
Dez.					0				0								0	100,0	0,0
Summe	14	0	0	0	14	101	26	29	156	57	7	25	5	3	39	20	170	100,0	0,6
Vorjahr	8	0	0	0	8	71	8	37	116	45	2	2	6	10	45	6	124	100,0	0,5
Differenz	6	0	0	0	6	30	18	-8	40	12	5	23	-1	-7	-6	14	46	100,0	0,2

Entwicklung der Nachtflüge am Flughafen DUS 2019-2024

Christoph Lange, stv. Mitglied FLK DUS

langebgf@yahoo.de

Nachtflüge in den Sommerferien* 2018 bis 2024



*) jeweils vom letzten Schultag (freitags) bis letzter Ferientag (dienstags) = 47 Tage

Nachtlandungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf im Jahr 2019

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
6	Propellerflugzeuge					Strahlflugzeuge							Statistische Auswertung			
7	Monat	≤9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	Summe	Zeitraum					Summe	Rettungsflüge	Gesamtland.	Kap. 3/Bonus	Durchschnitt
8		22.00-06.00	22.00-22.59	23.00-23.29	23.30-06.00	Sp. 1 - 4	22.00-22.59	23.00-23.29	23.30-23.59	00.00-05.00	05.01-06.00	Sp. 6 - 10	v. Sp. 7 - 10	Sp. 5 + 11	in % v. Sp. 11	pro Nacht
9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
10	Januar	5	66	2	0	73	625	56	15	2	1	699	2	772	100,0	24,9
11	Februar	8	50	1	0	59	554	27	6	3	1	591	4	650	100,0	23,2
12	März	5	81	2	0	88	686	43	15	6	4	754	2	842	100,0	27,2
13	April	5	51	4	0	60	752	43	17	2	0	814	1	874	100,0	29,1
14	Mai	7	75	2	1	85	924	106	23	1	2	1056	2	1141	100,0	36,8
15	Juni	5	93	13	0	111	901	188	43	3	6	1141	3	1252	100,0	41,7
16	Juli	7	79	6	0	92	936	158	32	7	1	1134	4	1226	100,0	39,5
17	August	7	80	2	0	89	948	173	31	3	4	1159	5	1248	100,0	40,3
18	September	4	92	7	0	103	910	155	40	4	7	1116	4	1219	100,0	40,6
19	Oktober	7	99	9	1	116	877	166	18	4	7	1072	8	1188	100,0	38,3
20	November	2	52	1	0	55	518	7	6	3	2	536	4	591	100,0	19,7
21	Dezember	6	56	0	0	62	472	27	13	0	2	514	1	576	100,0	18,6
22	Summe	68	874	49	2	993	9.103	1.149	259	38	37	10.586	40	11.579	100,0	31,7
23	Vorjahr	62	1.315	182	3	1.562	8.630	1.574	405	38	58	10.705	26	12.267	100,0	33,6
24	Differenz	6	-441	-133	-1	-569	473	-425	-146	0	-21	-119	14	-688	0,0	-1,9

Hand
Auswählen
Teilen
Snapshot
Lese-modus
Original-Größe
127,75%
Einzelseite
Kontinuierlich
Zweiseitenansicht
Zwei Seiten kontinuierlich
Separate Cover-Seite
Hilfslinien zur Ausrichtung
Hervorheben
Notiz
Kurzsignatur
Suchen
Komprimieren
PDF übersetzen
OCR Text erkennen
Probeabo beginnen
PDF Extra Mobile
Anmelden

14 Tage kostenlos testen Probeabo beginnen

Nachtlandungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf im Jahr 2024

Monat	Propellerflugzeuge					Strahlflugzeuge					Statistische Auswertung				
	≤9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	Summe	Zeitraum					Summe	Rettungsflüge	Gesamtland.	Kap. 3/Bonus	Durchschnitt
	22.00-06.00	22.00-22.59	23.00-23.29	23.30-06.00	Sp. 1 - 4	22.00-22.59	23.00-23.29	23.30-23.59	00.00-05.00	05.01-06.00	Sp. 6 - 10	v. Sp. 7 - 10	Sp. 5 + 11	in % v. Sp. 11	pro Nacht
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Januar	2	0	0	0	2	426	31	4	3	0	464	0	466	100,0	15,0
Februar	2	0	0	0	2	402	9	2	3	2	418	3	420	100,0	14,5
März	8	0	0	0	8	451	24	8	2	1	486	3	494	100,0	15,9
April	1	0	0	0	1	608	33	11	2	2	656	3	657	100,0	21,9
Mai	2	0	0	0	2	739	77	28	3	1	848	2	850	100,0	27,4
Juni	5	0	0	0	5	776	148	55	9	1	989	4	994	100,0	33,1
Juli	2	0	0	0	2	778	170	110	22	5	1085	5	1087	100,0	35,1
August	5	0	0	0	5	798	113	49	3	1	964	3	969	100,0	31,3
September	2	0	0	0	2	850	123	40	4	0	1017	8	1019	100,0	34,0
Oktober					0						0		0	100,0	0,0
November					0						0		0	100,0	0,0
Dezember					0						0		0	100,0	0,0
Summe	29	0	0	0	29	5.828	728	307	51	13	6.927	31	6.956	100,0	25,4
Vorjahr	18	1	0	0	19	6.094	831	273	54	7	7.259	42	7.278	100,0	26,7
Differenz	11	-1	0	0	10	-266	-103	34	-3	6	-332	-11	-322	0,0	-1,3

Kommentare

niemei

Seite 5 16.10.2024 14:38:52

924	106	23	1	2	1056
901	188	43	3	6	1141
936	158	32	7	1	1134
948	173	31	3	4	1159
910	155	40	4	7	1116
877	166	18	4	7	1072

Oben: 2019 Mai-Oktober Unten: 2024 Mai-Sept., Okt. noch nicht bekannt.

Spalte 1: Landungen 22-23 Uhr – erlaubt planbar 33 x 30 bzw. 31 Tage = 990-1021 erlaubte Landungen p.M. – diese wurden 2019 zu rd. 90% ausgenutzt, in 2024 nur zu rd. 70-80%, was in etwa der Nutzung der Gesamt-FB entspricht. 2019 Mai-Sept.:4619, 2024: 3941 = -678

Spalte 2: Landungen 23:00 – 23:30, Summe Mai-Sept. in 2019: 780, in 2024: 631, also minus 149 (-20%)

Spalte 3: Landungen 23:30 – 00:00, Summe Mai-Sept. in 2019 : 169, in 2024: 282, also plus 113 (+67%)

Spalte 4: Landungen 00:00 – 5:59, Summe Mai-Sept. in 2019: 20, in 2024: 8, also minus 12, erfreulich, aber dies ist allein den Entscheidungen der Luftaufsicht, die nur hier gefragt werden muss, zu verdanken.

**Fazit: Gesamt-Rückgang nur 22:00 -23:30, z.T. mehr als die minus 30% der Gesamt-FB, aber erheblicher Zuwachs der Landungen der HBC EW, TUI und Condor
 ➔ Die 3 x von der FLK beschlossene Verschärfung der NFB ist dringend geboten (§29b Luft-VG, BVerwG)**

The screenshot shows a PowerPoint presentation with a table of flight data. The table has 6 columns and 6 rows of data. The top part of the image shows a red-bordered table with data for 2019 and 2024. The bottom part shows a PowerPoint slide with a similar table.

739	77	28	3	1	848
776	148	55	9	1	989
778	170	110	22	5	1085
798	113	49	3	1	964
850	123	40	4	0	1017
					0



Kommission nach § 32b LuftVG

114. Sitzung

Veronika Bappert, Nachhaltigkeit, 04.11.2024

1

Nachtlandungen 1. Januar bis 30. September

Nachtlandungen nach Jahr



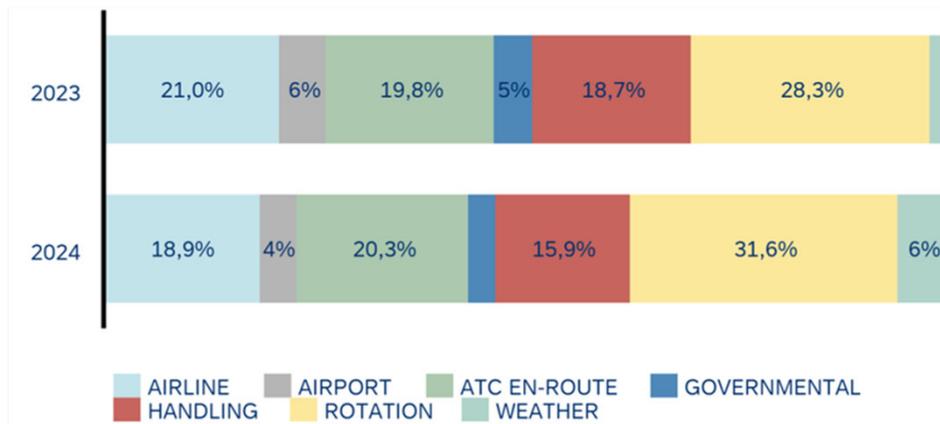
Nachtlandungen nach Bahnmonat und Jahr



2

Verspätungsgründe

01.01. – 31.08.





Fluglärmmessungen

Winterhalbjahr 2023/2024

4

Entwicklung des Fluglärms

Verkehrsarmes Halbjahr 2022/2023
gegenüber Winterhalbjahr 2023/2024

Wesentliche Punkte:

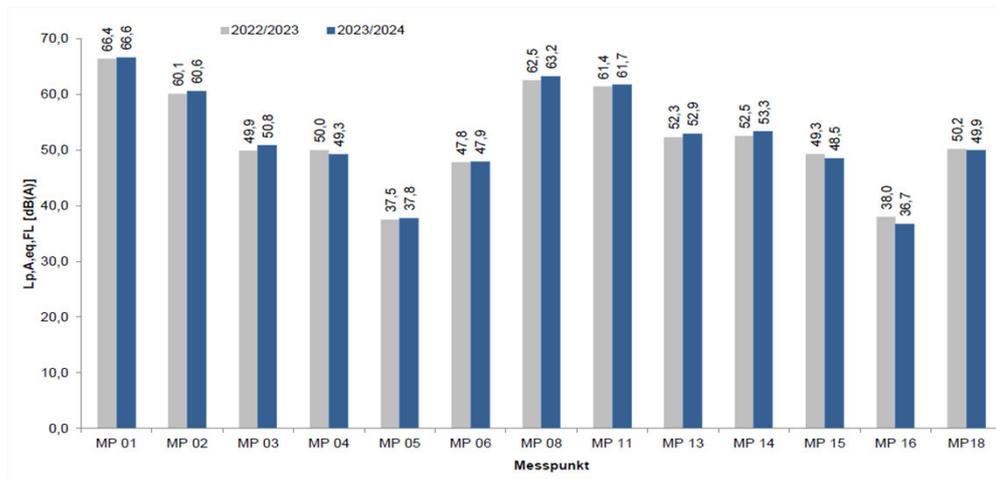
- Zunahme lärmrelevanter Luftverkehr mit Flugzeugen über 9 t maximalem Abfluggewicht um 6,8 %
- 01.11.2023 bis 21.03.2024 grundsätzlich keine Nordbahnnutzung
- Höherer Betriebsrichtungsanteil 23:

	Tags	Nachts
2022/2023	77,2%	71,6%
2023/2024	86,2%	82,5%



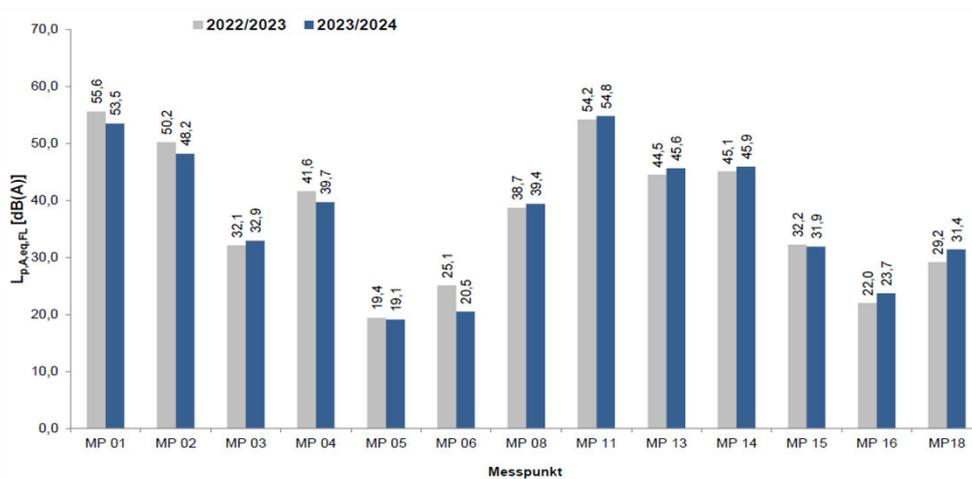
5

Entwicklung des Fluglärms der jeweils 6 verkehrsarmen Monate Äquivalenter Dauerschallpegel Lp,A,eq,FL Tag (6-22 Uhr)



6

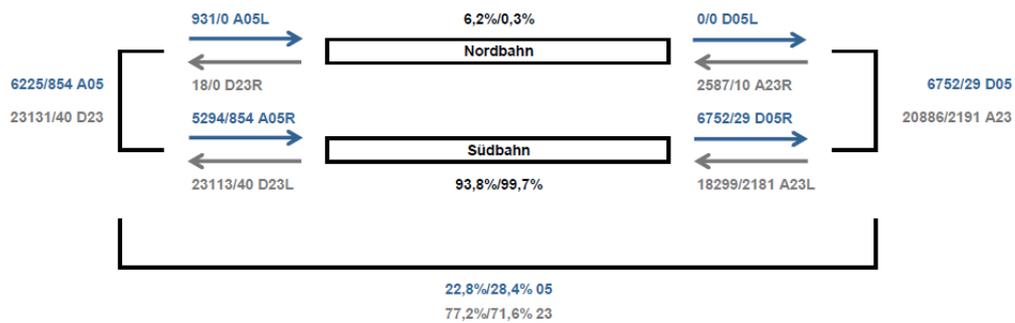
Entwicklung des Fluglärms der jeweils 6 verkehrsarmen Monate Äquivalenter Dauerschallpegel Lp,A,eq,FL Nacht (6-22 Uhr)



7

Verteilung der Starts und Landungen auf dem Parallelbahnsystem

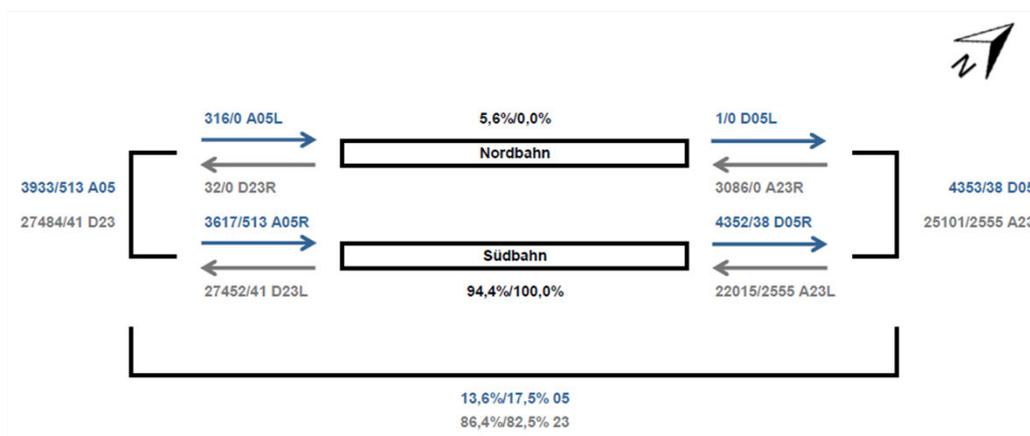
6 Monate mit geringem Verkehrsaufkommen: November 2022 – April 2023



8

Verteilung der Starts und Landungen auf dem Parallelbahnsystem

6 Monate mit geringem Verkehrsaufkommen: November 2023 – April 2024



9

Korschenbroich-Kleinenbroich
Sondermessung 7. April – 12. Juni 2024

Sondermessung Korschenbroich-Kleinenbroich 04.11.2024

10

Sondermessung Korschenbroich-Kleinenbroich

Friedhof Josef-Thory-Straße

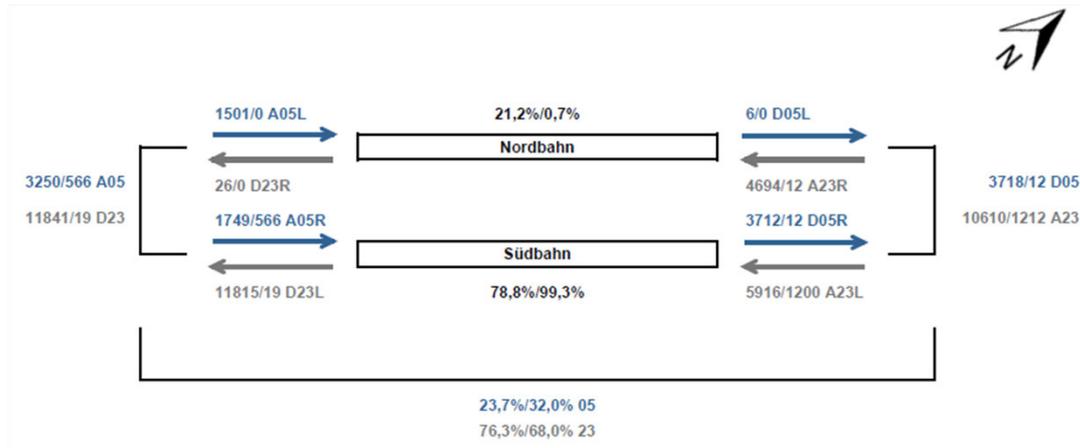
Düsseldorf Airport **DUS**

Sondermessung Korschenbroich-Kleinenbroich 04.11.2024

11

Verteilung der Starts und Landungen auf dem Parallelbahnsystem

7. April – 12. Juni 2024



12

Monatswerte des gemessenen Fluggeräuschs

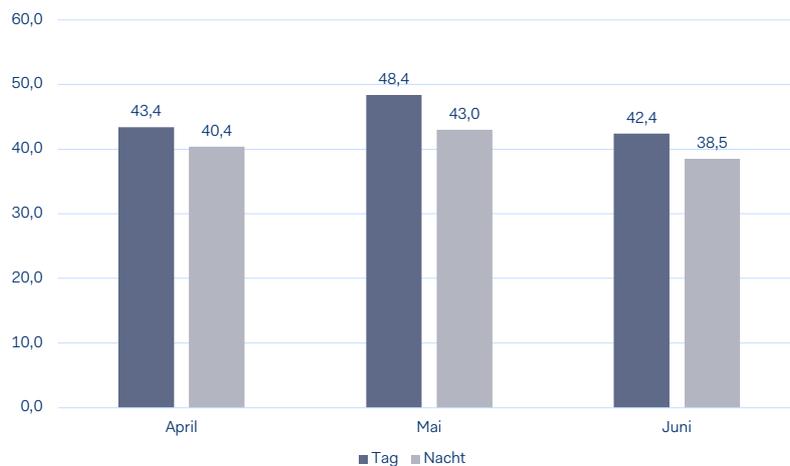
Fluggeräusch Tag: 46,1 dB(A)

Fluggeräusch Nacht: 41,5 dB(A)

Relevante
Lärmereignisse:
Landungen 05

Startschwelle: 53 dB(A)

N1/N2 = 87,7 %

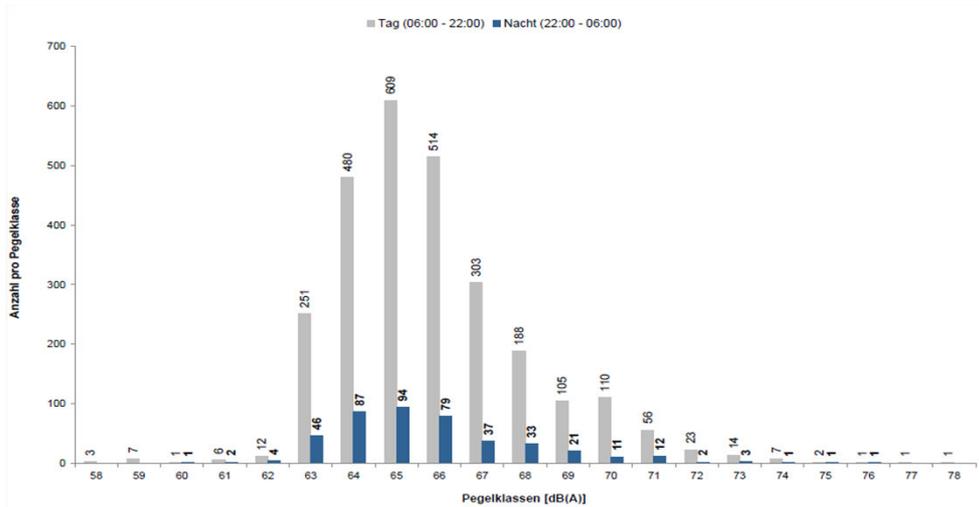


13

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Mittelwert Tag: 67 dB(A)

Mittelwert Nacht: 66,9 dB(A)



14

Kontakt

Flughafen Düsseldorf GmbH

Flughafenstraße 105
40474 Düsseldorf
0211 421 2121 0

info@dus.com
dus.com



15

Lärmaktionsplan (Stufe 4) Ratingen: Lärminderungsmaßnahmen Flugverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Ihrer E-Mail vom 10. Juni 2024 haben Sie uns den Entwurf des Lärmaktionsplans (Stufe 4) für die Stadt Ratingen zugesandt, zu der wir gerne Stellung nehmen.

Zunächst haben wir eine Anmerkung zu Ihrem Entwurf: Auf Seite 19 unter dem Punkt „Belastung durch den Großflughafen“ schreiben Sie, dass der Belastungswert teilweise über 70 dB(A) liegt. Hier ist unserer Ansicht nach die Ergänzung notwendig, dass die Ergebnisse aus der aktualisierten Berechnungsmethodik auf Seite 17 unter dem Punkt „Belastung durch Flugverkehr (Großflughäfen)“ zeigen, dass es in Ratingen keine Betroffenen mit einer Belastung über 70 dB(A) gibt.

Der Flugbetrieb am Düsseldorfer Flughafen erfolgt auf Grundlage der aktuell gültigen Betriebsgenehmigung vom 09. November 2005. In den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres - dies ist üblicherweise der Zeitraum Mai bis Oktober – können hier 131.000 Starts und Landungen vorgenommen werden. Für den Nachtzeitraum gibt es strenge Flugbetriebsbeschränkungen, die bereits heute zu den restriktivsten in Europa gehören.

Zudem hat der Flughafen bereits eine Reihe von Maßnahmen zum Fluglärmschutz mit bundesweiter Signalwirkung vorgenommen. Dadurch hat die Lärmbelastung, trotz gesteigener Zahl der Flugzeugbewegungen, im Laufe der Zeit deutlich abgenommen. Eine Zusammenstellung der bereits in der Vergangenheit eingeführten Maßnahmen (Stand September 2021) liegt Ihnen, wie Sie auch in Ihrem Entwurf „Lärmaktionsplan (Stufe 4) für die Stadt Ratingen“ schildern, bereits vor.

Unabhängig davon ergreift der Flughafen Düsseldorf zusammen mit seinen Partnern auf verschiedenen Ebenen stetig weitere Maßnahmen, insbesondere um die Pünktlichkeit an seinem Standort zu erhöhen und setzt somit den Schwerpunkt auf Verringerung der nächtlichen Lärmbelastung.

2022 ging die verkehrliche Erholung nach der Corona Pandemie mit großen operativen Herausforderungen einher: Gestörte Lieferketten, hohe Krankenstände und Personalknappheit prägten branchenübergreifend und europaweit das Bild. Der Luftverkehr - auch am Flughafen Düsseldorf - hatte vor allem mit gestörten Abläufen an den neuralgischen Punkten der Passagierabfertigung, wie beispielsweise den Sicherheitskontrollen, zu kämpfen. Dies führte in der Folge zu einem Anstieg der nächtlichen Verspätungen und damit einer erhöhten nächtlichen Lärmbelastung.

Im Februar 2023 startete der Flughafen daher ein umfangreiches Programm zur Qualitätsverbesserung mit neuen Services und zusätzlichem Personal, um Passagierströme zu verbessern und zu entzerren sowie Abläufe zu beschleunigen. Rund 10 Mio. EUR wurden dafür investiert.

Beispielhaft sei hier der kostenlose Service, DUSgateway genannt. Damit können Reisende vor ihrem Abflug online auf der Homepage des Flughafens ein festes Zeitfenster für die Sicherheitskontrolle reservieren. Gleichzeitig wurde die Sensorik erweitert, um einen größeren Bereich vor den Sicherheitskontrollen zu erfassen. Hierdurch werden Passagiermengen und -bewegungen besser erfasst, was genauere Prognosen der Wartezeit und eine bessere Personaleinsatzplanung ermöglicht.

Bundespolizei, der private Sicherheitsdienst und der Flughafen haben gemeinsam in einer Projektgruppe sämtliche Abläufe im Zusammenhang mit den Sicherheitskontrollen untersucht, um Verbesserungspotenziale zu identifizieren und auszuschöpfen.

Um Verzögerungen bei der Flugzeug- und Gepäckabfertigung in Spitzenzeiten zu vermeiden, unterstützt der Flughafen Düsseldorf die Bodenverkehrsdienstleister mit einer eigenen Task Force. Qualifizierte Airport-Mitarbeiter werden bei Bedarf aktiviert, um bei verschiedenen Aufgaben auf dem Vorfeld zu helfen, etwa bei der Bedienung von Fluggastbrücken, bei der Ausladung von Gepäckstücken oder beim Gepäcktransport zu den Ankunftsbandern.

Die Maßnahmen haben bereits in den Oster- und Sommerferien 2023 und dann auch in den verkehrsstarken Sommer- und Herbstreisezeiten ihre Wirkung gezeigt. Die guten Prozesse spiegeln sich auch in der hohen Pünktlichkeit der Starts und Landungen wider. Im Jahr 2023 belegte der Düsseldorfer Flughafen bei der Pünktlichkeit die Spitzenposition unter allen deutschen Großflughäfen. Auch im ersten Quartal 2024 war unser Airport der pünktlichste deutsche Großflughafen. Ein weiterer positiver Effekt: Im Jahr 2023 hatte sich die Zahl der Nachtlandungen im Zeitraum von 23 Uhr bis 6 Uhr im Bereich der Großluftfahrt am Düsseldorfer Airport im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um zehn Prozent verringert. Auch 2024 wird das Programm fortgesetzt und hat bereits zur weiteren Reduktion der Nachtflugbewegungen von über 30 Prozent in den Monaten Januar bis April 2024 geführt. Eine positive und erfreuliche Entwicklung, gerade vor dem Hintergrund der gestiegenen Verkehrszahlen.

Im Februar 2015 hatte der Flughafen einen Planfeststellungsantrag auf Kapazitätserweiterung gestellt. Dabei sollte die heute gültige Kapazitätsobergrenze von 131.000 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten wegfallen. Seit der ursprünglichen Antragstellung im Jahr 2015, als DUS noch Air Berlin Hub war, hat sich die Welt jedoch stark verändert. Die Corona-Pandemie hat strukturelle Veränderungen im Luftverkehr mit sich gebracht, deren Auswirkungen sich erst heute verlässlich einordnen und bewerten lassen. Unter diesem Blickwinkel hat der Flughafen das laufende Planfeststellungsverfahren neu bewertet und sich dazu entschlossen, einen Änderungsentwurf zu unserem Antrag vorzulegen, der den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung trägt. Er setzt darin auf ein smartes Wachstum innerhalb der bestehenden Kapazitätsgrenzen.

Neben der verlässlichen Kapazitätsobergrenze bleiben auch die Nachflugregeln unverändert streng. Zwischen 23 Uhr und 6 Uhr dürfen im Linien- und Charterverkehr keine Flugbewegungen geplant werden; zwischen 22 Uhr und 23 Uhr weiterhin nur 33 Landungen pro Tag. Starts sind nicht erlaubt. Ausnahmen gelten ausschließlich für medizinische Hilfseinsätze, meteorologische Notfälle oder kleine Flugzeuge. Damit gehört Düsseldorf, wie bereits oben angegeben, im europäischen Vergleich zu den Verkehrsflughäfen mit den strengsten Nachtflugregeln. Der Angerlandvergleich ist weiterhin gültig. Alle darin behandelten Aspekte, zum Beispiel die Nachrangigkeit der Nordbahn, bleiben unangetastet.

Ein weiterer wichtiger Baustein als Anreiz zum Einsatz lärmgeminderter Flugzeuge ist seit vielen Jahren die Landeentgeltordnung. Der Flughafen Düsseldorf hat gerade in den letzten Jahren die Landeentgeltordnung im Sinne der Anwohner weiter angepasst. Wichtig zu wissen ist hierbei, dass gemäß §19b LuftVG die Landeentgelte an einem Flughafen insbesondere kostenbezogen und diskriminierungsfrei sein müssen.

Seit Einführung der Entgeltordnung 2018 werden beispielsweise zusätzlich lärmmindernde Maßnahmen am Flugzeug (Wirbelgeneratoren), die bei der Landung in weiter entfernt liegenden Bereichen der Anfluglinie eine Lärminderung von 2 – 3 dB bewirken, bei der Einstufung in die Lärmklassen berücksichtigt.

Auch den Schutz der Nachtruhe nimmt die Entgeltordnung des Flughafens Düsseldorf stärker in den Fokus. In der bisherigen Entgeltordnung, gültig bis zum 31.12.2021, wurde zwischen dem Tageszeitraum (06:00 – 21:59 Uhr) und drei Nachtzeitscheiben unterschieden. Gemäß der aktuellen Entgeltraahmenvereinbarung, fünf Jahre gültig seit dem 01.01.2022, wird in der Stunde 22:00 Uhr bis 22:59 Uhr, in der noch 33 planmäßige Landungen zugelassen sind, nun zusätzlich zwischen Start und Landung unterschieden. Der Lärmzuschlag für einen Start ist doppelt so hoch wie für eine Landung.

Nach 23:00 Uhr werden nun weitere fünf Nachtzeiten unterschieden (23:00 – 23:14 Uhr, 23:15 – 23:29 Uhr, 23:30 – 23:44 Uhr, 23:45 – 23:59 Uhr bzw. 05:00 – 05:59 Uhr und 00:00 – 04:59 Uhr), wobei die Zuschläge bis hin zur Kernnacht deutlich ansteigen. So ist der Lärmzuschlag in der Kernnacht 0 – 5 Uhr 44mal so hoch wie am Tag und macht je nach Lärmklasse zwischen 30 und 40 % des Landeentgelts einer Flugbewegung aus.

Die technische Entwicklung schreitet weiter voran. Mit jeder neuen Flugzeuggeneration sinken grundsätzlich die Lärmemissionen gegenüber den Vorgängerversionen. Moderne Flugzeugtypen, wie der Airbus A320neo oder A330neo haben eine 50 % kleinere 85 dB(A) Kontur als noch ihre Vorgängermodelle. Die 205 Maschinen, die allein deutsche Fluggesellschaften bei den Herstellern

bestellt haben, entsprechen einem Listenpreis von rund 48 Milliarden Euro. Während 2019 ca. 3% der Flugbewegungen mit diesen neuen Flugzeugtypen durchgeführt wurden, waren es 2022 schon über 15%.

Darüber hinaus haben Sie als Mitglied der Fluglärmkommission, wie auch Sie in Ihren Ausführungen unter dem Punkt 2.3 darstellen, stets die Möglichkeit, auch bei zukünftigen Themen und Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm mitzuwirken und Anregungen einzubringen. Wie auch in der Vergangenheit werden Anregungen aus der Fluglärmkommission aufgegriffen und über die Ergebnisse in der Kommission regelmäßig berichtet.

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit diesen Ausführungen weitere Anregungen für die Lärmaktionsplanung im Hinblick auf die Reduzierung der Fluglärmbelastung in Ihrer Kommune geben konnten und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.