

Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 26
Postfach 300865
40408 Düsseldorf

Düsseldorf, 1. Oktober 2026

Einwendung gegen die beantragte Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf

Aktenzeichen 26.03.01.01 PFV DUS

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich Einwendungen gegen die beantragten Änderungen im Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf. Meine Einwendung richtet sich insbesondere gegen eine weitere Verdichtung des Flugbetriebs in den besonders sensiblen Tagesrandzeiten zwischen 6 und 7 Uhr sowie zwischen 22 und 23 Uhr.

Ich bitte darum, diese beiden Zeiträume bei der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag gesondert und unter besonderer Berücksichtigung des vorsorgenden Gesundheitsschutzes der betroffenen Bevölkerung zu bewerten.

Besondere Schutzbedürftigkeit der Tagesrandzeiten

Die Zeiträume unmittelbar vor und nach der nächtlichen Ruhephase haben für Schlaf und Erholung der Bevölkerung eine besondere Bedeutung. Die formale Grenze zwischen Nacht und Tag um 6 Uhr darf dabei nicht mit einer medizinischen oder physiologischen Grenze gleichgesetzt werden. Ein erheblicher Teil der Bevölkerung schläft auch nach 6 Uhr. Dies betrifft unter anderem Kinder, ältere Menschen, Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen sowie Personen mit unterschiedlichen Arbeitszeiten.

Eine deutliche Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen unmittelbar ab 6 Uhr kann deshalb faktisch zu einer Verkürzung der nächtlichen Ruhezeit führen. Dasselbe gilt für die Zeit zwischen 22 und 23 Uhr. Diese Stunde fällt für viele Menschen bereits in die Einschlafphase und damit in einen gesundheitlich besonders relevanten Zeitraum.

Wissenschaftliche Erkenntnisse zu Fluglärm und Schlaf

Die Weltgesundheitsorganisation bewertet Umgebungslärm als relevantes Gesundheitsrisiko. Zu den wissenschaftlich gut belegten Folgen zählen unter anderem Schlafstörungen, kardiovaskuläre Belastungen und erhebliche Beeinträchtigungen des Wohlbefindens. Die WHO nennt für nächtlichen Lärm einen gesundheitlich begründeten Richtwert von 40 dB L_{night} außen und weist ausdrücklich auf die Relevanz von Fluglärm hin.

Bei Fluglärm dürfen nicht nur gemittelte Dauerschallpegel betrachtet werden. Einzelne Flugereignisse mit hohen Maximalpegeln können physiologische Aufwachreaktionen hervorrufen und den Schlaf auch dann beeinträchtigen, wenn sich Betroffene am folgenden Morgen nicht bewusst an jedes einzelne Aufwachen erinnern. Untersuchungen des Deutschen

Zentrums für Luft und Raumfahrt zeigen einen Zusammenhang zwischen dem Maximalpegel einzelner Fluglärmereignisse und der Wahrscheinlichkeit einer Aufwachreaktion.

Auch die deutsche NORAH Studie bestätigt die besondere Bedeutung ungestörter Nacht und Randzeiten. Das Umweltbundesamt sieht die Ergebnisse als Unterstützung für die Empfehlung an, den regulären Flugbetrieb in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr ruhen zu lassen.

Internationale Untersuchungen zeigen zudem, dass die tatsächliche Schlafperiode vieler Menschen deutlich über 6 Uhr hinausreicht. Eine starre Einteilung, nach der ab 6 Uhr uneingeschränkter Tagesbetrieb angenommen wird, bildet die gesundheitliche Realität daher nur unzureichend ab.

Besondere Bedeutung der Stunde zwischen 6 und 7 Uhr

Nach dem vorliegenden Antrag sollen in bestimmten Zeiten künftig bis zu 60 Flugbewegungen pro Stunde anstelle der bislang möglichen 47 Bewegungen im Zweibahnbetrieb koordiniert werden können. Gerade für die Stunde zwischen 6 und 7 Uhr bedeutet die Möglichkeit einer derartigen Verdichtung eine erhebliche Verschärfung der Belastung für die unmittelbar betroffenen Wohngebiete.

Ein sprunghafter Übergang von nächtlicher Ruhe zu einer sehr hohen Zahl möglicher Flugbewegungen ab exakt 6 Uhr widerspricht aus meiner Sicht dem Grundgedanken eines vorsorgenden Gesundheitsschutzes. Die Schutzwirkung einer Nachtflugregelung darf nicht dadurch wesentlich eingeschränkt werden, dass unmittelbar nach deren Ende eine besonders hohe Verkehrsdichte ermöglicht wird.

Besondere Bedeutung der Stunde zwischen 22 und 23 Uhr

Auch die Zeit zwischen 22 und 23 Uhr muss besonders geschützt werden. Dass der geänderte Antrag die bislang zulässige Zahl von maximal 33 planmäßigen Landungen in dieser Stunde nicht erhöht, ist grundsätzlich zu begrüßen. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass die gesundheitliche Belastung dieser Stunde im Rahmen der Gesamtabwägung als unverändert und damit als unproblematisch angesehen wird.

Gerade die Kombination aus hoher Belastung am späten Abend und einem erneut stark verdichteten Flugbetrieb unmittelbar ab 6 Uhr verkürzt die tatsächlich verfügbare zusammenhängende Ruhephase der Anwohner. Die gesundheitliche Betrachtung darf deshalb nicht isoliert nach einzelnen Genehmigungszeiträumen erfolgen. Entscheidend ist die Gesamtbelastung der Bevölkerung und die verbleibende zusammenhängende Erholungszeit.

Gesundheitsschutz in der Abwägung

Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Düsseldorf und das Interesse an einem leistungsfähigen Luftverkehr werden nicht in Frage gestellt. Eine bessere wirtschaftliche oder betriebliche Auslastung vorhandener Infrastruktur rechtfertigt jedoch nicht automatisch eine zusätzliche Belastung der Bevölkerung zu Zeiten, in denen Schlaf und Erholung besonders schutzbedürftig sind.

Der Flughafen liegt in einem außerordentlich dicht besiedelten Ballungsraum. Gerade deshalb muss eine Kapazitätsentscheidung besondere Anforderungen an den vorsorgenden

Gesundheitsschutz stellen. Technischer Fortschritt und leisere Flugzeugtypen ersetzen diesen Schutz nicht vollständig. Auch moderne Flugzeuge erzeugen wahrnehmbare Einzelereignisse und Maximalpegel, die Schlafreaktionen auslösen können.

Meine Forderungen

- die beantragte Erhöhung der maximal koordinierbaren Flugbewegungen auf bis zu 60 Bewegungen pro Stunde für die Zeit zwischen 6 und 7 Uhr nicht zuzulassen,
- die Stunde zwischen 6 und 7 Uhr als gesundheitlich besonders sensible Randzeit gesondert zu bewerten,
- für diesen Zeitraum mindestens die bestehenden Kapazitätsbeschränkungen beizubehalten und eine zusätzliche Verdichtung durch die flexible Nutzung des Zweibahnsystems auszuschließen,
- die bestehenden Beschränkungen für die Zeit zwischen 22 und 23 Uhr vollständig zu erhalten und keine unmittelbare oder mittelbare Lockerung zuzulassen,
- die Belastungen zwischen 22 und 23 Uhr sowie zwischen 6 und 7 Uhr in einer gemeinsamen gesundheitlichen Gesamtbetrachtung zu berücksichtigen,
- neben Mittelungspegeln ausdrücklich auch Zahl und Maximalpegel einzelner Fluglärmereignisse sowie die daraus resultierenden Aufwachreaktionen zu berücksichtigen und
- die wissenschaftlichen Erkenntnisse der WHO, des Umweltbundesamtes, der NORAH Studie sowie der einschlägigen Schlaf und Fluglärmforschung in die Abwägung einzubeziehen.

Aus meiner Sicht ist eine Kapazitätsausweitung, die zu einer zusätzlichen Konzentration von Flugbewegungen unmittelbar nach 6 Uhr führt, mit einem konsequenten vorsorgenden Schutz der Gesundheit der Anwohner nicht vereinbar.

Ich bitte darum, meine Einwendungen im weiteren Planfeststellungsverfahren vollständig zu berücksichtigen und die beantragte Kapazitätserhöhung jedenfalls für die besonders sensiblen Tagesrandzeiten entsprechend zu begrenzen.

Mit freundlichen Grüßen

[Vorname Nachname]

Anlage: Wissenschaftliche Grundlagen

World Health Organization: Night Noise Guidelines for Europe, 2009.

World Health Organization: Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018.

Umweltbundesamt: Lärmwirkungsstudie NORA, Einschätzung des Umweltbundesamtes.

NORA Studie: Noise related annoyance, cognition and health study, insbesondere Untersuchungen zu Schlaf und Krankheitsrisiken.

Basner et al.: Aircraft noise effects on sleep: application of the results of a large polysomnographic field study, Journal of the Acoustical Society of America.

Basner et al.: Night flight ban preserves sleep in airport residents, Transportation Research Part D, 2023.

Baudin et al.: Aircraft Noise Exposure and Subjective Sleep Quality, Ergebnisse der französischen DEBATS Studie.

Blangiardo et al.: Aircraft noise and cardiovascular morbidity and mortality near Heathrow Airport, Environment International, 2023.