

BÜRGERVERSAMMLUNG

2. SEPTEMBER 2026

KEIN AUSBAU DER KAPAZITÄTEN!

Werner Kindsmüller
Vorsitzender Kaarster gegen Fluglärm e.V.

Lärm • Nacht • Gesundheit • Klima



KAARSTER GEGEN FLUGLÄRM e.V.



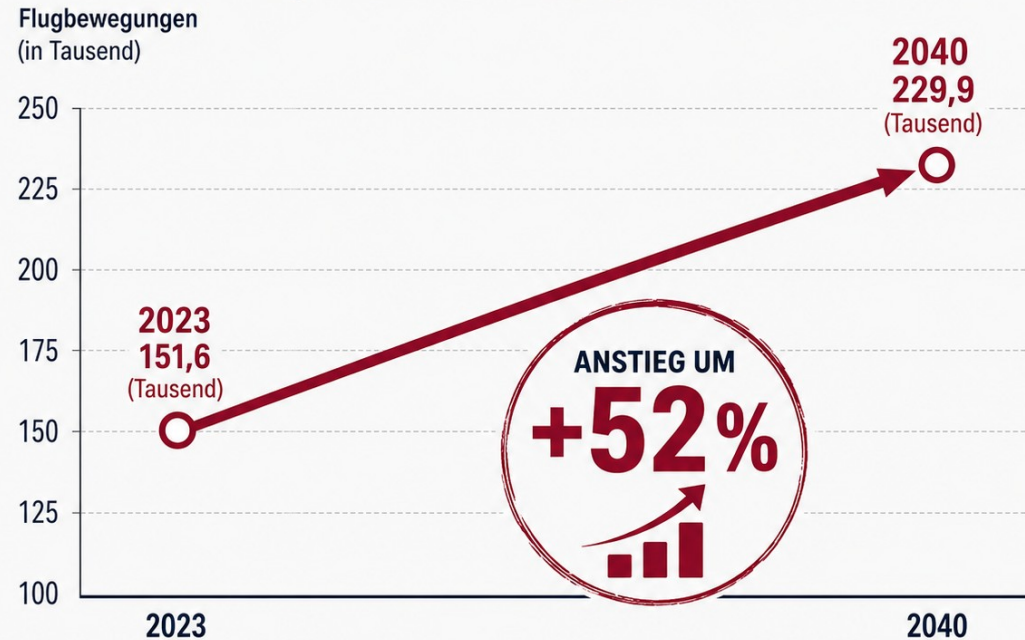


Die Prognose

Grundlage Verkehrsprognose von Intraplan Consult März 2025

PROGNOSE: FLUGBEWEGUNGEN WACHSEN UM **+52%**

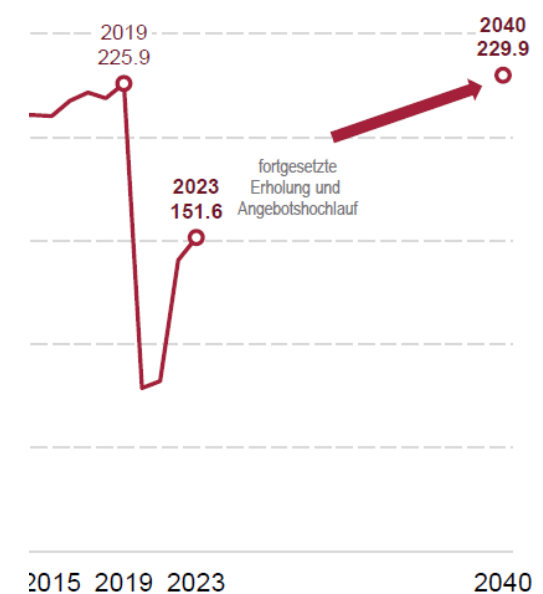
Prognostizierte Entwicklung von 2023 bis 2040



Von **151,6 Tausend** Flugbewegungen (2023)
auf **229,9 Tausend** (2040) –
ein Anstieg um 78,3 Tausend bzw. **+52%**.

Das entspricht einem
Wachstum von
52%
bis 2040.

Quelle: ADV-Flugverkehrsprognose 2040, Stand 2023



Intraplan Consult GmbH – Seite 113



KAARSTER GEGEN
FLUGLÄRM E.V.

Nicht nur mehr Flüge – auch deutlich mehr Passagiere erwartet



+52 %
Flugbewegungen



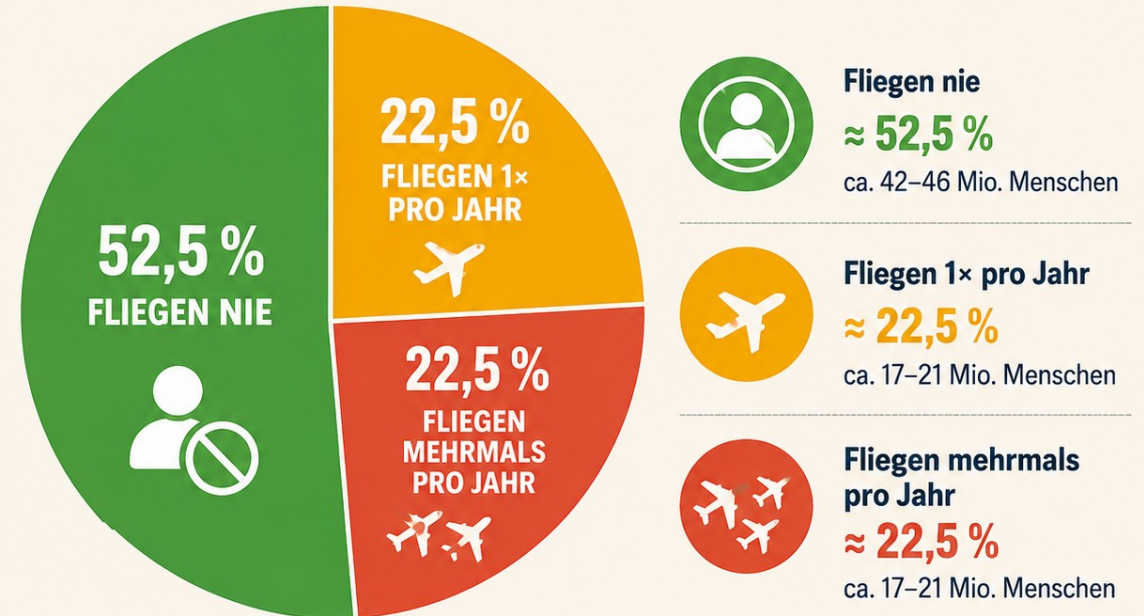
Wer fliegt?

Quelle: UBA, DLR, Allensbach - 2024

WER FLIEGT IN DEUTSCHLAND?

Die Mehrheit der Menschen steigt nie ins Flugzeug.

Verteilung der Bevölkerung nach Flugverhalten (ca.)



Rund die Hälfte der Menschen in Deutschland **fliegt nie.**

Klimaschutz bedeutet:

Die Vielen entlasten – nicht die Wenigen bestrafen.

Quellen: Umweltbundesamt (2023), Statistisches Bundesamt, Forschung & Fakten (DLR)

Reichen die
Kapazitäten
am Boden für
31 Mio.
Passagiere?

Koffer-Chaos am Düsseldorfer Flughafen

27.06.2022 · 19:25 Uhr



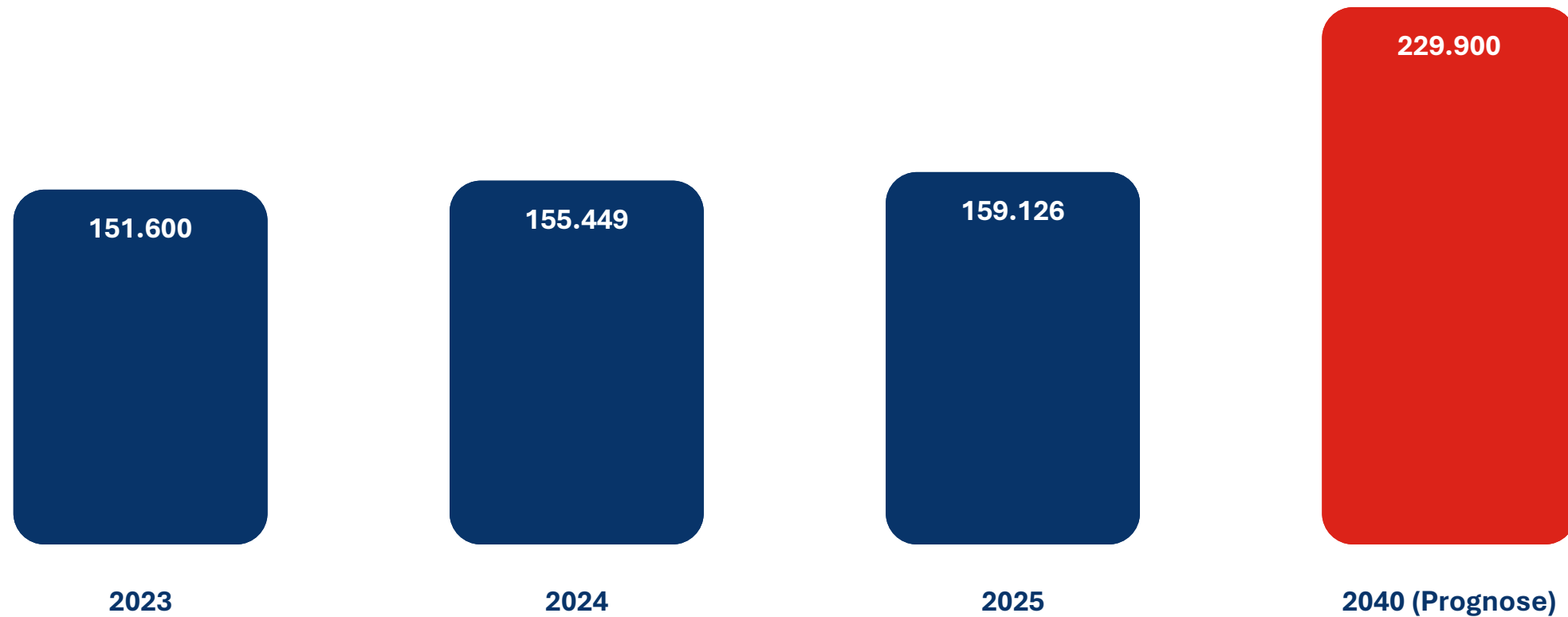
Foto: dpa/Henning Kaiser

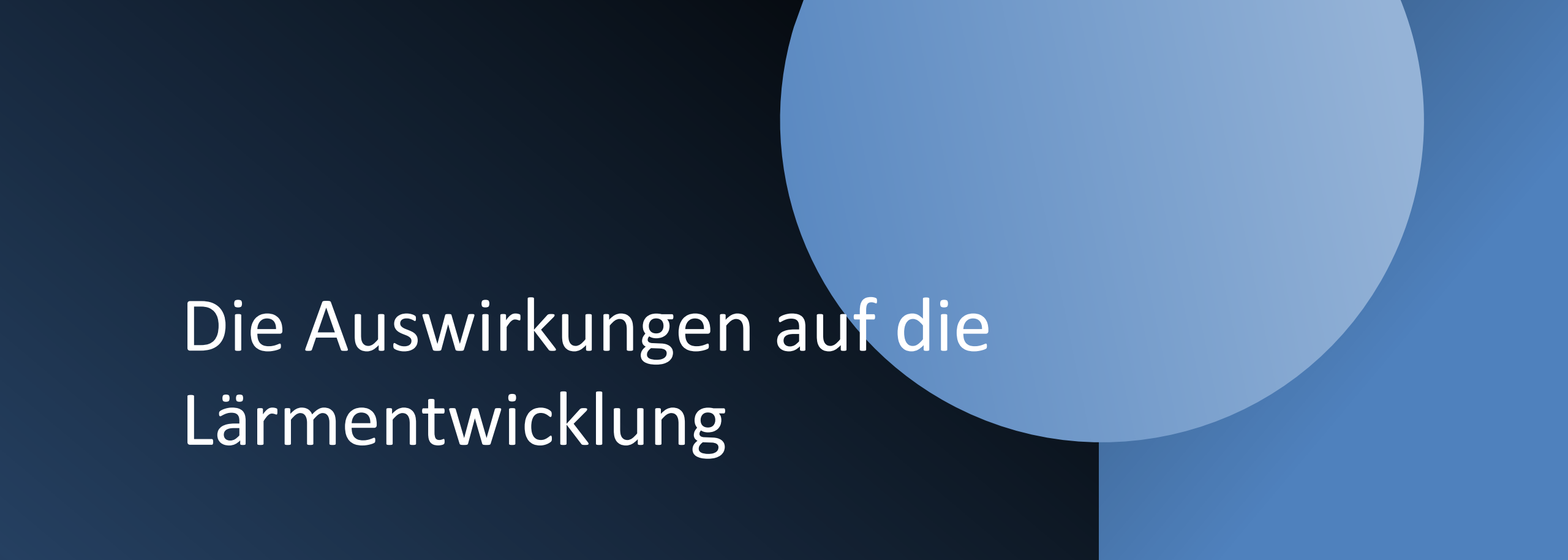
Düsseldorf · Lange Wartezeiten und liegengebliebene Koffer: Die Probleme an Flughäfen in Nordrhein-Westfalen nehmen nicht ab. Zur Chaos-Bewältigung könnten ab Juli Aushilfen aus dem Ausland angestellt werden. Der Airport in Düsseldorf begrüßt den Vorschlag.



KAARSTER GEGEN
FLUGLÄRM E.V.

Gewagte Prognose – aber nicht unmöglich





Die Auswirkungen auf die Lärmentwicklung

Accon: Gesamtlärmbetrachtung

In Kaarst ist es in den vergangenen 20 Jahren lauter geworden

48,6

dB(A)



51,9

dB(A)

über sechs Monate gemittelter
äquivalenter Dauerschallpegel

+3,3 dB(A)

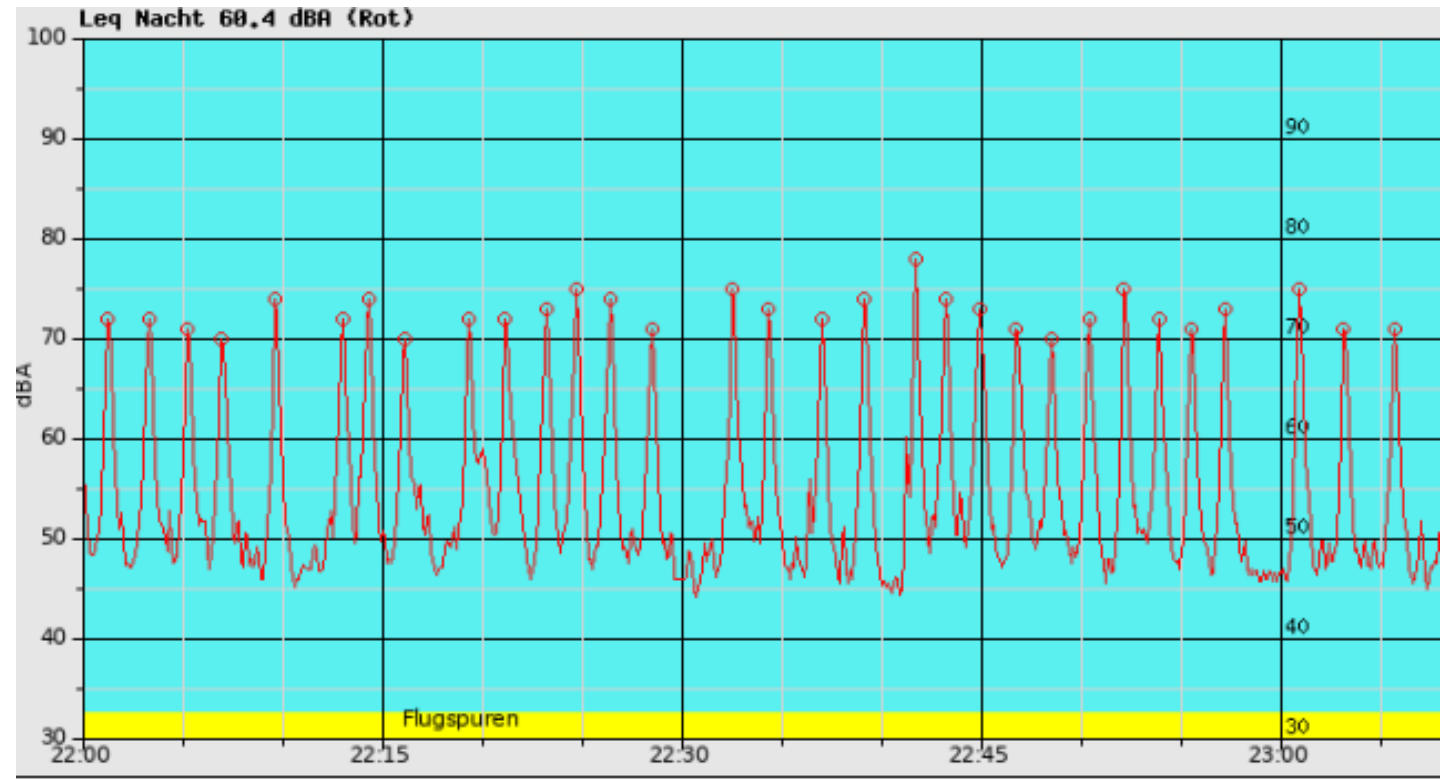
≈ 114 % mehr Schallenergie

Wichtig: 114 % bezieht sich auf die Schallenergie,
nicht auf den dB-Pegel.

Quelle: Auswertungen des Flughafens DUS (2005-2025)- LAeq

28 Landungen in
einer Stunde!
Mehr als 70 dBA

Am Beispiel 21. August –
22.00 – 23:00 Uhr



“Im Nachtzeitraum werden vorhabenbedingte Veränderungen der Gesamtlärmsituation für beide Prognosehorizonte gleichermaßen nur im unmittelbaren Nahbereich der Vorfeldflächen und ohne Auswirkungen auf schutzbedürftige Siedlungsgebiete erwartet”
(S. 48)

<https://beteiligung.nrw.de/portal/brd/beteiligung/themen/1025382>

Gemeindespezifische Auswertung der Anzahl von Fluglärm betroffener Personen mit vorhabenbedingter Fluglärmmzunahme von 0,5 dB(A)

Referenz 2040

Kaartst:

Pegelintervall in dB(A)		Belastete Menschen nach VBE		Pegelintervall in dB(A)		Belastete Menschen nach VBE	
über	bis	L _{Pass,Tag}	L _{Pass,Nacht}	über	bis	L _{Pass,Tag}	L _{Pass,Nacht}
45	46	-	0	45	46	-	0
46	47	-	0	46	47	-	0
47	48	-	0	47	48	-	0
48	49	-	0	48	49	-	0
49	50	-	0	49	50	-	0
50	51	0	0	50	51	0	0
51	52	0	0	51	52	0	0
52	53	0	0	52	53	0	0
53	54	0	0	53	54	0	0
54	55	0	0	54	55	0	0
55	56	0	0	55	56	0	0
56	57	0	0	56	57	0	0
57	58	0	0	57	58	0	0
58	59	0	0	58	59	0	0
59	60	0	0	59	60	0	0
60	61	0	0	60	61	0	0
61	62	0	0	61	62	0	0
62	63	0	0	62	63	0	0
63	64	0	0	63	64	0	0
64	65	0	0	64	65	0	0
65	66	0	0	65	66	0	0
66	67	0	0	66	67	0	0
67	68	0	0	67	68	0	0
68	69	0	0	68	69	0	0
69	70	0	0	69	70	0	0
70	71	0	0	70	71	0	0
71	72	0	0	71	72	0	0
72	73	0	0	72	73	0	0
73	74	0	0	73	74	0	0
74	75	0	0	74	75	0	0
75		0	0	75		0	0
Summe		0	0	Summe		0	0

Prognose 2040

Kaartst:

Pegelintervall in dB(A)		Belastete Menschen nach VBE		Pegelintervall in dB(A)		Belastete Menschen nach VBE	
über	bis	L _{Pass,Tag}	L _{Pass,Nacht}	über	bis	L _{Pass,Tag}	L _{Pass,Nacht}
45	46	-	0	45	46	-	0
46	47	-	0	46	47	-	0
47	48	-	0	47	48	-	0
48	49	-	0	48	49	-	0
49	50	-	0	49	50	-	0
50	51	0	0	50	51	0	0
51	52	0	0	51	52	0	0
52	53	0	0	52	53	0	0
53	54	0	0	53	54	0	0
54	55	0	0	54	55	0	0
55	56	0	0	55	56	0	0
56	57	0	0	56	57	0	0
57	58	0	0	57	58	0	0
58	59	0	0	58	59	0	0
59	60	0	0	59	60	0	0
60	61	0	0	60	61	0	0
61	62	0	0	61	62	0	0
62	63	0	0	62	63	0	0
63	64	0	0	63	64	0	0
64	65	0	0	64	65	0	0
65	66	0	0	65	66	0	0
66	67	0	0	66	67	0	0
67	68	0	0	67	68	0	0
68	69	0	0	68	69	0	0
69	70	0	0	69	70	0	0
70	71	0	0	70	71	0	0
71	72	0	0	71	72	0	0
72	73	0	0	72	73	0	0
73	74	0	0	73	74	0	0
74	75	0	0	74	75	0	0
75		0	0	75		0	0
Summe		0	0	Summe		0	0

Differenz: Prognose 2040 minus Referenz 2040

Kaartst:

Pegelintervall in dB(A)		Belastete Menschen nach VBE		Pegelintervall in dB(A)		Belastete Menschen nach VBE	
über	bis	L _{Pass,Tag}	L _{Pass,Nacht}	über	bis	L _{Pass,Tag}	L _{Pass,Nacht}
45	46	-	0	45	46	-	0
46	47	-	0	46	47	-	0
47	48	-	0	47	48	-	0
48	49	-	0	48	49	-	0
49	50	-	0	49	50	-	0
50	51	0	0	50	51	0	0
51	52	0	0	51	52	0	0
52	53	0	0	52	53	0	0
53	54	0	0	53	54	0	0
54	55	0	0	54	55	0	0
55	56	0	0	55	56	0	0
56	57	0	0	56	57	0	0
57	58	0	0	57	58	0	0
58	59	0	0	58	59	0	0
59	60	0	0	59	60	0	0
60	61	0	0	60	61	0	0
61	62	0	0	61	62	0	0
62	63	0	0	62	63	0	0
63	64	0	0	63	64	0	0
64	65	0	0	64	65	0	0
65	66	0	0	65	66	0	0
66	67	0	0	66	67	0	0
67	68	0	0	67	68	0	0
68	69	0	0	68	69	0	0
69	70	0	0	69	70	0	0
70	71	0	0	70	71	0	0
71	72	0	0	71	72	0	0
72	73	0	0	72	73	0	0
73	74	0	0	73	74	0	0
74	75	0	0	74	75	0	0
75		0	0	75		0	0
Summe		0	0	Summe		0	0

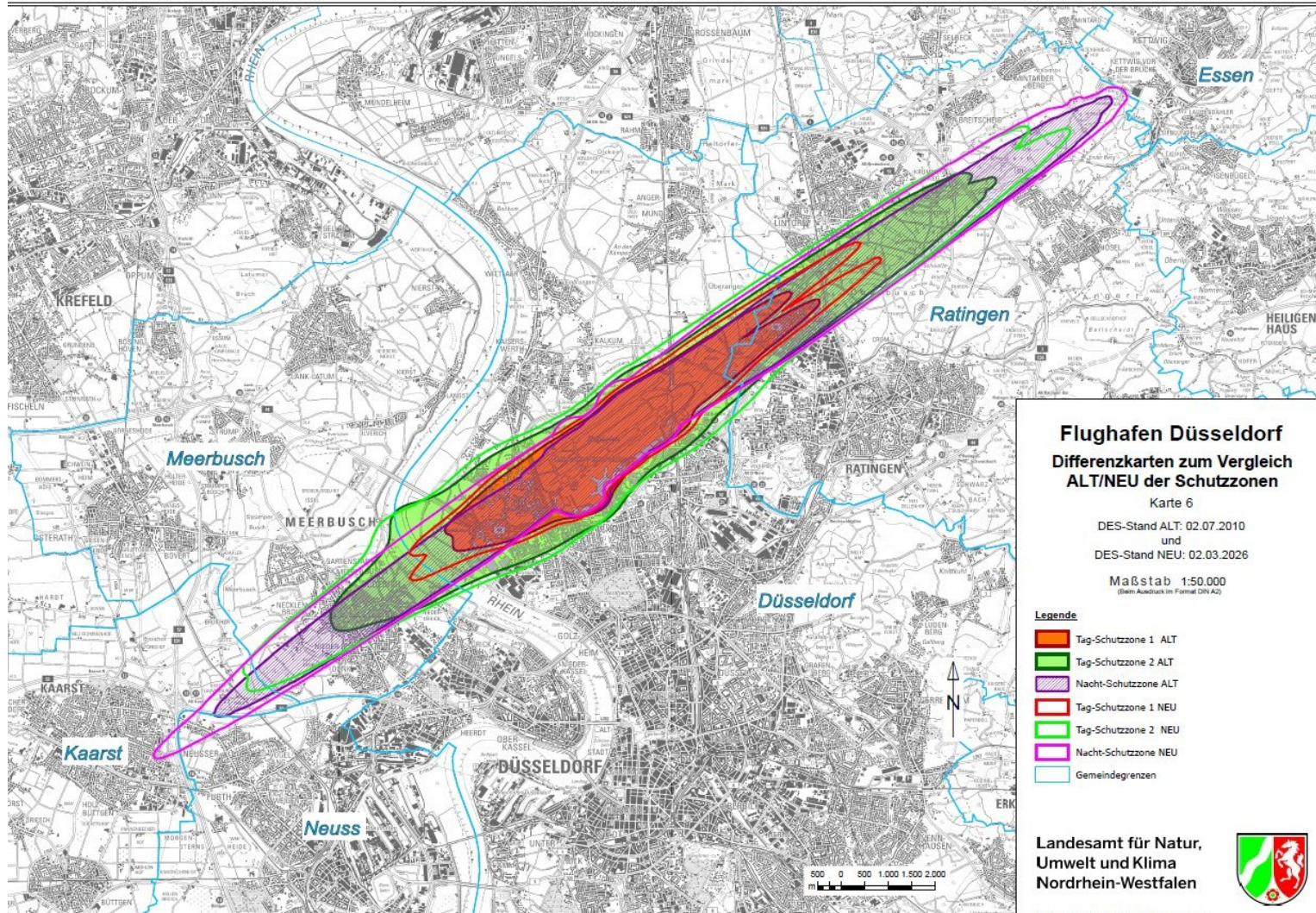
Hinweis: Summenwerte basieren auf gerundeten Einzelwerten über die jeweiligen Pegelklassen. Summenwerte über 1-dB(A)-Pegelklassen können von Summenwerte über 5-dB(A)-Pegelklassen abweichen.

Auslösewerte für Lärmschutzbereich

	Tag-Schutzzone 1	Tag-Schutzzone 2	Nacht-Schutzzone
Bestandsflugplätze:			
• zivil	Leq 65 dB(A)	Leq 60 dB(A)	Leq-Nacht 55 dB(A) Lmax 6 x 57 dB(A)*
• militärisch	Leq 68 dB(A)	Leq 63 dB(A)	Leq-Nacht 55 dB(A) Lmax 6 x 57 dB(A)*
Neu- und Ausbauten:			
• Zivil	Leq 60 dB(A)	Leq 55 dB(A)	
○ bis 31.12.2010			Leq-Nacht 53 dB(A) Lmax 6 x 57 dB(A)*
○ ab 01.01.2011			Leq-Nacht 50 dB(A) Lmax 6 x 53 dB(A)*
• militärisch	Leq 63 dB(A)	Leq 58 dB(A)	
○ bis 31.12.2010			Leq-Nacht 53 dB(A) Lmax 6 x 57 dB(A)*
○ ab 01.01.2011			Leq-Nacht 50 dB(A) Lmax 6 x 53 dB(A)*

* Für das Maximalpegel-Häufigkeitskriterium wurden die Innenpegel verwendet, Leq-Angaben sind Außenpegel.
Umrechnung: Innenpegel + 15 dB(A) = Außenpegel (bei gekipptem Fenster)

Nachts mehr und lautere Flugbewegungen in Kaarst



**Die Belastung
folgt den
Flugrouten.**

ANFLUG

ABFLUG

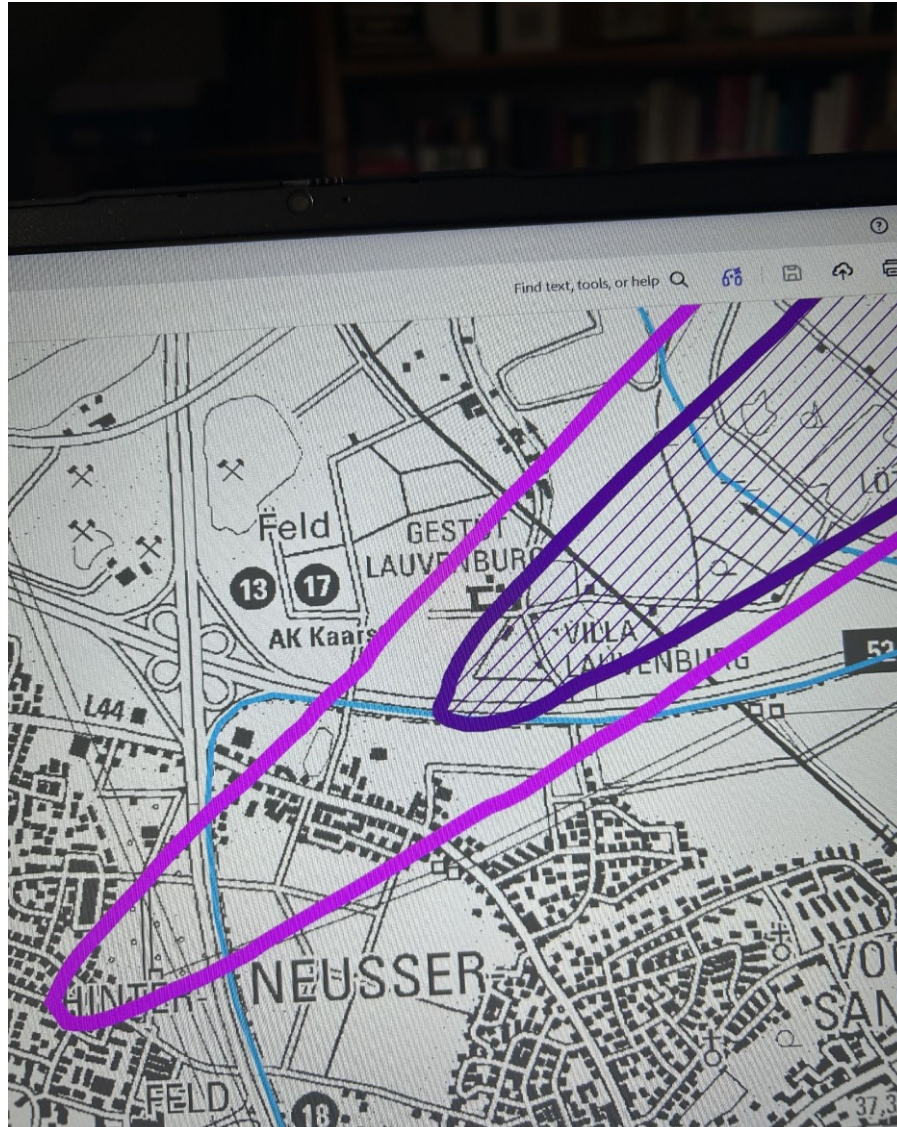
**Kaarst liegt im
regionalen
Belastungsraum.**

Mit mehr Bewegungen
wächst
auch die Zahl der
Lärmereignisse.



**KAARSTER GEGEN
FLUGLÄRM E.V.**

Was bedeutet das heute schon für Kaarst?



Kaarst in Nachtschutz- Zone?

Mehr Flüge = mehr
Lärmereignisse

Worauf der Flughafen scharf ist: Die Tagesrandzeiten

Luftverkehrsprognose Flughafen Düsseldorf – DUS 2040 Passagiere und Flugbewegungen

Intraplan Consult GmbH – Seite 119

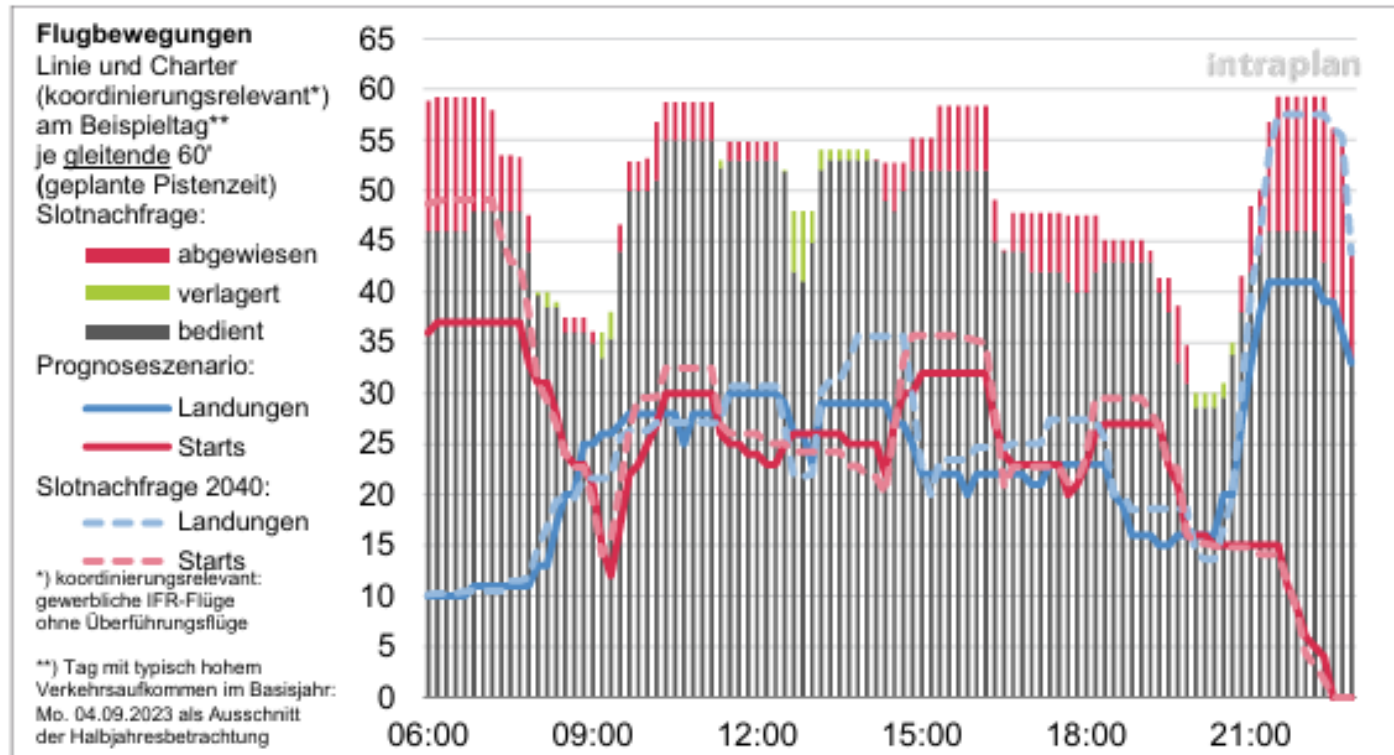
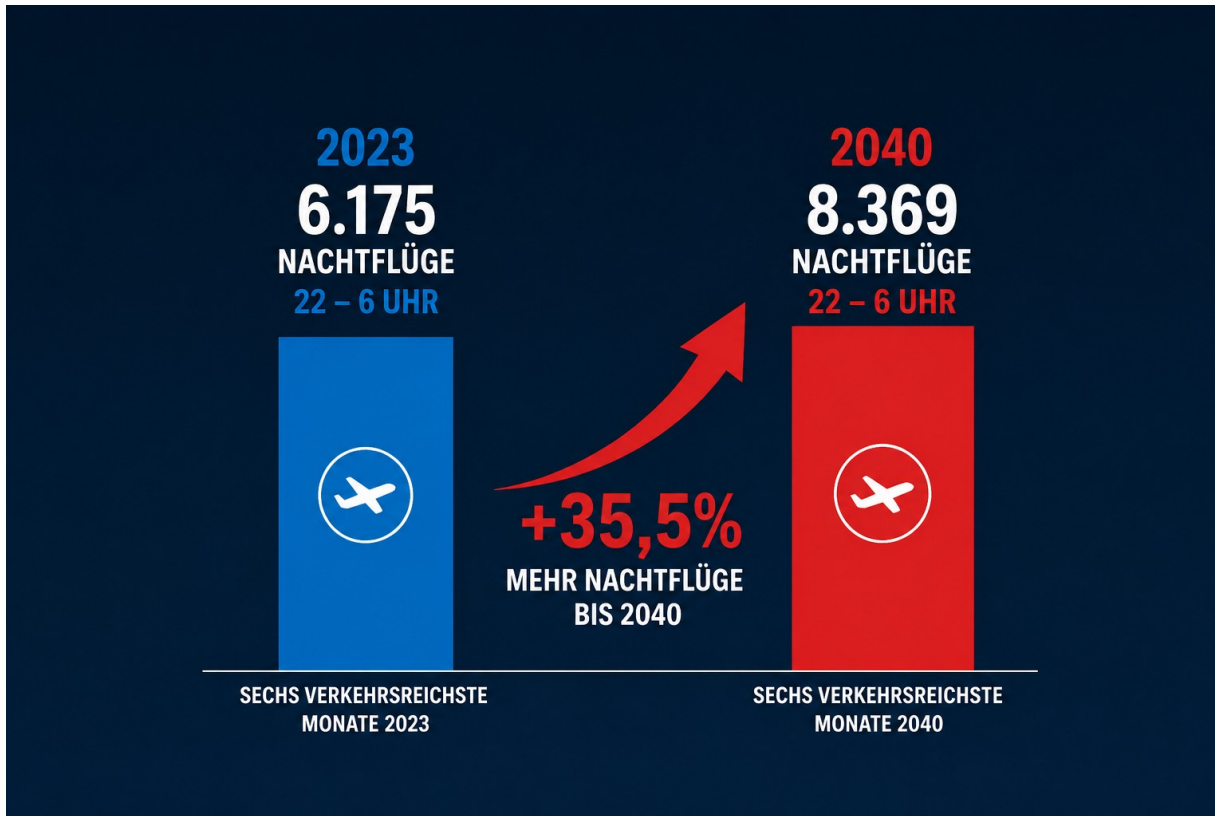


Abbildung 7-3 Tagesgang der in gleitenden 60-Minuten-Intervallen summierten, auf den Prognosehorizont 2040 projizierten und entsprechend den Kapazitätsszenarien koordinierten Flugbewegungen des typischen Spitzentages, Vergleich von Prognoseszenario und nachfragebedingter Entwicklung – Hauptrechnung

KAARSTER GEGEN
FLUGLÄRM E.V.

Und demnächst? In der Nacht wird es noch lauter?



Warum ist die Nacht
besonders wichtig?

Schlaf braucht Ruhe.

Schon einzelne Lärmereignisse können
Schlafphasen unterbrechen.

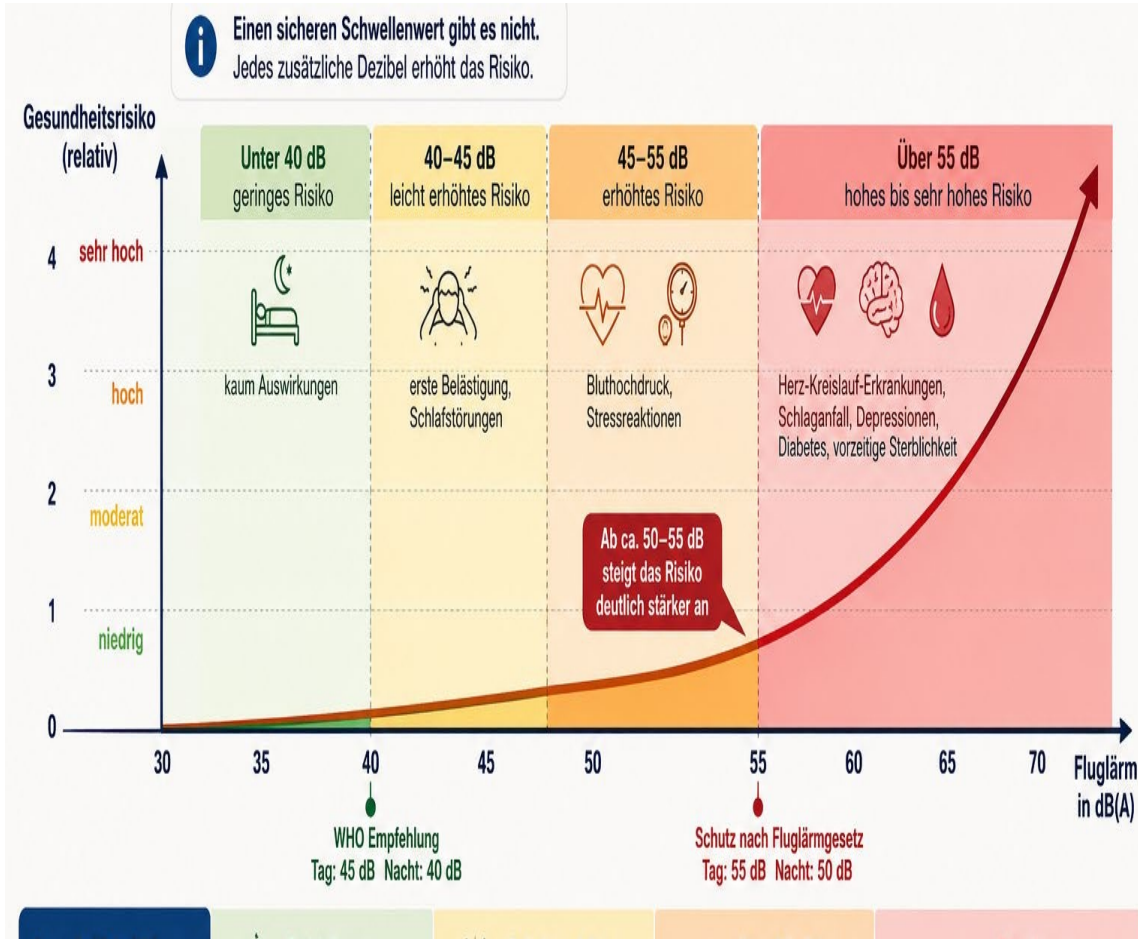
**Die Nacht ist keine freie Reserve für mehr
Flugverkehr.**



Gesundheit

Fluglärm gefährdet Ihre Gesundheit

Fluglärm ist eine Gesundheitsfrage



Dauerhafter Lärm

Schlaf

Störungen der Erholung

Herz-Kreislauf

Gesundheitliche Risiken

Alltag

Belastung und Belästigung

Kinder brauchen Ruhe zum Lernen



Wenn Fluglärm Bildung überschattet.

Jeder zusätzliche Flug kann auch eine zusätzliche Belastung für die Entwicklung von Kindern bedeuten.
Die **NORAH-Studie** zeigt: Fluglärm beeinträchtigt den Lernerfolg.

Wenn Fluglärm Bildung überschattet.

Die NORAH-Studie zeigt Zusammenhänge zwischen Verkehrslärm und Lernleistungen.

Ruhe ist auch Bildungsschutz.



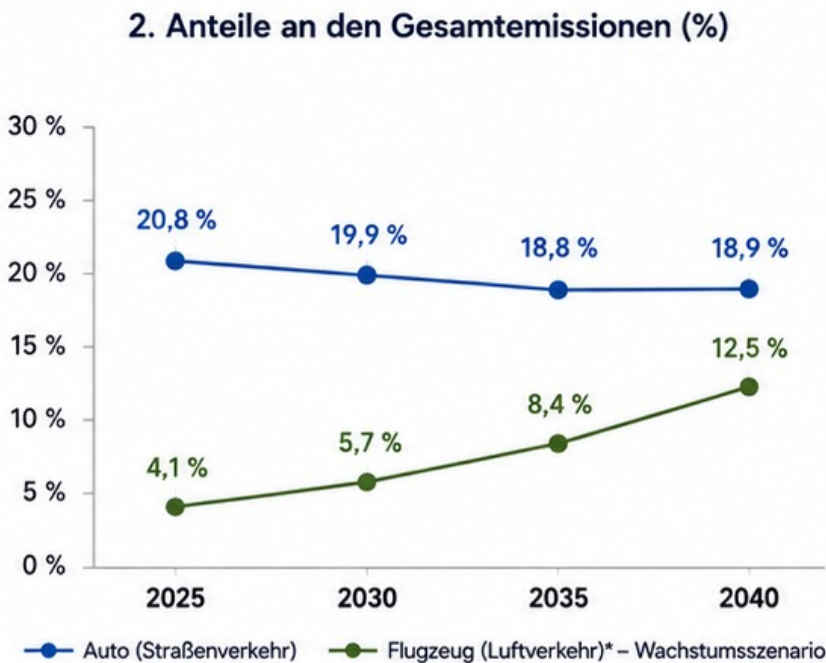
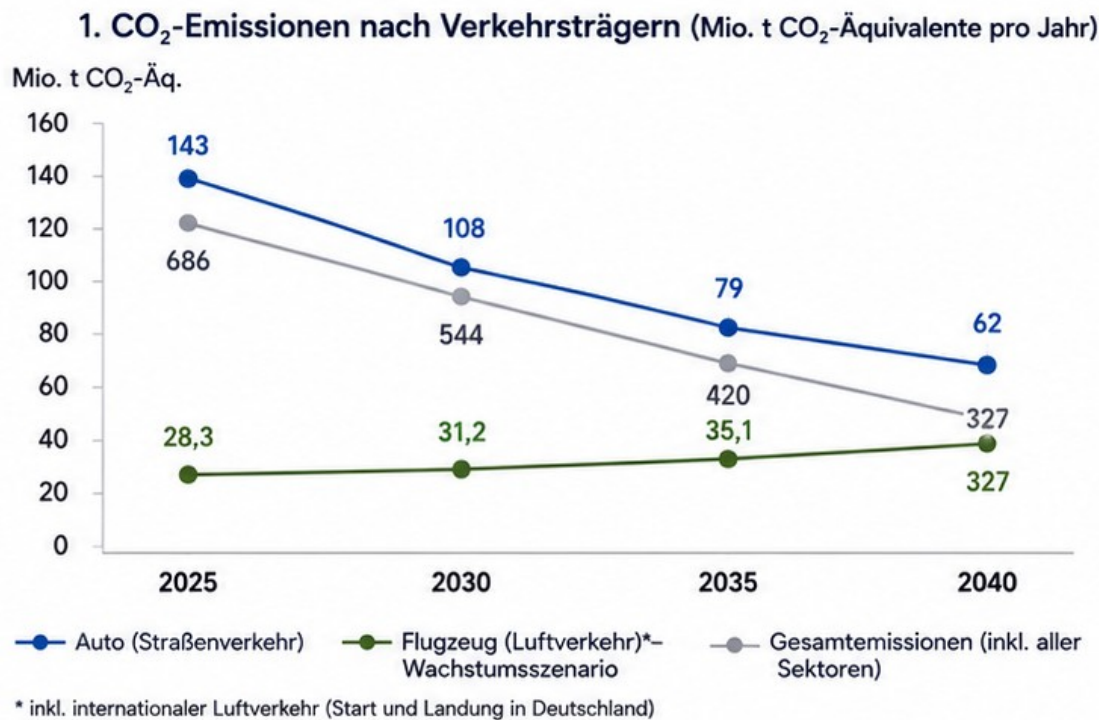
KAARSTER GEGEN
FLUGLÄRM E.V.

The background features a dark blue upper-left section, a light blue upper-right section containing a large circle, and a white lower section.

Klima

Anteil Auto und Flugzeug an den Gesamtemissionen in Deutschland 2025–2040

Szenario: Weiteres Wachstum des Luftverkehrs



✈ **Wachstum des Luftverkehrs**
Annahme: +3 % pro Jahr
(≈ +45 % bis 2040 gegenüber 2025)

Ergebnisse

↓ Auto-Anteil sinkt leicht von 20,8 % (2025) auf 18,9 % (2040)

↑ Flugzeug-Anteil steigt stark von 4,1 % (2025) auf 12,5 % (2040)

↑ Der Luftverkehr gewinnt deutlich an Bedeutung trotz sinkender Gesamtemissionen.

3. Entwicklung im Überblick

	2025	2030	2035	2040	Veränderung 2025–2040
Auto (Straßenverkehr)	143	108	79	62	–57 %
Flugzeug (Luftverkehr)* – Wachstumsszenario	28,3	31,2	35,1	41,0	+45 %
Gesamtemissionen (inkl. aller Sektoren)	686	544	420	327	–52 %
Anteile an Gesamtemissionen					
Auto (Straßenverkehr)	20,8 %	19,9 %	18,8 %	18,9 %	–1,9 Prozentpunkte
Flugzeug (Luftverkehr)* – Wachstumsszenario	4,1 %	5,7 %	8,4 %	12,5 %	+8,4 Prozentpunkte

🎯 **Kernaussage**
Selbst bei sinkenden Gesamtemissionen führt weiteres Wachstum des Luftverkehrs dazu, dass sein Anteil an den deutschen Gesamtemissionen bis 2040 **auf mehr als das Dreifache steigt.**

Hinweise

- Datenbasis: UBA – Treibhausgas-Projektionen 2026 (CARE-Szenario) für Auto und Gesamtemissionen
- Luftverkehr: Wachstumsszenario +3 % pro Jahr

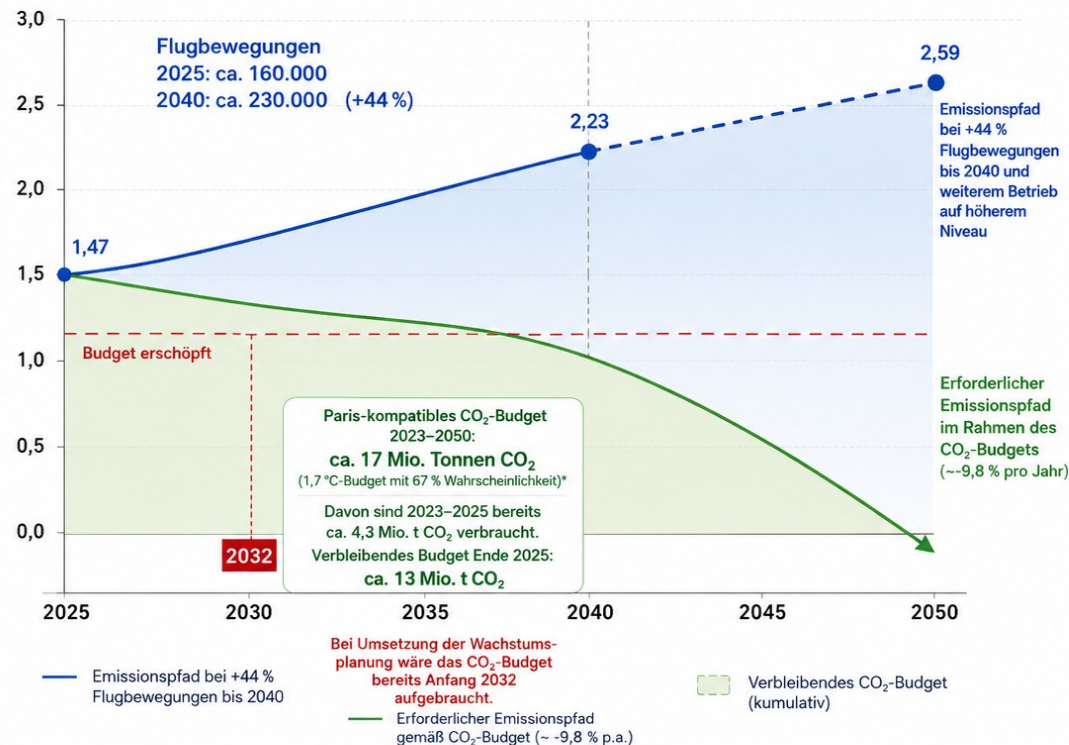
CO₂-Belastung bei Erweiterung

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-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)

Klima, welches Klima?

„Zumal keine signifikante Planfallwirkung bezüglich des innerdeutschen Verkehrsaufkommens festzustellen ist, sind auch keine vorhabenbedingt zusätzlich anfallenden, klimawirksamen Treibhausgasemissionen im Luftverkehr auszuweisen. Ebenso werden keine ansonsten zu saldierende Effekte bezüglich anderer innerdeutscher Flugstrecken erwartet, die die deutsche THGBilanz zusätzlich belasten“.

(Intraplan, Fachbeitrag Klimaschutz, S. 20)

„Der Luftverkehr wird bei den Klimazielen getrennt nach nationalem und internationalem Verkehr behandelt, weil für internationalen Flugverkehr keine einheitliche nationale Zuständigkeit besteht. Stattdessen sind internationale Abkommen und Organisationen wie die ICAO für die Regulierung zuständig. Aus nationaler Sicht steht nur der Inlandsverkehr im Fokus, da im Treibhausgas-Reporting gemäß UN-Klimarahmenkonvention ausschließlich die Emissionen erfasst werden, die innerhalb des eigenen Staatsgebiets entstehen“ (S. 3).

DAS FAZIT

Erweiterung der Kapazität des Flughafens Düsseldorf

Fünf gute Gründe gegen die Erweiterung

1 Nicht noch mehr Flugbewegungen.

2 Kein zusätzlicher Fluglärm.

3 Die Nacht gehört dem Schlaf.

4 Kinder brauchen Ruhe zum Lernen.

5 Luftverkehr belastet das Klima.



KEIN AUSBAU DER KAPAZITÄTEN

Am Ende ist es (auch) eine politische Entscheidung!

01

Viele Einwendungen!

02

Unterschriften
sammeln!



Informationen:

kagf.de/uncategorized/klares-ziel-kein-ausbau-der-kapazitaeten/



Wo können Sie sich informieren?

<https://www.kaarst.de/planen-bauen-mobilitaet-und-umwelt/umwelt-und-klimaschutz/fluglaerm>

www.kagf.de

Wer darf Einwendungen erheben?

- ✓ Anwohnerinnen und Anwohner der betroffenen Städte und Gemeinden
- ✓ Eigentümerinnen und Eigentümer von Grundstücken und Immobilien
- ✓ Mieterinnen und Mieter
- ✓ Deutsche und Nicht-Deutsche
- ✓ Eltern – auch im Namen ihrer minderjährigen Kinder
- ✓ Vereine, Bürgerinitiativen und anerkannte Umweltverbände
- ✓ Unternehmen und sonstige betroffene Einrichtungen

**Frist Einwendungen:
14. Oktober!**

KAARST SAGT NEIN!

KEIN AUSBAU DER KAPAZITÄTEN

Für gesunden Schlaf. Für unsere Kinder. Für ein lebenswertes Kaarst.



www.kagf.de

Kaarster gegen Fluglärm e.V.