Düsseldorf Airport DUS

PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN AUF EINEN BLICK

Was behauptet wird. Was richtig ist.

Wir haben unseren Antrag verändert und ein zentrales Anliegen aus der Nachbarschaft aufgenommen: Wir verzichten auf eine Aufhebung der Bewegungsobergrenze – und wollen eine verlässliche Entwicklungsperspektive für DUS und die vorhandene Infrastruktur effizienter nutzen.

Lassen Sie uns darüber diskutieren – auf der Grundlage dessen, was tatsächlich beantragt ist:

WAS BEHAUPTET WIRD	FAKT IST
„DUS betreibt eine Kapazitätserweiterung durch die Hintertür."	Das stimmt nicht, die Bewegungsobergrenze bleibt unverändert: Maximal 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten. Innerhalb dieser bereits bestehenden Kapazität wollen wir mehr Flexibilität und smartes Wachstum schaffen: Für Linien- und Charterverkehr sollen künftig höchstens 128.000 statt bislang rund 122.000 Bewegungen möglich sein; für sonstigen Verkehr verbleiben mindestens 3.000 Bewegungen.
„Mit dem Zeitkonto wird der Angerland-Vergleich ausgehebelt: Die zweite Bahn wird künftig häufiger genutzt und im Winter ungenutzte Zweibahnstunden sogar für den Sommer angespart."	Nein, der Angerland-Vergleich bleibt unangetastet. Die Nordbahn darf nur in der Hälfte der wöchentlichen Betriebszeit am Tage genutzt werden. Wir wollen innerhalb dieser Grenzen mehr Flexibilität: Geplante, aber ungenutzte Zweibahnzeiten sollen auf ein Zeitkonto gutgeschrieben und am Ende jeder Flugplanperiode gelöscht werden. Das Verfahren ermöglicht es also explizit nicht, im Winter Zeitkontingente für die Sommermonate anzusparen.
„Mit 60 statt 47 Flügen pro Zweibahnstunde wird die Kapazität massiv ausgeweitet."	Richtig ist, dass DUS mit dem höheren Eckwert insbesondere in den stark nachgefragten Morgenstunden mehr Verkehr ermöglichen will. Die Nachfrage konzentriert sich bei uns auch aufgrund der restriktiven Betriebszeiten besonders auf diese Tageszeiten. Nur wenn wir morgens mehr Flugzeuge starten lassen können, können mehr Maschinen hier stationiert werden – und damit zusätzliche Arbeitsplätze und Wirtschaftsimpulse entstehen. Die bestehenden Grenzen bleiben dabei bestehen: Maximal 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten, unveränderte Zweibahnregelung und unveränderte Regelungen für Abend und Nacht.
„DUS bekommt Flugverspätungen nicht in den Griff – die Nachbarschaft trägt die Konsequenzen."	DUS war in den vergangenen drei Jahren der pünktlichste deutsche Großflughafen. Bei gleichzeitig steigenden Verkehrszahlen ist die Zahl verspäteter Nachtlandungen seit 2022 kontinuierlich zurückgegangen: 2024 um sieben Prozent und 2025 nochmals um mehr als fünf Prozent. Wir wollen noch besser werden und brauchen dazu mehr Flexibilität. An unseren sehr restriktiven Betriebszeiten ändert sich nichts. Die Abendstunden bleiben weiterhin besonders geschützt: keine planmäßigen Starts nach 22:00 Uhr, maximal 33 planmäßige Landungen zwischen 22:00 und 23:00 Uhr, keine geplanten Flüge zwischen 23:00 und 6:00 Uhr.
„Airlines nutzen die Homebase-Carrier-Regel als Puffer und planen verspätete Landungen bewusst ein."	Verspätungen lohnen sich für Airlines nicht, im Gegenteil: Sie verursachen hohe Kosten für Crews, Bodenpersonal und Abfertigung und können den gesamten weiteren Umlauf eines Flugzeugs durcheinanderbringen. Airlines betreiben daher einen immensen Aufwand, um Verspätungen zu vermeiden. Aufgrund von Wetter, Engpässen im Luftraum und weiteren Faktoren gelingt das nicht immer. Auch wir als Flughafen setzen zusätzlich klare Anreize für Pünktlichkeit: Unsere Lärmentgelte steigen ab 23:00 Uhr im 15-Minuten-Takt – je später ein Flugzeug landet, desto teurer wird es für die Airline. Und zwar bis zu 44-mal so teuer wie am Tag.
„DUS will mehr Kapazitäten – die Anwohner sollen dafür die Belastungen tragen."	Smartes Wachstum und Anwohnerschutz wollen wir miteinander vereinbaren. Seit über 50 Jahren investiert DUS in baulichen Schallschutz für die Nachbarschaft. Rund 78 Millionen Euro sind dafür seit 2003 geflossen und seit 2014 führen wir die Schallschutzmaßnahmen freiwillig fort. Mit Genehmigung unseres Antrags ist zusätzlich ein freiwilliges Instandhaltungsprogramm mit einem Volumen von 20 Millionen Euro vorgesehen.
„6.000 Flugbewegungen werden von Düsseldorf nach Mönchengladbach verlagert – und belasten künftig die Menschen dort."	Auch künftig sind am DUS mindestens 3.000 Bewegungen für die Allgemeine Luftfahrt vorgesehen. Solange dieser Rahmen nicht ausgeschöpft ist, entsteht durch die Anpassung der Kontingente keine Verdrängung. Und selbst darüber hinaus bedeutet ein Flug weniger am DUS nicht automatisch einen Flug mehr in MGL: Nur ein Teil dieser Verkehre kommt aufgrund von Verkehrsart, Flugzeug und betrieblichen Voraussetzungen überhaupt für Mönchengladbach infrage. Aus dem Antrag lässt sich deshalb weder eine automatische Verlagerung nach MGL noch eine Zahl von 6.000 zusätzlichen Flügen ableiten.

Kommen Sie gerne auf uns zu:
Ihr Public-Affairs-Team am DUS