

Informationsveranstaltung

29. SEPTEMBER 2026

KEIN AUSBAU DER KAPAZITÄTEN!

Werner Kindsmüller
Vorsitzender Kaarster gegen Fluglärm e.V.

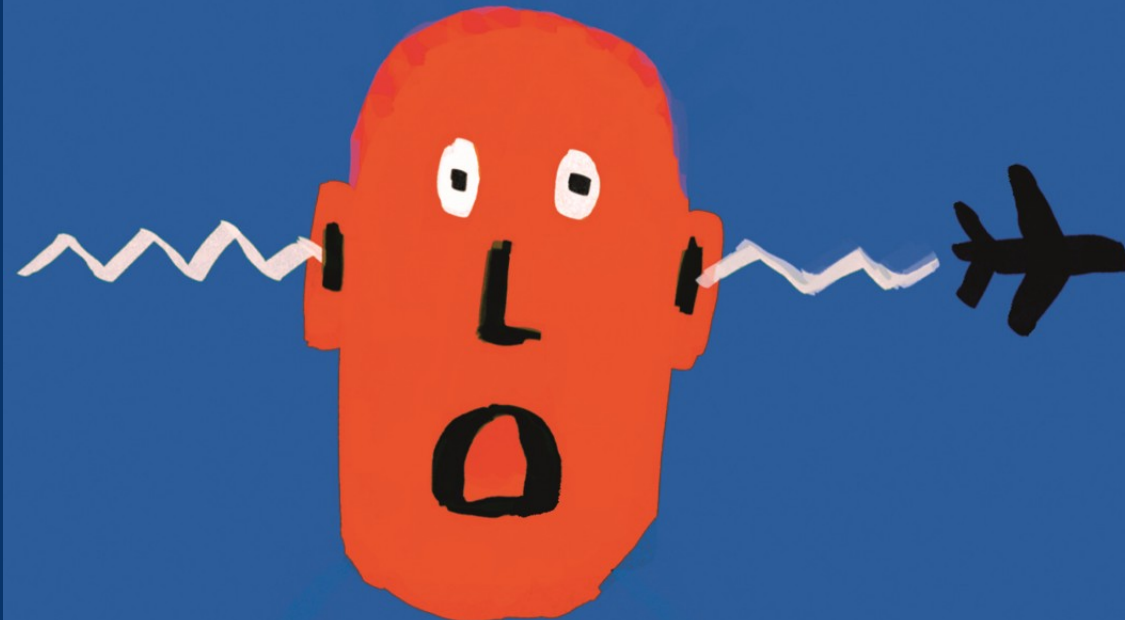
Lärm • Nacht • Gesundheit • Klima



KAARSTER GEGEN FLUGLÄRM e.V.

LASST UNS IN RUHE!

WENIGER FLUGLÄRM – MEHR GESUNDHEIT!



www.fluglaerm.de



Gliederung

Zur Ausgangssituation

Was hat der Flughafen beantragt?

Was sagen die Gutachten?

Wie wirkt sich das auf die Menschen in Kaarst und Neuss aus?

Zur Ausgangssituation

Lärmbelastung hat an der Messstelle
Kaarst zwischen 2000/2025 um 3,3
db(A) zugenommen; = 114%

(Quelle: Flughafen DUS)

Zahl der Flugbewegungen in den
sechs verkehrsreichsten Monaten
sank von 105.000 auf 94.500 – wie
kann das sein?

Lärmentwicklung in Kaarst

Der LAeq hängt nicht nur von der Anzahl der Flugzeuge ab, sondern von der akustischen Energie jedes einzelnen Ereignisses und dessen Einwirkungsdauer.

Wenn die Zahl der Überflüge sinkt, kann der Gesamtpegel trotzdem steigen, wenn beispielsweise

- einzelne Flugzeuge erheblich lauter sind,
- größere bzw. schwerere Flugzeuge eingesetzt werden,
- sich die Flugrouten verändern,
- mehr Flüge näher an der Messstelle stattfinden,
- die Betriebsrichtung häufiger über Kaarst führt,
- oder sich die **zeitliche Verteilung** verändert.



Was hat der Flughafen beantragt?

Nicht nur mehr Flüge – auch deutlich mehr Passagiere erwartet



+52 %
Flugbewegungen



Mehr Flugbewegungen

- Erweiterung der Linien- u. Charterflüge um ca. 6.000 (unterhalb des Deckels von 131.000 in den 6 verkehrsreichsten Monaten)
- **60 statt 47 Flugbewegungen** pro Stunde im 2-Bahnsystem
- **Erhöhung der Nutzung des 2-Bahn-Systems**

Nutzung des 2-Bahnsystems am Flughafen Düsseldorf

Heute 56 Stunden – künftig können es auch 70 Stunden sein. Wir wissen es nicht.

Heute

Das 2-Bahnsystem kann an bis zu **56 Stunden** pro Woche genutzt werden.



Künftig

Das 2-Bahnsystem kann an bis zu **70 Stunden** pro Woche genutzt werden.

Wie viele Stunden tatsächlich genutzt werden, ist offen.



Wichtig: Ob und in welchem Umfang die zusätzliche Nutzung (bis zu 70 Stunden) tatsächlich erfolgt, wissen wir nicht.

Aufstellung über die in der 38. Kw 2026 tatsächlich durchgeführten Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf
Nr. 38/2026

	Montag		Dienstag		Mittwoch		Donnerstag		Freitag		Samstag		Sonntag	
Std.	14.09.2026		15.09.2026		16.09.2026		17.09.2026		18.09.2026		19.09.2026		20.09.2026	
Lokzeit	23L/05R	23R/05L	23L/05R	23R/05L	23L/05R	23R/05L	23L/05R	23R/05L	23L/05R	23R/05L	23L/05R	23R/05L	23L/05R	23R/05L
00:00 - 00:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
02:00 - 02:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
04:00 - 04:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:59	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:59	33	5	33	5	31	4	26	5	28	3	32	3	31	3
07:00 - 07:59	26	7	25	7	30	2	32	7	22	3	22	5	25	2
08:00 - 08:59	32	0	26	0	28	0	27	0	35	0	21	0	22	0
09:00 - 09:59	15	18	29	0	23	0	22	0	23	0	24	0	18	0
10:00 - 10:59	26	14	20	18	23	19	21	19	29	0	26	11	29	0
11:00 - 11:59	21	16	19	14	27	0	28	0	17	11	27	0	14	17
12:00 - 12:59	8	14	33	0	26	0	30	0	18	21	28	0	15	14
13:00 - 13:59	13	15	32	0	32	0	23	13	22	13	31	0	21	16
14:00 - 14:59	20	22	24	16	32	0	37	0	30	0	31	0	28	0
15:00 - 15:59	18	10	22	11	25	7	22	14	24	14	24	8	31	0
16:00 - 16:59	30	0	24	0	31	0	29	0	24	0	28	0	23	0
17:00 - 17:59	31	0	29	0	17	14	17	14	16	20	19	0	23	0
18:00 - 18:59	16	18	17	20	12	17	20	16	20	19	16	0	17	15
19:00 - 19:59	31	0	31	0	16	19	34	0	21	19	20	0	21	19
20:00 - 20:59	23	0	23	0	33	0	27	0	24	0	19	0	23	0
21:00 - 21:59	19	13	20	6	17	16	16	12	23	9	22	0	24	11
22:00 - 22:59	29	1	29	0	28	0	31	0	33	0	31	0	34	0
23:00 - 23:59	2	0	2	0	7	0	2	0	3	0	3	0	3	0

Anzahl nutzungsfreier Zeitstunden nach Tagen der Parallelbahn:	geplant	7	8	8	8	6	11	8
	davon stattgefunden	5	8	8	8	6	11	8
pro Woche:	geplant	56						
	davon stattgefunden	54						
Anzahl Tagessstunden Benützung Piste 05L/23R in Ersatzbahnfunktion pro Woche		2						

Bahnbelegung heute

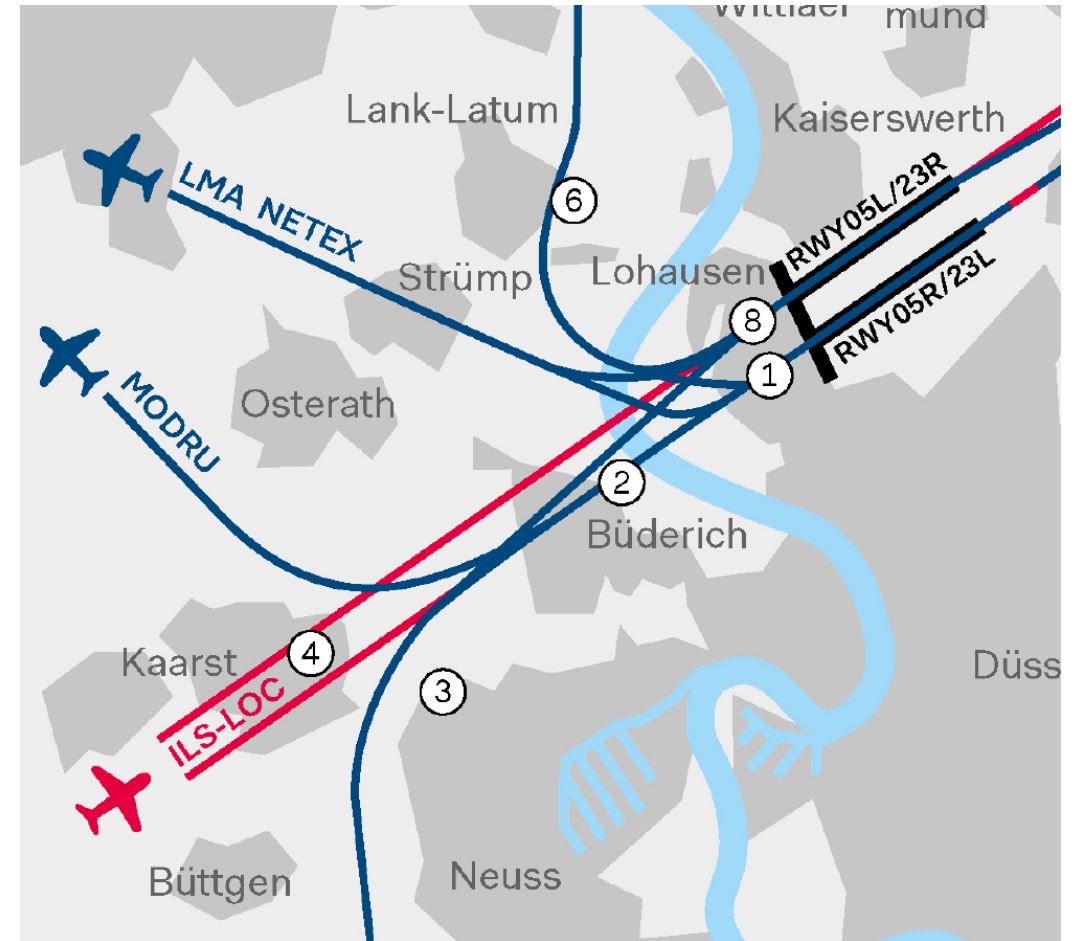


Was sagen die Gutachten?

Flughafen bestätigt und übertrifft unsere Befürchtungen

Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

- **Nutzung Nordbahn wird 2040 um 102 % über 2025 liegen!**
- 16.825 (2025) – 33.960 (2040)
- Nordbahn belastet vor allem Nord-Osten von Kaarst, Vogelsang und Furth

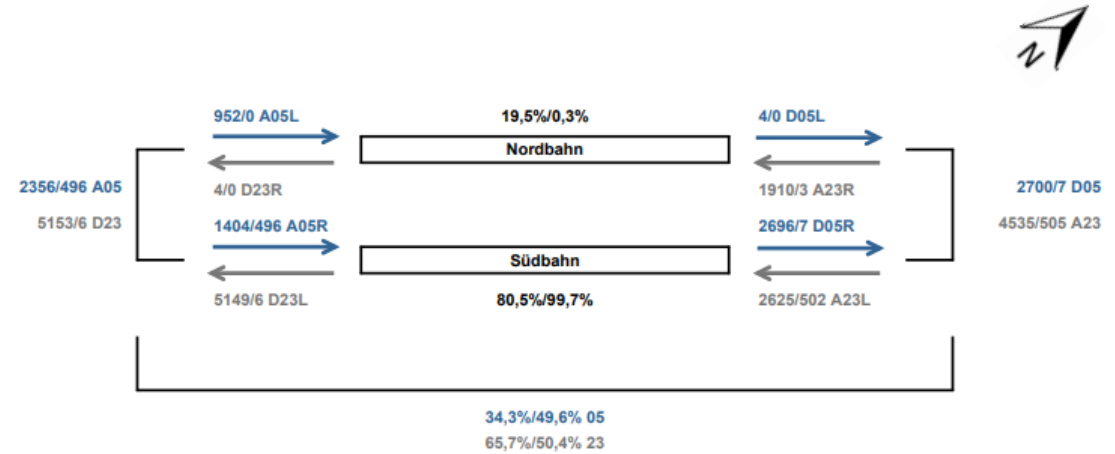


Bahnverteilung

Juli 2026

Düsseldorf
Airport **DUS**

Verteilung der Starts und Landungen auf dem Parallelbahnsystem (Tag/Nacht)



Flugzeugtypenmix

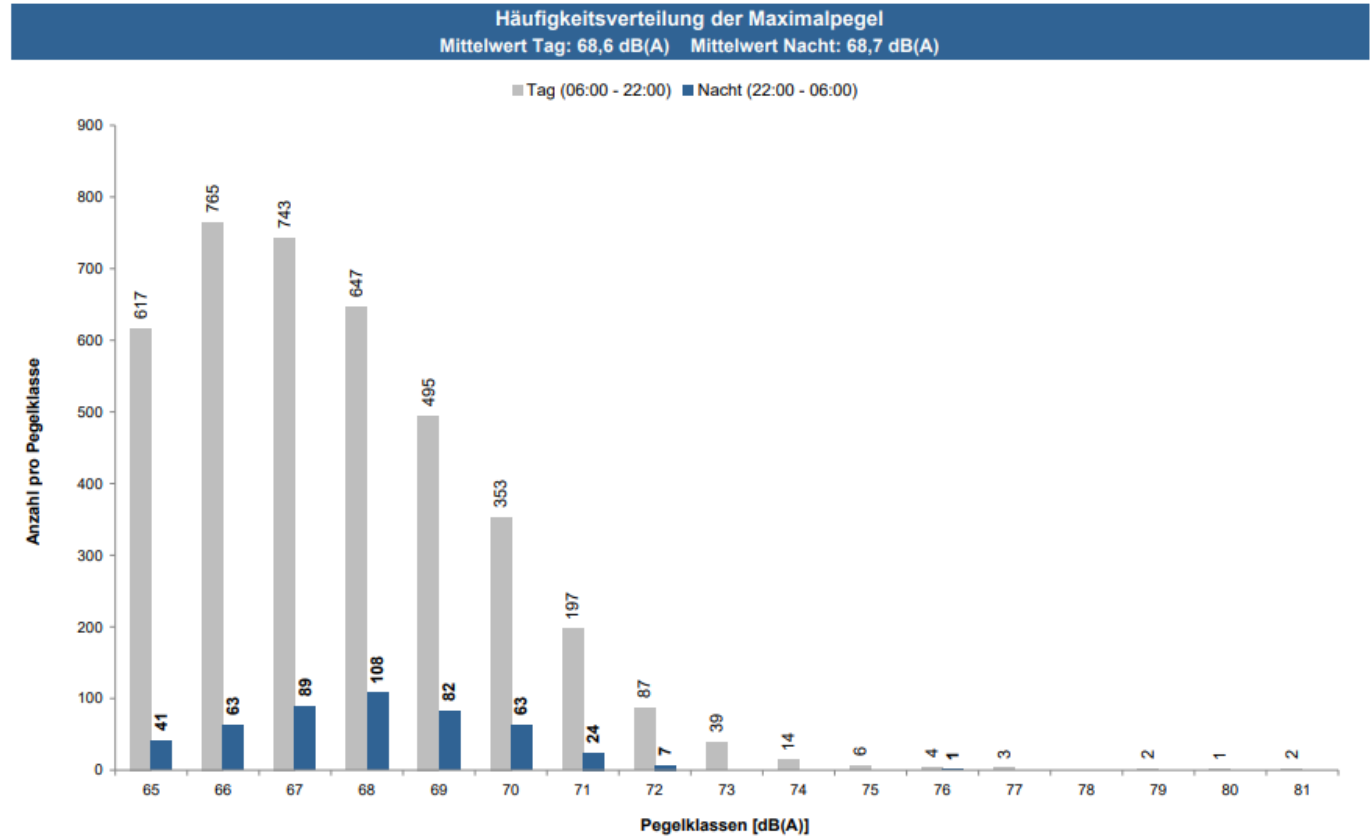
Strahlflugzeuge	Propellerflugzeuge	Hubschrauber
15486	219	53

Maximalwerte Kaarst heute

Juli 2026

MP 04
Kaarst

Düsseldorf
Airport **DUS**



Nutzung der Nordbahn

NORDBAHN: +102% BIS 2040

Flugbewegungen auf der Nordbahn
in den sechs verkehrsreichsten Monaten (Mai–Oktober)



2025: Flughafen Düsseldorf, Messstellenstatistiken Mai–Oktober 2025, Nordbahn

2040: Umweltverträglichkeitsstudie Flughafen Düsseldorf, S. 18; 127.198 Flugbewegungen × 26,7 % Nordbahn = ca. 33.962 Bewegungen; eigene Berechnung.

Ausweitung der Flugbewegungen in den Tagesrandstunden

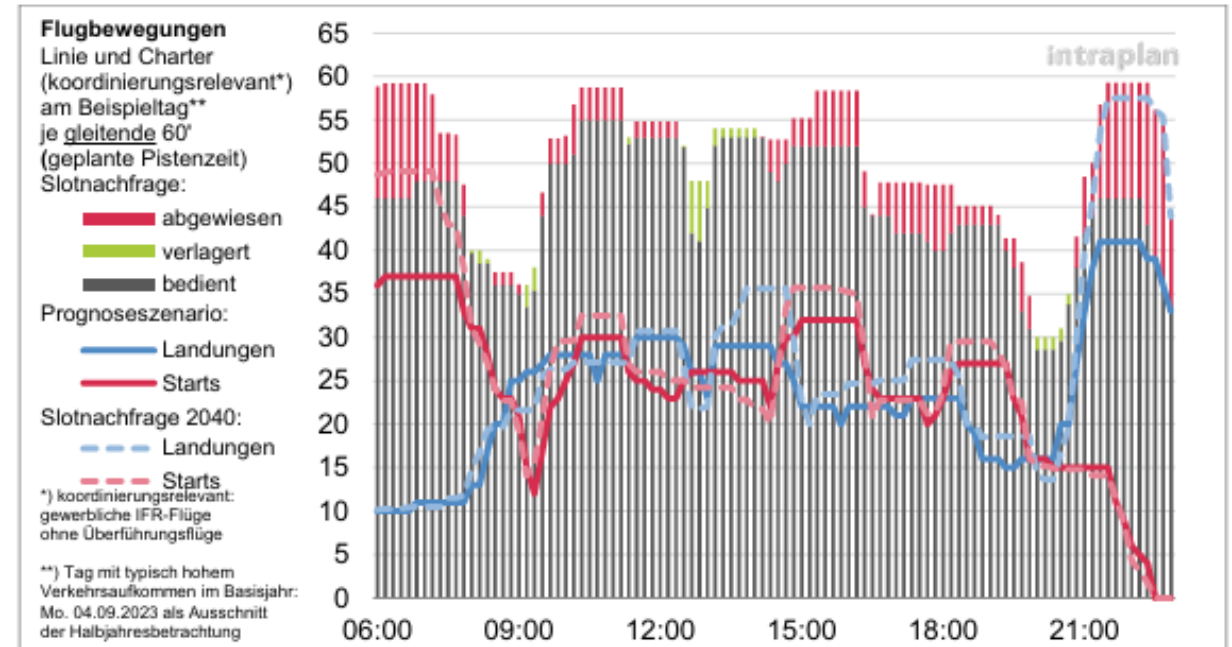
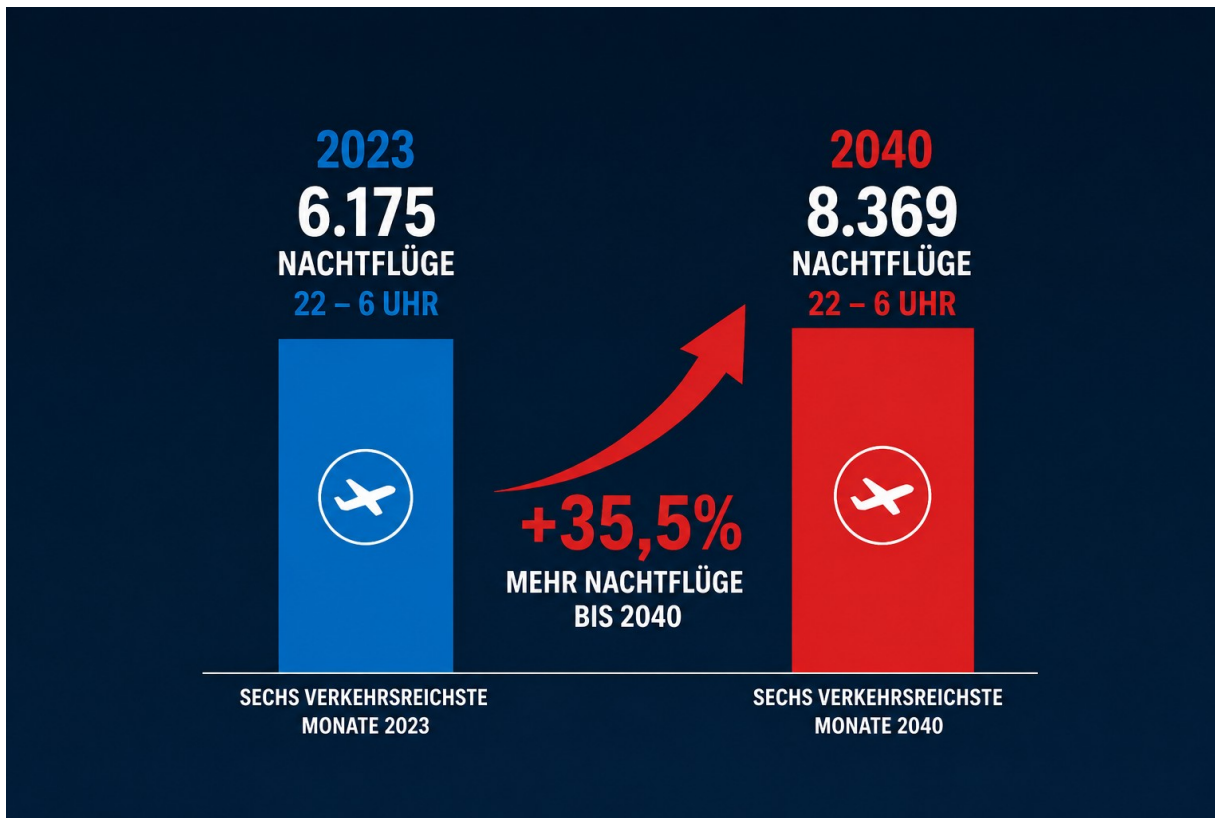


Abbildung 7-3 Tagesgang der in gleitenden 60-Minuten-Intervallen summierten, auf den Prognosehorizont 2040 projizierten und entsprechend den Kapazitätsszenarien koordinierten Flugbewegungen des typischen Spitzentages, Vergleich von Prognoseszenario und nachfragebedingter Entwicklung – Hauptrechnung

Und demnächst? In der Nacht wird es noch lauter?



Warum ist die Nacht
besonders wichtig?

Schlaf braucht Ruhe.

Schon einzelne Lärmereignisse können
Schlafphasen unterbrechen.

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

Nachtstunden besonders betroffen

„Flächen, die im Prognoseszenario außerhalb der festgesetzten Nacht-Lärmschutzzone **durch mehr als 6 Lärmereignisse > 72 dB(A) nachts neu belastet werden** (NAT-Kriterium), treten im **Einflugbereich der Nordbahn** in Lohausen, in Meerbusch-Büderich, **im Neusser Stadtteil Vogelsang und randlich in Kaarst im Südwesten** auf sowie im Nordosten in Ratingen-Lintorf und um den Ratinger Waldsee.

In diesen Bereichen ergeben sich neue Fluglärmbeeinträchtigungen durch Nachtlärmbelastung über den Werten des FluLärmG in Gebieten, die bislang nicht von der durch Verordnung festgesetzten Nacht-Schutzzone abgedeckt sind.“

...

„In diesen Bereichen ergeben sich somit Funktionsbeeinträchtigungen der Wohnnutzungen durch die geplante Kapazitätserweiterung.“

Zusammenfassung der Wirkung der Erweiterung auf Kaarst und Neuss

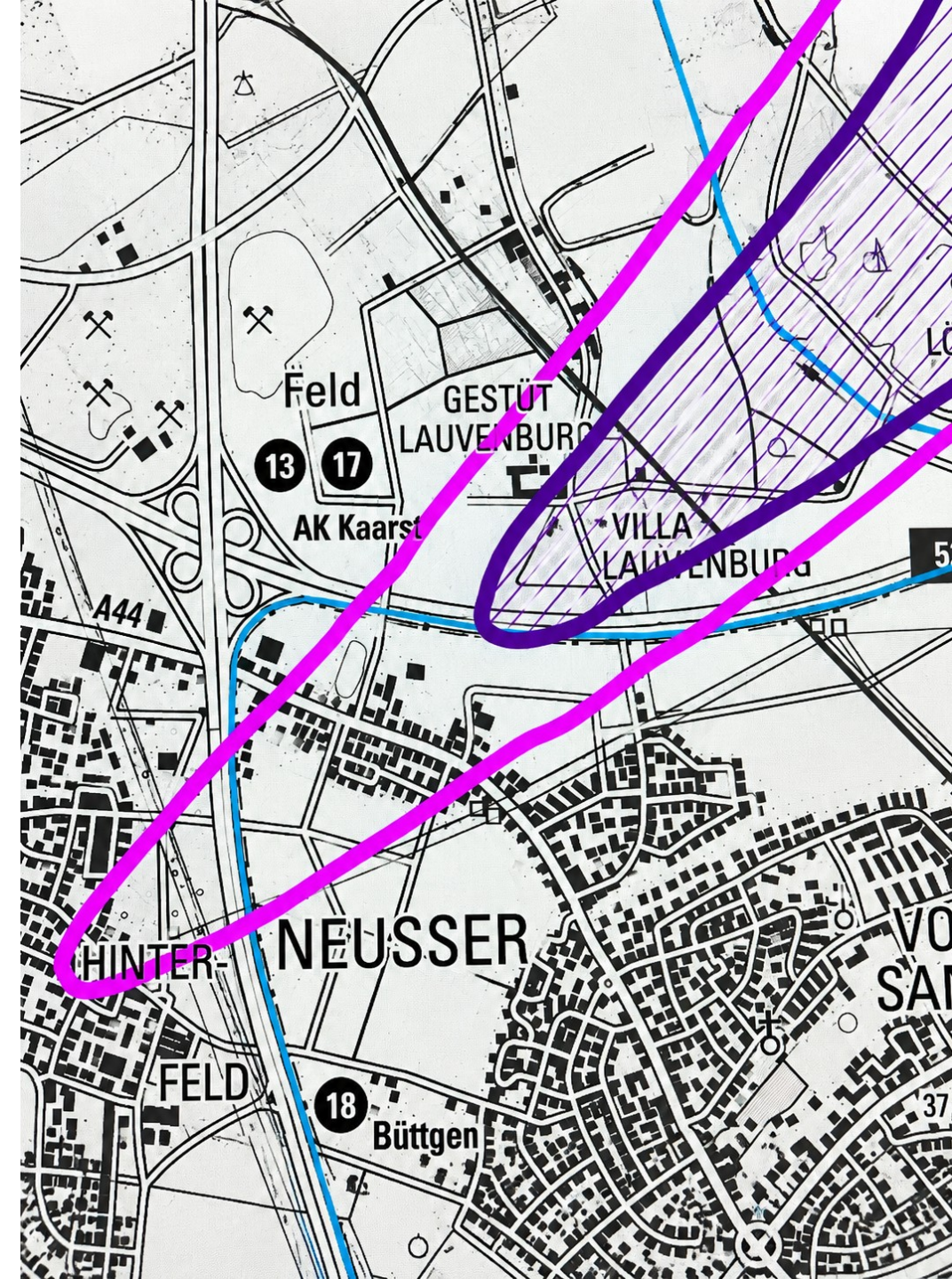
Mehr Flüge

Mehr Flüge auf
der Nordbahn

Mehr Flüge in der
Nacht

Größere Flugzeuge

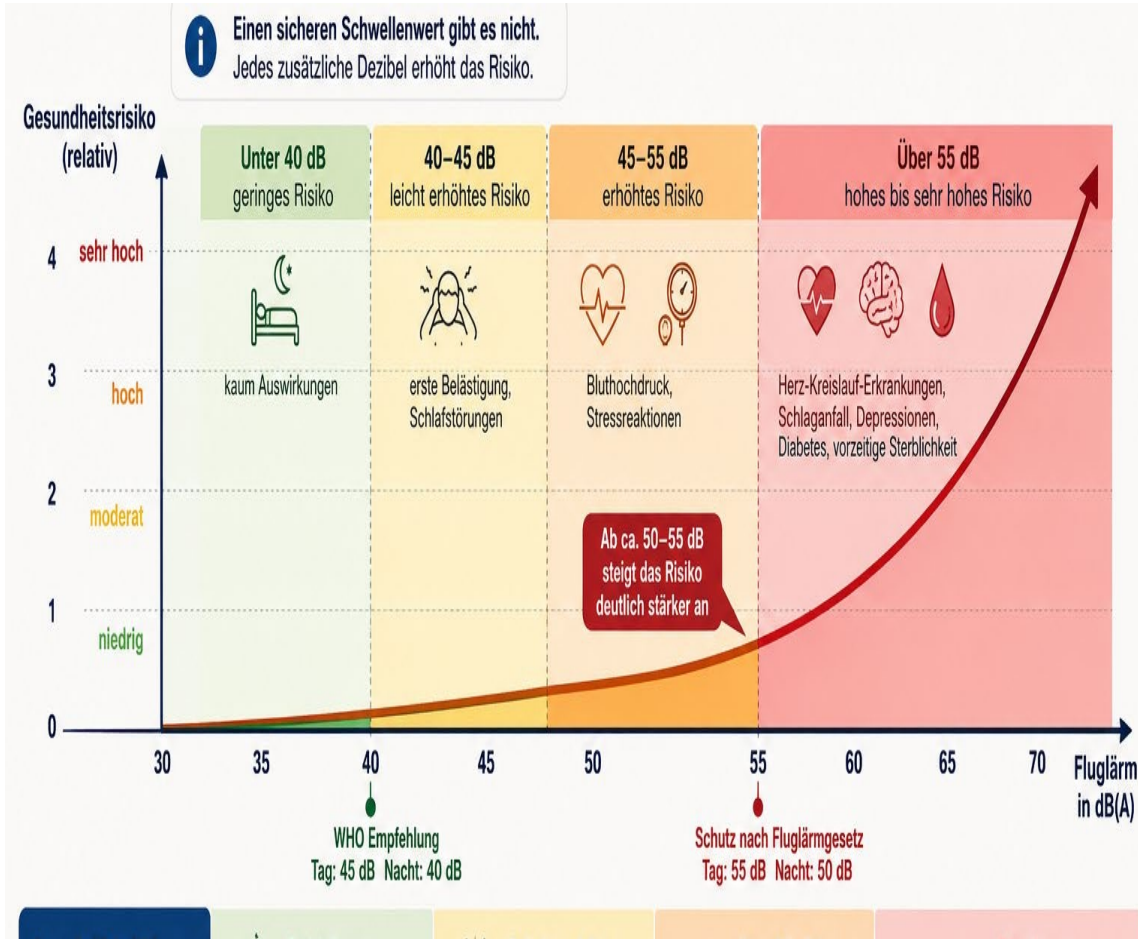
= Mehr
nächtlicher Lärm





Was bedeutet Nachtschutzzone?

Fluglärm ist eine Gesundheitsfrage



Dauerhafter Lärm

Schlaf

Störungen der Erholung

Herz-Kreislauf

Gesundheitliche Risiken

Alltag

Belastung und Belästigung

Wann ist ein Gebiet
Nachtschutzzone ?

1 | Auslösewerte für die Nachtschutzzone

§ 2 Abs. 2 FluLärmG – bestehender ziviler Verkehrsflughafen

Kaarster gegen Fluglärm e.V.

1 Dauerschallpegel
(energieäquivalenter Mittelungspegel)

 $L_{Aeq,Nacht} \geq 55 \text{ dB(A)}$

2 NAT-Kriterium
(Häufigkeits-Maximalpegelkriterium)

 Mindestens **6 Ereignisse**
mit $L_{Amax} \geq 72 \text{ dB(A)}$ außen
(entspricht **57 dB(A)** innen)

Die Nachtschutzzone ergibt sich aus der Überlagerung beider Konturen; **maßgeblich ist die Umhüllende.**

 **Bezugszeitraum:** sechs verkehrsreichste Monate des Prognosejahres.

 **Häufigkeit:** als Mittelwert über die sechs verkehrsreichsten Monate.

Rechtsgrundlage: § 2 Abs. 2 Nr. 2 FluLärmG und Anlage zu § 3 FluLärmG.

1 von 4

Planungsrechtliche Beschränkungen

2 | Was bedeutet die Nachtschutzzone für das Planungsrecht?

§§ 4–6 FluLärmG



 **Die Festsetzung des Lärmschutzbereichs erfolgt durch Rechtsverordnung der Landesregierung.**

1 **Lärmschutzbereich**
§ 4 FluLärmG

Für Verkehrsflughäfen mit Linien- oder Pauschalreiseverkehr ist ein Lärmschutzbereich festzusetzen.

Die Festsetzung erfolgt durch **Rechtsverordnung der Landesregierung.**



2 **Bauverbot**
§ 5 Abs. 2 FluLärmG

In der **Tag-Schutzzone 1** und in der **Nacht-Schutzzone** dürfen grundsätzlich **keine Wohnungen** errichtet werden. **Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime** und vergleichbar schutzbedürftige Einrichtungen dürfen im Lärmschutzbereich grundsätzlich nicht errichtet werden; in den Tag-Schutzzeiten gilt dies auch für **Schulen und Kindergärten**. **Ausnahmen** sind gesetzlich geregelt.



3 **Bauliche Nutzung nur mit Schallschutz**
§ 6 FluLärmG

Bestimmte zulässige bauliche Anlagen sowie Wohnungen in der Tag-Schutzzone 2 dürfen nur errichtet werden, wenn sie die **festgesetzten Schallschutzanforderungen erfüllen.**



Nachtschutzzone = planungsrechtlich relevante Schutzfläche: Wohnungsneubau grundsätzlich ausgeschlossen; **Ausnahmen** nur nach den gesetzlichen Voraussetzungen.

Rechtsgrundlage: §§ 4–6 FluLärmG.

2 von 4

Erstattungsansprüche

4 | Welche Ansprüche haben Anwohnerinnen und Anwohner nach dem FluLärmG?

§§ 8–10 FluLärmG



1 Anspruch auf passiven Schallschutz § 8 FluLärmG  In der Nacht-Schutzzone besteht ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden und vergleichbar genutzten Gebäuden. Was wird gefördert? ✓ Schalldämmende Fenster ✓ Schalldämmende Lüftungseinrichtungen ✓ Weitere bauliche Maßnahmen (z. B. Dämmung von Dach, Außenwänden)	2 Entschädigung bei Nutzungseinschränkungen § 9 FluLärmG  Wenn trotz Schallschutz erhebliche Nutzungseinschränkungen der Wohnung verbleiben, kann eine Entschädigung in Geld verlangt werden. Voraussetzungen (u. a.): ✓ Lage in der Nacht-Schutzzone ✓ erhebliche verbleibende Nutzungseinschränkungen ✓ Antrag bei der zuständigen Behörde (in NRW: Bezirksregierung)	3 Entschädigung für Außenwohnbereiche § 9 Abs. 2 FluLärmG  Für nicht oder nur eingeschränkt nutzbare Außenwohnbereiche (z. B. Terrasse, Balkon, Garten) kann ebenfalls eine Entschädigung in Geld beansprucht werden. Voraussetzungen (u. a.): ✓ Lage in der Nacht-Schutzzone ✓ erhebliche Nutzungseinschränkungen des Außenbereichs ✓ Antrag bei der zuständigen Behörde (in NRW: Bezirksregierung)	4 Auskunfts- und Informationsrechte § 10 FluLärmG  Eigentümerinnen und Eigentümer sowie sonstige Nutzungsberechtigte haben Anspruch auf Auskunft über die Festsetzung der Lärmschutzbereiche und über das Vorliegen der Voraussetzungen für Schallschutz- und Entschädigungsansprüche. Was umfasst das? ✓ Information, ob ein Grundstück in der Nacht-Schutzzone liegt ✓ Auskünfte zu maßgeblichen Lärmwerten (Fluglärmkarten) ✓ Mitteilung der zuständigen Stelle und des weiteren Verfahrens
---	---	--	--



Wichtig: Die Ansprüche nach dem FluLärmG bestehen nicht automatisch, sondern **müssen** in der Regel bei der zuständigen Behörde **beantragt werden**.

Rechtsgrundlage: §§ 8–10 FluLärmG.

4 von 4

2. FlugLSV – zentrale Kritikpunkte

Kritik und Änderungsbedarf aus Sicht von ADF/BVF (2024)

Schutzniveau nicht konsistent

§ 5 Abs. 3: bisherige freiwillige/angeordnete Maßnahmen können zu einem 5-dB-Abschlag führen.
→ Höchstbetroffene können dadurch auf einem niedrigeren Schutzniveau bleiben.

Bestandsgebäude benachteiligt

3 dB geringeres Bauschalldämm-Maß gegenüber Neubauten.
.

Kostenrahmen nicht ausreichend

Höchstkosten von 150 €/m² insbesondere für Dach- und Außenwanddämmung problematisch.
→ Schutzmaßnahmen können an der Kostengrenze scheitern.

Technik zu unflexibel

Moderne Lösungen fehlen bzw. sind nicht hinreichend abgebildet: automatische Fensterschließung, alternative Lüftung, Zu-/Abluft mit Wärmerückgewinnung.

Nur einmaliger Anspruch

Kein klarer Anspruch auf Wartung/Instandhaltung bzw. erneuten Schallschutz nach technischer Alterung.

Vollzug zu kompliziert

Vorfinanzierung, Teilmaßnahmen, unterschiedliche Verfahren und fehlende Möglichkeit für Mieter*innen erschweren die Umsetzung.

Vollzugsstand der 2. FlugLSV – wo der Schutz in der Praxis hängen bleibt

Die UBA/Öko-Institut-Erhebung zeigt: Zwischen gesetzlichem Anspruch und tatsächlichem Schallschutz liegen mehrere Vollzugshürden.

≈ 32,3 Mio. €

gesetzliche Erstattungen bundesweit

deutlich unter Erwartung

Anträge und Kostenfolgen

Düsseldorf: 39 → 0

gestellte → bewilligte gesetzliche Anträge

1 INFORMATION & ANTRAG

Geringe Inanspruchnahme

Mangelnde Transparenz und Information werden in der Studie als mögliche Ursache der niedrigen Antragsquote genannt.

Zusätzlich problematisch: Fristen für Anspruchsentstehung und Geltendmachung werden von Befragten teilweise als nicht vollzugstauglich bzw. nicht nachvollziehbar beschrieben.

2 ANSPRUCHSPRÜFUNG

Rechtliche Ausschlüsse

Anträge scheitern u. a. an fehlender Anspruchsberechtigung, Fristablauf oder fehlender Mitwirkung.

Weitere Ablehnungsgründe: Räume mussten bereits bei Errichtung bestimmte Anforderungen erfüllen; Lage außerhalb der Schutzzone; erforderliches Bauschalldämm-Maß bereits vorhanden.

3 BEWILLIGUNG → UMSETZUNG

Anspruch ≠ Realisierung

Die Studie beschreibt ein Auseinanderfallen von bestehendem Anspruch und tatsächlicher Umsetzung.

Besonders häufig werden konkrete Einzelmaßnahmen nicht realisiert: vor allem Lüftungseinrichtungen; bei Dachdämmungen spielt die notwendige Vorfinanzierung eine Rolle.

4 SYSTEMEBENE

Komplexes Nebeneinander

Gesetzliche Ansprüche, Planfeststellungsaufgaben und freiwillige Programme bestehen nebeneinander.

Dadurch sind Zuständigkeiten, Verfahren und Schutzstandards nicht einheitlich. Zudem fehlen an vielen Standorten belastbare Daten dazu, wie viele Anspruchsberechtigte tatsächlich erreicht werden.

Kernbefund: Der Vollzug scheitert nicht nur an fehlendem Anspruch – auch Information, Fristen, Finanzierung, technische Auswahl und Verfahrenskomplexität beeinflussen, ob Schutz tatsächlich entsteht.



Unsere Einwendung

Unsere Einwendung

Betreff:

Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH
auf Änderung der bestehenden
luftrechtlichen Genehmigung und
Planfeststellung – Ergänzende und
geänderte Unterlagen, Offenlage
September 2026 – Az.: 26.01.01.01-PFV DUS

Stellungnahme des Vereins Kaarster
gegen Fluglärm e. V. als nach § 3 UmwRG
anerkannte Umweltvereinigung

Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 4 Satz 5
VwVfG NRW in Verbindung mit §§ 1 und
2 UmwRG

Stellungnahme zur
Planfeststellung
Änderung der bestehenden luftrechtlichen Genehmigung
Flughafen Düsseldorf


**KAARSTER
GEGEN
FLUGLÄRM e.V.**
LEISER. GESÜNDER. LEBENSWERT.

**KEIN AUSBAU
DER KAPAZITÄTEN!**

LÄRM | NACHT | GESUNDHEIT | KLIMA

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/

MITGLIEDSCHAFT WERDEN!

**Gemeinsam informieren, engagieren und
für den Schutz vor Fluglärm eintreten.**

FAST 200

Mitglieder in Kaarst

Familienbeitrag: 50 € / Jahr

JETZT MITGLIED WERDEN • www.kagf.de

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.