Düsseldorf Airport DUS

Smartes Wachstum und Anwohnerschutz. So gelingt die Balance.



Das Planfeststellungsverfahren.

Was jetzt zählt.

INHALT

1. **Darum geht es uns**

   Ein ausgewogener Vorschlag für den Standort und die Anwohner 03

2. **Das leisten wir für Nordrhein-Westfalen**

   Größter Luftverkehrsstandort und Wirtschaftsfaktor 04

3. **Das beantragen wir**

   Effizientere und flexiblere Nutzung bestehender Kapazitäten 06

4. **Das ist unser Spielraum**

   Wir organisieren Luftverkehr nach klaren Regeln 08

5. **Das ist unser Beitrag**

   Effizienter, pünktlicher, leiser 14

6. **Das gibt uns Rückenwind**

   Vertrauen und Wertschätzung der Nachbarschaft 16

7. **Das steht auf dem Spiel**

   Schleichender Bedeutungsverlust für eine ganze Region 18

8. **Deshalb brauchen wir den Schulterschluss**

   Das Tor zur Welt gemeinsam offen halten 19

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in dieser Broschüre die generische Maskulinform verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter. Die gewählte Sprachform beinhaltet keine Wertung und dient ausschließlich der besseren Verständlichkeit des Textes.



Darum geht es uns

Ein ausgewogener Vorschlag für den Standort und die Anwohner

Liebe Leserinnen und Leser,

als Wirtschaftsstandort und weltoffene Region ist Nordrhein-Westfalen auf gute Verbindungen angewiesen – auf der Schiene, der Straße und in der Luft. Der Flughafen Düsseldorf zählt zu den 30 größten Airports in Europa, ist das Tor zur Welt und gehört zur kritischen Infrastruktur des Landes.

Die deutschen Flughäfen stehen aktuell unter immensem Druck – insbesondere abseits der Hubs. Während das Flugangebot in vielen Teilen Europas längst über dem Niveau vor der Pandemie liegt, droht Deutschland den Anschluss zu verpassen. Verbindungen sind verloren gegangen zu wichtigen europäischen Wirtschaftsmetropolen und zu anderen Kontinenten. Ohne verlässliche internationale Konnektivität aber steht unser Wohlstand in Frage. Sie dauerhaft zu sichern, wird damit zu einer drängenden Aufgabe.

WOHLSTAND BRAUCHT KONNEKTIVITÄT

Klar ist aber auch: Ein Flughafen mitten in einer dicht besiedelten Region trägt eine besondere Verantwortung dafür, die Auswirkungen des Betriebs für Nachbarschaft und Umwelt möglichst gering zu halten. Wir nehmen diese Verantwortung sehr ernst, investieren seit Langem in den Lärmschutz und arbeiten intensiv daran, noch pünktlicher und besser zu werden. Denn weniger verspätete Flüge bedeuten auch weniger Belastungen für die Anwohner.

Die entscheidende Frage ist also nicht „Wachstum oder Anwohnerschutz?“. Die Frage ist, wie wir internationale Anbindung, wirtschaftliche Stärke und die nachvollziehbaren Interessen unserer Nachbarschaft miteinander verbinden. Wir brauchen einen Schulterschluss, um eine ausgewogene Lösung zu schaffen.

» Die Politik hat die Chance, mit dem Planfeststellungsverfahren eine entscheidende Weiche für den Wirtschaftsstandort zu stellen. «

SMARTES WACHSTUM INNERHALB BESTEHENDER KAPAZITÄTEN

Deshalb haben wir unseren Antrag im laufenden Planfeststellungsverfahren geändert. Die 2015 beantragte Ausweitung der betrieblichen Kapazitäten und der Wegfall des Kapazitätsdeckels ist vom Tisch. Der Angerland-Vergleich bleibt weiterhin unangetastet. Es geht auch nicht darum, eine neue Start- und Landebahn oder ein neues Terminal zu bauen. Sondern schlicht um die Möglichkeit, innerhalb der bestehenden Bewegungsobergrenze die vorhandene Infrastruktur effizienter und flexibler zu nutzen. Das ist nötig, damit der Flughafen auch in Zukunft für Reisende und Airlines attraktiv bleibt. Und es stellt aus unserer Sicht einen Minimalkompromiss dar. Ein Flughafen, der selbst in seiner bestehenden Infrastruktur nicht mehr wachsen darf, hat keine gute Perspektive.

Damit dieses Wachstum bestmöglich auf die Zukunft unserer Region einzahlt, planen wir in den nächsten 20 Jahren über 1 Milliarde Euro in die Qualität und Nachhaltigkeit unseres Airports zu investieren. Wir wollen, dass dieses Investment sich auszahlt – für einen Flughafen, der Nordrhein-Westfalen stark macht und zugleich Rücksicht nimmt auf die Menschen, die in seinem Umfeld leben und arbeiten.

Hierfür bitten wir um Ihre Unterstützung.

Lars Redeligx
Vorsitzender der Geschäftsführung

Pradeep Pinakatt
Kaufmännischer Geschäftsführer und Arbeitsdirektor

Das leisten wir für Nordrhein-Westfalen

Größter Luftverkehrsstandort und Wirtschaftsfaktor

Der Flughafen Düsseldorf verbindet das größte Einzugsgebiet Kontinentaleuropas mit der Welt. Im Umkreis von 100 Kilometern leben rund 18,5 Millionen Menschen. Damit ist der Airport weit mehr als lokale Infrastruktur und Daseinsfürsorge: Er dient als Flughafen für eine Metropolregion, die vom Niederrhein über das Rheinland und das Ruhrgebiet bis weit nach Westfalen, nach Belgien und in die Niederlande reicht.

Industrielle Wertschöpfung, ein starker Mittelstand und international tätige Konzerne treffen hier auf eine dichte Hochschul-, Messe- und Forschungslandschaft. Die Region in unserem Einzugsgebiet zählt 712.000 kleine und mittlere Unternehmen, elf DAX-Konzerne, 17 der 50 umsatzstärksten Unternehmen Deutschlands und rund 22.000 ausländische Unternehmen.

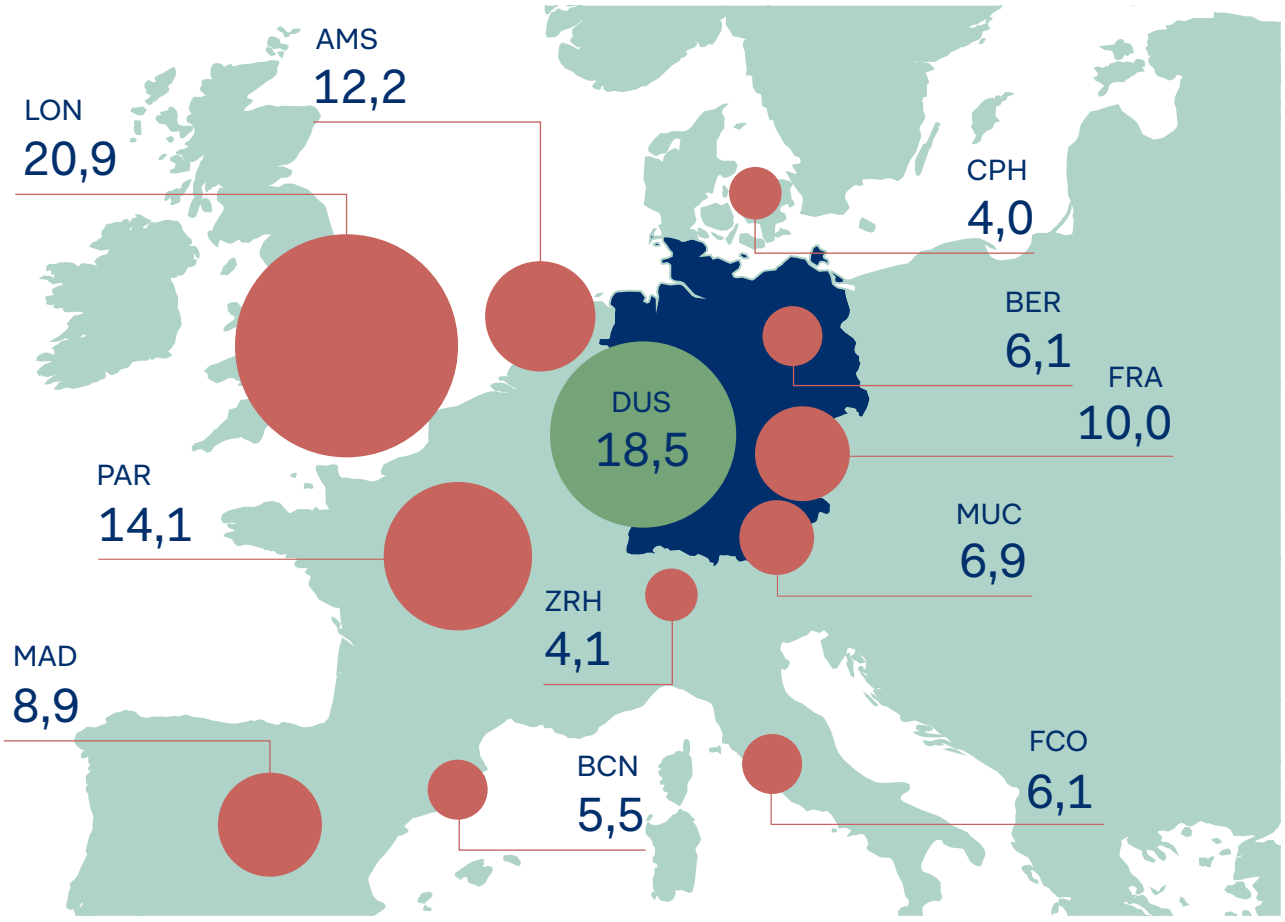
UNVERZICHTBAR FÜR WACHSTUMSCHANCEN DER REGION

DUS sorgt dafür, dass diese einzigartige Metropolregion mit der Welt verbunden ist. Unzählige Unternehmen haben sich hier gerade wegen des Flughafens und der vielfältigen Verbindungen zu einer großen Anzahl von Destinationen angesiedelt. Ein zukunftsfähiger Airport ist damit unverzichtbar für die Wachstumschancen der Region.

165

Destinationen standen im Sommer 2026 auf dem Flugplan

Wir schaffen Mobilität für das größte Einzugsgebiet Kontinentaleuropas



Millionen Einwohner im Umkreis von 100 km

Zugleich ist der Flughafen selbst ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Rund 20.000 Menschen arbeiten hier zum Beispiel bei Fluggesellschaften und Bodenverkehrsdiensten, in Handel und Gastronomie, bei Sicherheitsunternehmen, Behörden, Logistik- und Technikdienstleistern. Auch als Auftraggeber stärkt DUS die Wirtschaft im Land: Allein zwischen 2022 und 2025 gingen Aufträge im Wert von mehr als 750 Millionen Euro an Unternehmen in Nordrhein-Westfalen.

ANZIEHUNGSKRAFT FÜR INTERNATIONALE GESCHÄFTSREISENDE UND TOURISTEN

Deutschlands größtes Bundesland profitiert zudem von den Gästen, die täglich über DUS nach Nordrhein-Westfalen reisen. Geschäftsreisende, Messebesucher und Touristen lasten die Kapazitäten von Hotellerie und Gastronomie aus, konsumieren Produkte und Dienstleistungen im Einzelhandel und nutzen kulturelle Angebote. Welche Anziehungskraft Nordrhein-Westfalen international als Ziel entfaltet, hängt maßgeblich von attraktiven Flugverbindungen in die Landeshauptstadt ab.

Insgesamt löst der Flughafen so eine jährliche Wertschöpfung von vier Milliarden Euro aus. Davon entstehen 3,3 Milliarden Euro in Nordrhein-Westfalen. 36.000 Arbeitsplätze in unserem Bundesland sind direkt vom Airport abhängig. DUS ist damit nicht nur das Tor zur Welt für die hier lebenden Menschen – sondern hilft der gesamten Region dabei, wirtschaftlich erfolgreich zu sein.

3,3 Mrd. €
Bruttowertschöpfung generiert DUS allein in Nordrhein-Westfalen

36.000
Arbeitsplätze sind in unserem Bundesland mit dieser Wertschöpfung verbunden

750 Mio. €
Auftragsvolumen in den letzten drei Jahren für Unternehmen in NRW



» Wenn wir als weltweit agierendes Familienunternehmen und Global Player für Automationstechnik aus Ratingen gegen Wettbewerber aus Asien bestehen wollen, müssen wir ganz nah an unseren Kunden sein. Der Flughafen Düsseldorf vor unserer Haustür ermöglicht uns genau das. «

Olaf Tünkers
CEO Tünkers Maschinenbau GmbH &
Vorsitzender des Unternehmerverbands Ratingen



» Internationale Gäste sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in Deutschland und speziell auch in Nordrhein-Westfalen: Mehr als 3 Milliarden Euro geben internationale Urlauber und Geschäftsreisende jährlich in NRW aus, rund jede fünfte gewerbliche Übernachtung entfällt auf die internationalen Gäste. Der Flughafen Düsseldorf als wichtiges Tor zur ganzen Welt ist damit eine tragende Säule für den Wirtschaftsstandort im Allgemeinen und die Tourismus- und Messewirtschaft in NRW im Konkreten. «

Sven Liebert
Generalsekretär des Bundesverbandes der
Deutschen Tourismuswirtschaft e.V.



» Große, hochkarätig besetzte Events im Herzen von Rhein-Ruhr bieten jedes Mal die Chance, tausende Gäste aus ganz Europa für unsere Region zu begeistern. Das funktioniert jedoch nur, wenn wir ihnen weiterhin einen leistungsstarken Airport in unmittelbarer Nähe bieten können. «

Michael Brill
Sprecher der Geschäftsführung von D.LIVE



Das beantragen wir

Effizientere und flexiblere Nutzung bestehender Kapazitäten

Bereits 2015 hat der Flughafen einen Antrag auf Planfeststellung beim zuständigen Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gestellt. Ein wesentliches Anliegen war damals, die Obergrenze der zulässigen Flugbewegungen aufzuheben: Sie liegt bei 131.000 Flügen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres.

In den vergangenen zehn Jahren hat sich die Welt stark gewandelt. Es liegt eine neue Luftverkehrsprognose für das Jahr 2040 vor, Gutachten und Fachuntersuchungen sind aktualisiert. Darauf und auf die Bedenken aus der Nachbarschaft haben wir im Dezember 2025 mit einem Änderungsantrag reagiert. Wir verzichten auf eine Aufhebung der Bewegungsobergrenze – und wollen die vorhandene Infrastruktur effizienter nutzen. Für die Anwohner bedeutet das: Es bleibt bei der bereits heute geltenden Obergrenze.

NICHT MEHR, ABER BESSER VERTEILT

Unser Änderungsantrag verfolgt das Ziel, mehr Flexibilität innerhalb der heutigen Bewegungsobergrenze zu schaffen. Deshalb haben wir beantragt, die im bestehenden Rahmen möglichen Bewegungen im Linien- und Charterverkehr von rund 122.000 auf höchstens 128.000 zu erhöhen. Für die allgemeine Luftfahrt, Ambulanz- und Überführungsflüge bleiben mindestens 3.000 Bewegungen reserviert. Außerdem wollen wir die Möglichkeit erhalten, in den bereits heute zulässigen Zweibahnstunden statt der bislang 47 Starts und Landungen bis zu 60 zu koordinieren. Diese 60 Bewegungen ergeben sich aus der technischen Kapazität des Zweibahnsystems. Auch für die Nutzung der zweiten Bahn brauchen wir mehr Flexibilität. Bislang müssen wir stundengenau in der Vorwoche beim Landesverkehrsministerium anmelden, wie wir die zweite Bahn in der Folgewoche nutzen wollen, Änderungen, zum Beispiel bei unvorhergesehenen Ereignissen wie Gewitter, sind nicht zulässig. Um auf solche Situationen flexibler reagieren zu können, richten wir bezogen auf eine Flugplanperiode ein Zeitkonto ein. Geplante, aber ungenutzte Zweibahnzeiten sollen darauf gutgeschrieben und am Ende jeder Flugplanperiode gelöscht werden. Das Verfahren ermöglicht es also explizit nicht, im Winter Zeitkontingente für die Sommermonate anzusparen.

SPITZEN ABFANGEN, VERSPÄTUNGEN VERMEIDEN

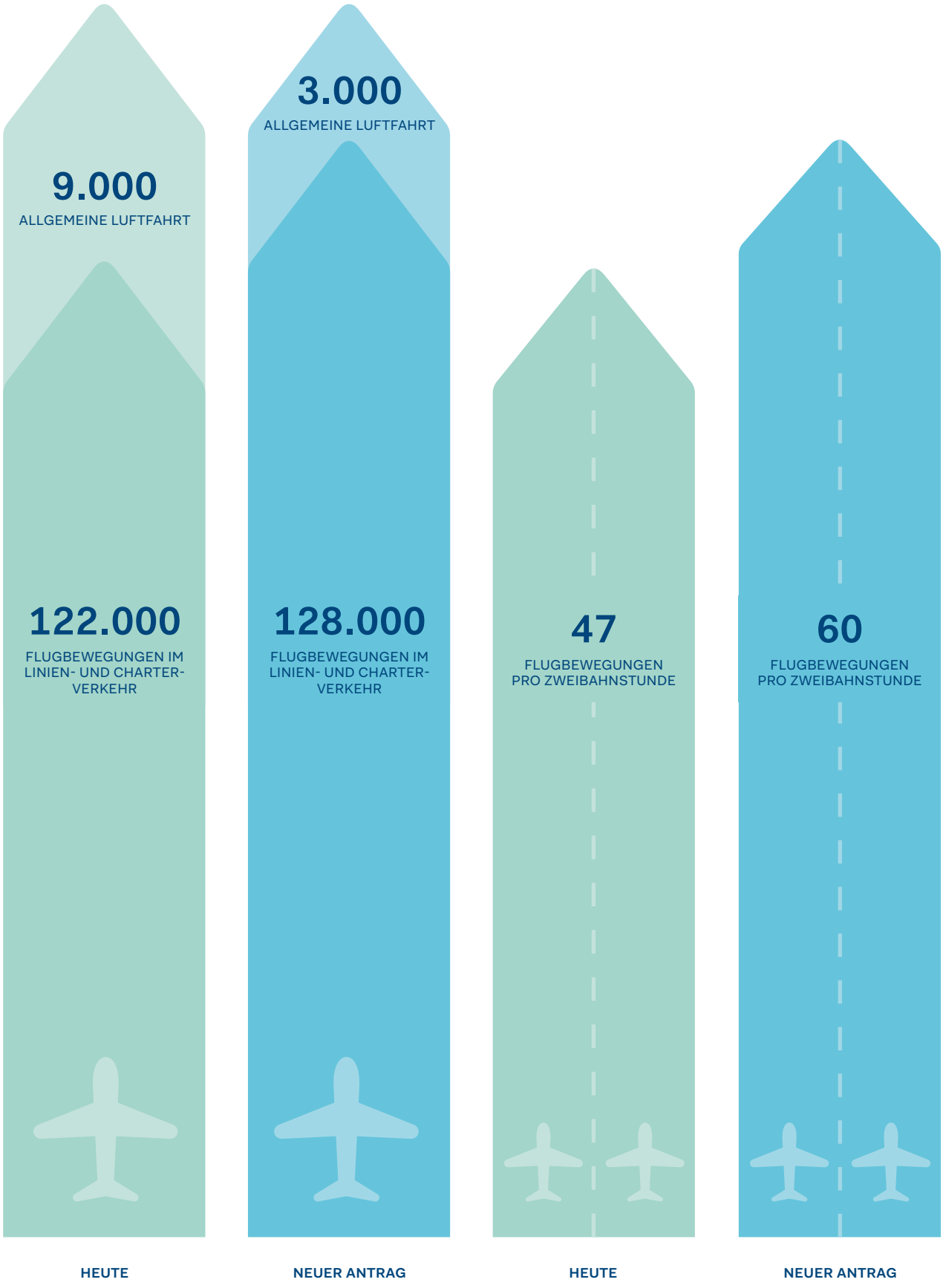
Vorteil dieser Lösung: Sie eröffnet Spielraum, auf unvorhersehbare Entwicklungen zu reagieren und Störungen schneller abzubauen. Davon profitieren Airlines und Passagiere, denn ein flexibler Tagesbetrieb hilft, Verspätungen am Abend zu vermeiden. Schränkt zum Beispiel ein Gewitter den Betrieb kurzfristig ein, kann der Flughafen heute wegen der vorab festgelegten Nutzung der zweiten Bahn nicht mehr reagieren. Wenn die Planung angepasst werden kann, dann trägt das zu mehr Pünktlichkeit bei – und schützt die Nachtruhe der Anwohner. So ein Verfahren sollte im Zeitalter der Digitalisierung eigentlich selbstverständlich sein.

Die Bewegungsobergrenze und die Zahl der maximal nutzbaren Zweibahnstunden erhöhen sich durch diese Änderung nicht. Stattdessen schaffen wir einen Ausgleich zwischen Entwicklungsperspektiven und klarer Begrenzung, der alle Interessen berücksichtigt.



So kann ein Zeitkonto dabei helfen, den Luftverkehr in Düsseldorf reibungslos abzuwickeln: Dieses Video veranschaulicht die Zusammenhänge.

131.000 FLUGBEWEGUNGEN – DIE OBERGRENZE BLEIBT BESTEHEN



Die beantragten Änderungen auf einen Blick: Geplant ist eine moderate Erhöhung des Anteils der Flugbewegungen, die im Linien- und Charterverkehr in den sechs verkehrsreichsten Monaten am DUS erlaubt sind. Innerhalb der Zweibahnstunden soll es möglich werden, 60 statt wie bislang 47 Bewegungen zu koordinieren.



Das ist unser Spielraum

Wir organisieren Luftverkehr nach klaren Regeln

Am Abend nur noch wenige Verkehre abwickeln, Flüge auf andere Tageszeiten verschieben – warum ist das an einem Flughafen so kompliziert? Der Grund: Betriebszeiten, Flugzeugumläufe, Slots, Start- und Landebahnen, Wetter und internationale Lufträume greifen ineinander. Eine Änderung an einer Stelle wirkt sich auf das gesamte System aus. Flugzeuge sind über den gesamten Tag in Umläufen unterwegs, Slots an unterschiedlichen Airports müssen zusammenpassen und Verspätungen können sich über mehrere Flüge fortsetzen.

FLUGVERKEHR BEREITS DEUTLICH BEGRENZT

Bundes- und Landesrecht, die aktuelle Betriebsgenehmigung und die Flugverfahren setzen den Rahmen für den Flughafenbetrieb.
Die aktuell geltende Betriebsgenehmigung begrenzt den Verkehr am DUS bereits heute deutlich. In den sechs verkehrsreichsten Monaten gilt eine Bewegungsobergrenze von 131.000 Flugbewegungen. Auch während des Tages kann der Airport seine Infrastruktur nicht beliebig nutzen. Wie viele Flugbewegungen er koordinieren darf, ist für jede einzelne Stunde exakt definiert.

Der Angerland-Vergleich bildet einen zusätzlichen Schutzrahmen. Er begrenzt insbesondere die Nutzung der zweiten Start- und Landebahn. Eine gerichtliche Nachschärfung des Vergleichs sorgt dafür, dass tagsüber in den Stunden von 6:00 bis 22:00 Uhr planmäßiger Flugverkehr auf der zweiten Bahn für maximal 56 Stunden pro Woche erlaubt ist. Also nur während der Hälfte der 112 Betriebsstunden für geplanten Luftverkehr am Flughafen Düsseldorf.

TAG UND NACHT SIND AM DUS KLAR GETRENNT

Ab 22:00 Uhr dürfen keine Flugzeuge mehr ab Düsseldorf starten. Zwischen 22:00 und 23:00 Uhr sind im Flugplan höchstens 33 Landungen zulässig. Danach gibt es nur einen begrenzten Zeitraum, um auf verspätete Flüge reagieren zu können. Selbst Airlines, die in Düsseldorf ihre Maschinen warten („Homebase-Carrier"), müssen sie bis spätestens Mitternacht an ihre Homebase Düsseldorf zurückholen. Über Ausnahmegenehmigungen entscheidet die Luftaufsicht der Bezirksregierung sehr restriktiv. Tag und Nacht sind am DUS damit klar getrennt.

SO STRENG WIE FAST NIRGENDWO SONST

Die stark eingeschränkten Betriebszeiten am DUS müssen die Airlines bereits heute bei ihren eng getakteten Umlaufplanungen berücksichtigen. An zahlreichen anderen Airports in Europa sind Nachtflüge möglich oder nur während weniger Stunden untersagt.

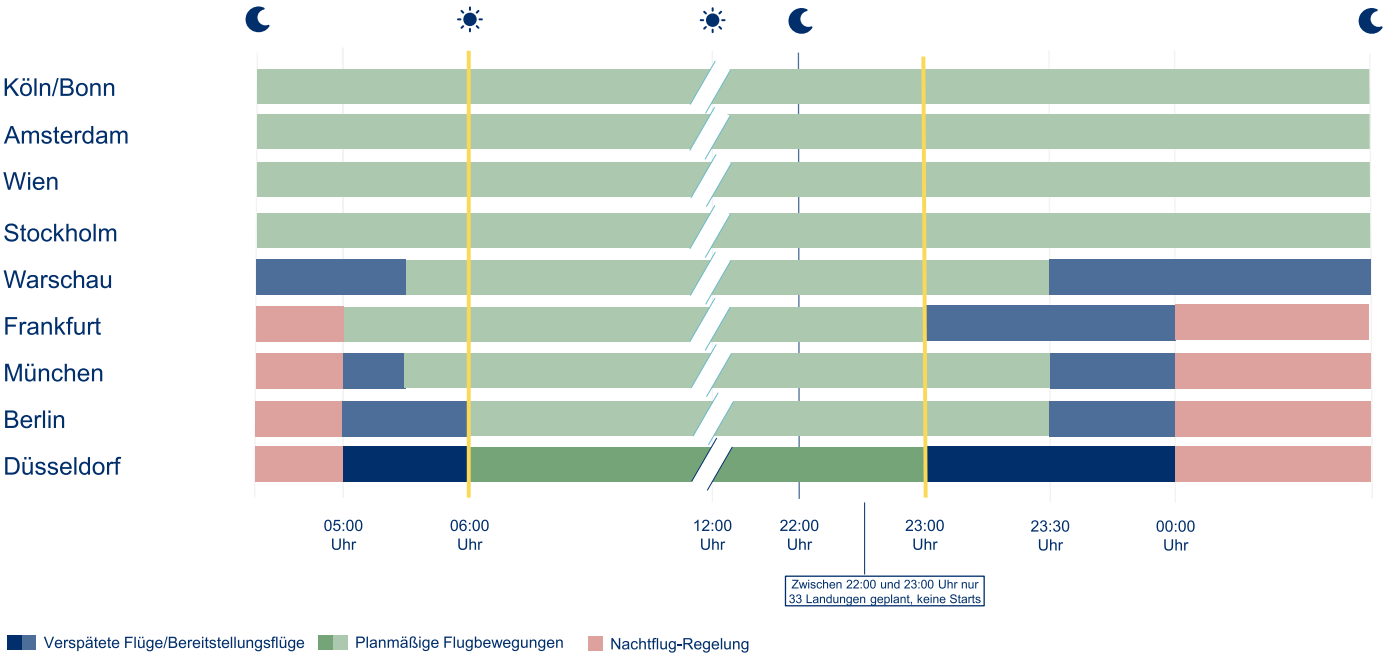
Verspätet sich etwa eine Maschine am Abend auf dem Weg nach Amsterdam, ist dort auch während der Nachtstunden noch eine Landung erlaubt. Komplizierte Umplanungen und ein Ausweichen auf andere Airports sind nicht nötig. Das macht es für Airlines wirtschaftlicher, statt DUS andere Flughäfen in ihr Verbindungsnetz aufzunehmen.

56 von 112
Betriebsstunden tagsüber im Zweibahnbetrieb

Ab 22 h
dürfen keine Flugzeuge mehr ab Düsseldorf starten

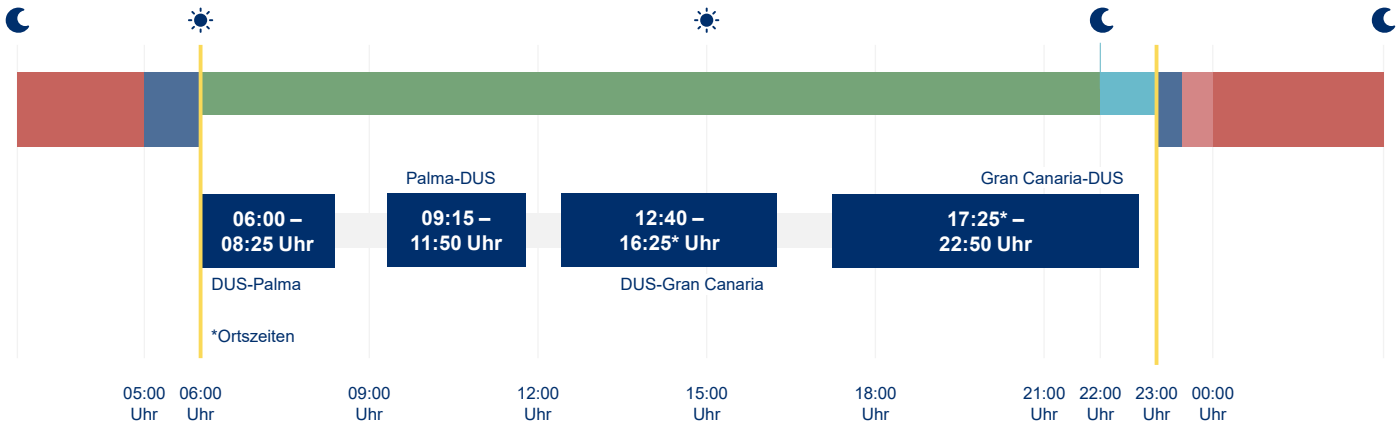
33
geplante Landungen sind zwischen 22:00 und 23:00 Uhr höchstens zulässig

Flugzeuge können an anderen Flughäfen länger fliegen – DUS ist im Vergleich stark eingeschränkt



Viele Flughäfen in Europa stehen 24 Stunden täglich für Starts- und Landungen zur Verfügung. DUS als viertgrößter Luftverkehrsstandort Deutschlands hat im Vergleich die strengsten Einschränkungen.

Typische Flugumläufe: Klar getaktet im Rahmen der Betriebszeiten



Start morgens um 6:00 Uhr, Rückkehr zur Homebase spätestens um 23:00 Uhr: Das Beispiel eines typischen Ferienfliegers zeigt, wie die Airlines mehrere Flugabschnitte innerhalb eines Tages verknüpfen. Ist eine Rückkehr solcher Maschinen am Tagesende nicht gesichert, gefährdet das die Stationierung der Flugzeuge am DUS.

DUS LEBT VON FUNKTIONIERENDEN UMLÄUFEN

Insbesondere für die Airlines mit Homebase am DUS ist entscheidend, dass die Umläufe sich innerhalb der Betriebszeiten abbilden lassen. Denn nur dann lohnt sich der Einsatz eines Flugzeugs. Eine Maschine ist vergleichbar mit einem mittelständischen Betrieb: Wird sie in Düsseldorf stationiert, sorgt das für 170 Arbeitsplätze und eine jährliche Wertschöpfung von 70 Millionen Euro. Allein die Anschaffung ist mit einer Investition von über 100 Millionen Euro pro Flugzeug verbunden. Die Airlines stehen somit vor der Herausforderung, ihre kapitalintensiven Maschinen über den gesamten Tag wirtschaftlich einzusetzen. Dafür sind insbesondere die Tagesrandzeiten entscheidend. Ein typischer in Düsseldorf stationierter Ferienflieger etwa startet am frühen Morgen, bedient zunächst ein Mittelstreckenziel und fliegt anschließend auf die Kanaren. Am Abend kehrt das Flugzeug nach Düsseldorf zurück. Erst die Kombination mehrerer Flugumläufe macht den Einsatz der Maschinen wirtschaftlich lohnenswert. Kürzere Betriebszeiten führen dazu, dass eine gesamte Umlaufkette nicht mehr darstellbar ist.

Jedes Flugzeug ist wie ein mittelständischer Betrieb



170
Arbeitsplätze pro stationiertem Flugzeug

70 Mio. €
Wertschöpfung pro Flugzeug jährlich



FLEXIBILITÄT SICHERT PÜNKTLICHKEIT

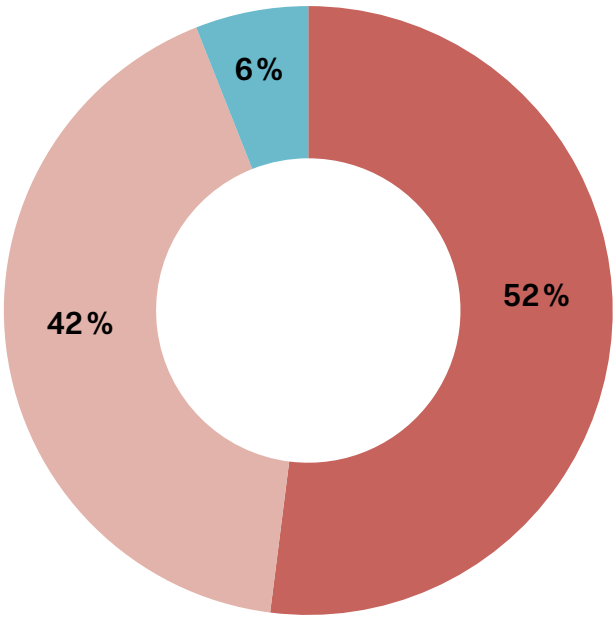
Denn natürlich kommt es vor, dass der Flugplan nicht eingehalten werden kann. Auf einen Großteil der Verspätungen hat der Flughafen jedoch keinen Einfluss. Die häufigsten Ursachen für zeitliche Abweichungen sind Gewitter, überlastete oder gesperrte Lufträume, Streiks, Technikprobleme oder Kapazitätsengpässe an anderen europäischen Flughäfen. Dadurch können sich Umläufe über den Tag verschieben. Eine Maschine, die morgens pünktlich am DUS startet, kann deshalb am Abend verspätet zurückkehren.

Die Möglichkeit, verspätete Flüge noch landen zu lassen, hat eine wichtige Funktion. Sie stellt sicher, dass Flugzeuge und Fluggäste nach unvorhersehbaren Störungen in die Heimat zurückgebracht werden können. Darf eine Maschine nicht mehr in Düsseldorf landen, muss sie auf einen Alternativflughafen mit 24-Stunden-Betrieb ausweichen – beispielsweise den Flughafen Münster/Osnabrück. Die Passagiere kommen dann an einem Airport fernab von zu Hause an. Dort erwartet sie in der Regel ein nächtlicher Transfer zum eigentlichen Ziel oder ein Hotelaufenthalt vor Ort. Das Flugzeug muss am nächsten Morgen leer nach Düsseldorf geflogen werden – mit entsprechenden Kosten und zusätzlichen Emissionen. Flexibilität ist damit der Schlüssel, um betriebliche Stabilität und eine zuverlässige Heimkehr nach einem Urlaub oder einer Geschäftsreise zu ermöglichen – auch bei Störungen im Luftverkehr.

Wir können nur einen geringen Teil der Verspätungsgründe selbst beeinflussen

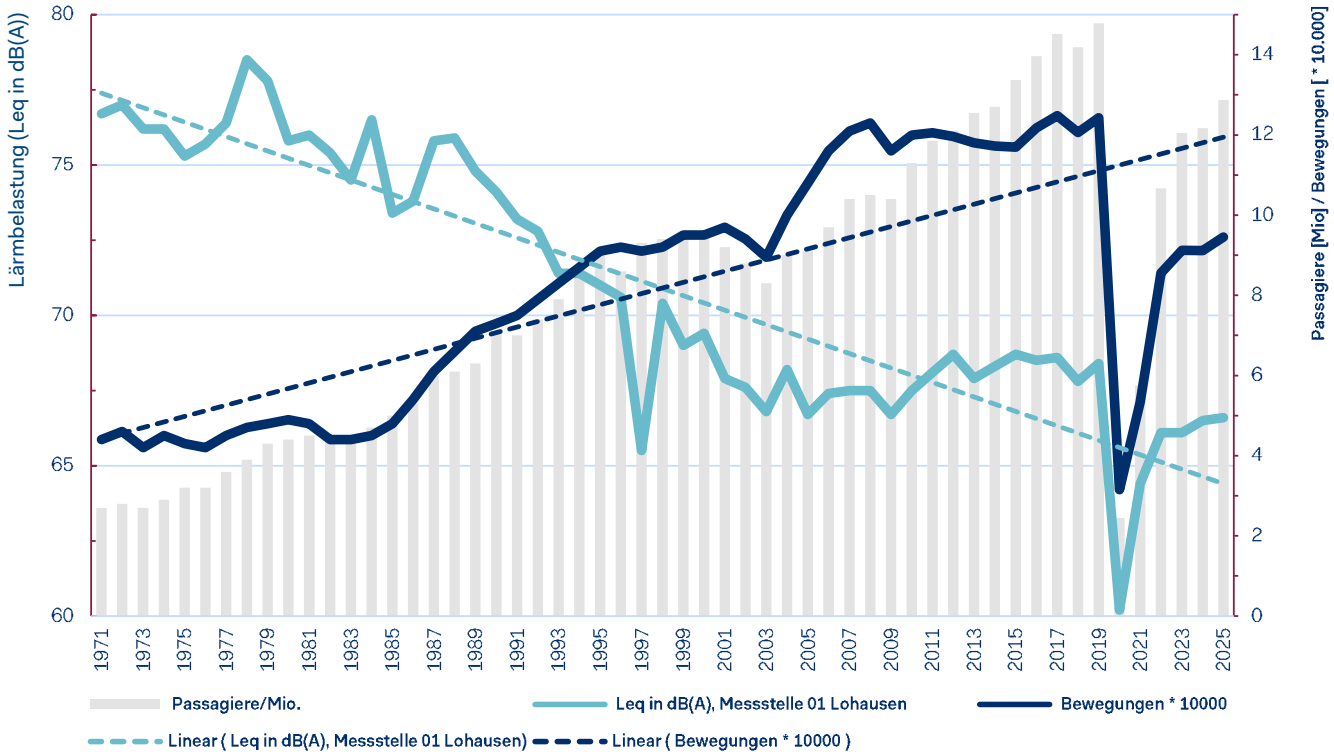
IATA Verspätungskategorien

- **Flughafen Düsseldorf**
  - PRM
  - Infrastruktur
  - Bahnkapazität
- **Dienstleister, Behörden, Airlines**
  - Airline
  - Handling
  - Governmental
- **Luftraum**
  - Rotation
  - ATC-En Route
  - Wetter
  - Reactionary
  - ATC Destination Airport



Verspätungsanteile am DUS 2021-2025

Die Lärmbelastung am DUS ist seit Jahrzehnten deutlich gesunken



Die Grafik zeigt die Entwicklung in den jeweils sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres.

MEHR FLUGBEWEGUNGEN, WENIGER FLUGLÄRM

Seit über 50 Jahren sind die Zahl der Flugbewegungen und die Zahl der Passagiere am Flughafen Düsseldorf zwar immer weiter gestiegen, doch die Lärmbelastung hat im Verlauf der letzten Jahrzehnte deutlich abgenommen. Dies liegt an der technischen Weiterentwicklung der Flugzeugtriebwerke und am verstärkten Einsatz von lärm- und emissionsärmeren Fluggeräten. DUS setzt seit vielen Jahren kontinuierlich und gezielt Anreize, dass die Luftverkehrsgesellschaften neueste und lärmarme Flugzeuge an unserem Airport einsetzen.



DUS hat im Juni 2026 die größte an einer Startbahn befindliche Photovoltaikanlage Europas eröffnet.

HOHE INVESTITIONEN IN DIE ZUKUNFT

Unser Ziel ist, DUS zu einer „Destination of Excellence“ zu machen. Über 1 Milliarde Euro planen wir dafür im Rahmen unseres Masterplans 2045 aus eigener Hand zu investieren. Wir modernisieren unsere Infrastruktur und digitalisieren unsere Prozesse, um ein optimales Passagiererlebnis zu bieten. Wir arbeiten an einem eigenen Ökosystem für nachhaltige Energie, in dem Sonnen- und Wasserkraft verstärkt zum Einsatz kommen, für umweltfreundliche Mobilität ebenso wie für unseren eigenen Bedarf. Wir sorgen mit dafür, dass DUS sich in den nächsten Jahren zu einem echten trimodalen Drehkreuz entwickelt, das Luftverkehr, Schiene und Straße perfekt verzahnt.

ZUM WACHSTUM BEITRAGEN

Bislang sind wir auf diesem Weg zur „Destination of Excellence“ gut vorangekommen. Seit Sommer 2026 sind sowohl unsere neue, hochmoderne Feuerwache als auch die Photovoltaikanlage neben der Nordbahn in Betrieb, die größte ihrer Art in Deutschland. Ein neues Tanklager mit Schienenanschluss, bereit zur Aufnahme nachhaltiger Flugkraftstoffe, eine Wasserstofftankstelle und neue Parkflächen werden entstehen. Wir wollen, dass diese Investitionen sich auszahlen für die Region und zu neuem Wachstum beitragen. Damit das der Fall ist, braucht es Planungssicherheit und Betriebsabläufe, die den Standort attraktiv halten für alle, die Luftverkehr gestalten und nutzen.

1 Mrd. €

planen wir bis 2045
am DUS zu investieren



» Als international agierender Konzern konkurrieren wir weltweit um die besten Köpfe. DUS macht Düsseldorf für diese Menschen erreichbar und attraktiv. Er ist für uns ein entscheidender Standortvorteil. «

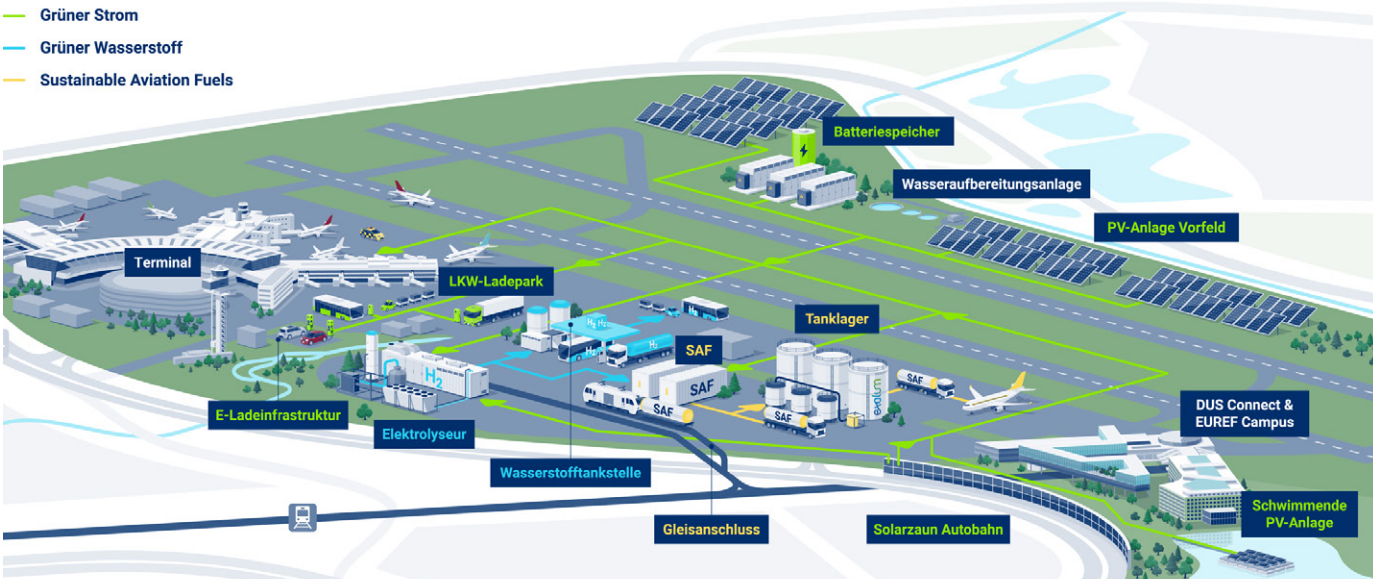
Dr. Lena Lindemann
Arbeitsdirektorin und Mitglied des Vorstands
der ERGO Group AG



» Unsere Unternehmen in der Region brauchen DUS – als Auftraggeber genauso wie als Verbindung in die Welt. Wenn wir mehr Investitionen von Unternehmen an Rhein und Ruhr wollen, dürfen wir den Flughafen nicht schwächen. «

Gregor Berghausen
Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf

DUS gestaltet mit dem Sustainable Aviation Cluster aktiv die Transformation im Luftverkehr



Das ist unser Beitrag

Effizienter, pünktlicher, leiser

Wir wollen als „Destination of Excellence“ im europäischen Wettbewerb überzeugen. Das heißt, wir wollen zu den besten Flughäfen in Europa in der Kategorie bis 30 Millionen Passagiere gehören. Zu unserem Selbstverständnis zählt daher, dass wir unsere Hausaufgaben erledigen und konsequent in stabile Betriebsabläufe und eine nachhaltige Infrastruktur investieren. Unser Qualitätsprogramm Off-Block hat bereits messbar Wirkung gezeigt: Über 90 Prozent der Passagiere passieren die Sicherheitskontrolle heute in weniger als zehn Minuten. Mehr als drei Viertel der Gepäckstücke ankommender Fluggäste liegen binnen weniger Minuten auf dem Band zur Abholung bereit.

Im nationalen Pünktlichkeits-Ranking liegen wir inzwischen klar an der Spitze. In den vergangenen drei Jahren war Düsseldorf zweimal bester und einmal zweitbester deutscher Großflughafen. Für die Abendstunden bedeutet das: Trotz steigender Verkehrszahlen ist die Zahl verspäteter Nachtlandungen seit 2022 kontinuierlich zurückgegangen – 2024 um sieben Prozent und 2025 nochmals um mehr als fünf Prozent. Im öffentlichen Pünktlichkeits- und Nachtflugreport halten wir die Entwicklung transparent nach.

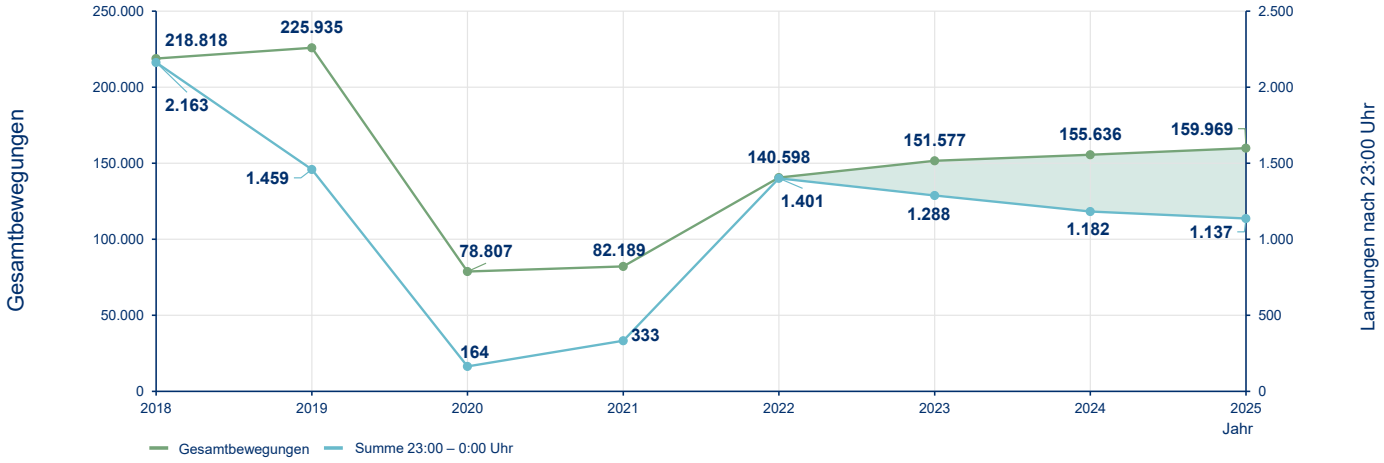
92 %
der Fluggäste passieren die Sicherheitskontrolle heute in weniger als zehn Minuten

1. Platz
In den letzten drei Jahren zweimal bester und einmal zweitbester Großflughafen in DE im Pünktlichkeitsranking

–5,5 %
Nachtlandungen trotz steigender Anzahl Flugbewegungen

86 %
Erstes Gepäckstück innerhalb weniger Minuten auf dem Band

Kontinuierlich weniger Landungen nach 23:00 Uhr bei mehr Verkehr seit 2022



MEHR QUALITÄT UND MEHR LÄRMSCHUTZ

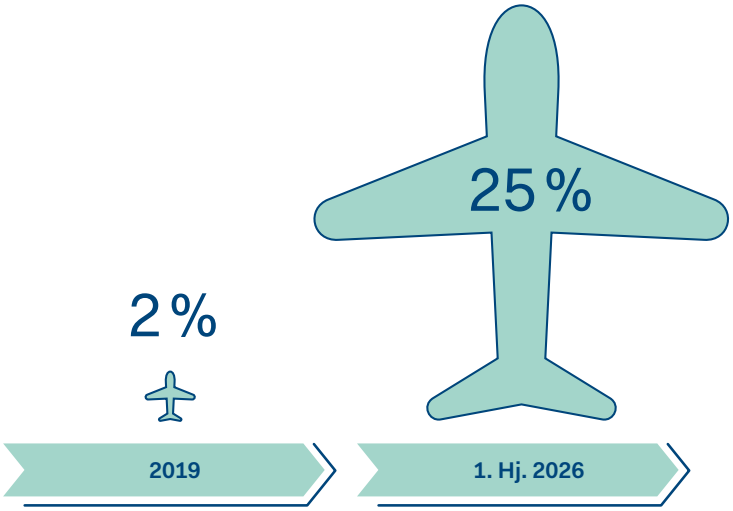
Wir wollen in den kommenden Jahren viel Geld investieren, damit der Flughafen fit wird für die Zukunft. Zur Verbesserung der Qualität zählt für uns auch unser Anreizsystem für die Airlines, um den Einsatz moderner Flugzeuge zu fördern: Je lauter die Maschine ist und je später Start oder Landung, desto höher das Entgelt.

Vor allem in den Tagesrand- und Nachtzeiten steigen die Zuschläge deutlich. An keinem anderen Flughafen bundesweit ist die Spreizung der Lärmentgelte so hoch wie bei uns. Auch diesem Anreizsystem ist es zu verdanken, dass immer mehr Fluggesellschaften am DUS mit den neuesten Maschinen präsent sind. Seit 2019 ist der Anteil dieser geräuschärmeren Flugzeuge von zwei auf 25 Prozent im 1. Halbjahr 2026 gestiegen.

44-mal höher

als tagsüber ist das Entgelt je nach Flugzeugtyp für eine Landung am Abend

Anteil neuester Flugzeugtypen mit weniger Lärm und Emissionen am DUS steigt kontinuierlich



20 MILLIONEN EURO ZUSÄTZLICH FÜR INSTANDHALTUNG IN DER NACHBARSCHAFT

Weil Luftverkehr zwar leiser, aber nicht lautlos werden kann, investieren wir bereits seit über 50 Jahren in baulichen Schallschutz für die Nachbarschaft. 78 Millionen Euro sind dafür allein seit 2003 geflossen. Seit 2014 führen wir die Schallschutz-Maßnahmen freiwillig fort, über die gesetzliche Verpflichtung hinaus. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wollen wir dieses Engagement intensivieren: Mit der Genehmigung unseres Antrags legen wir ein weiteres freiwilliges Instandhaltungsprogramm mit einem Volumen von 20 Millionen Euro auf. Es steht bewusst auch jenen Anwohnern in den Lärmschutzzonen offen, die in der Vergangenheit bereits unterstützt wurden, um den Lärmschutz auf den neuesten Stand der Technik zu bringen.

20 Mio. €

zusätzlich für ein neues Instandhaltungsprogramm in der Nachbarschaft geplant

Wie ist der aktuelle Status bei Pünktlichkeit und Nachtflügen? Im Web finden sich alle Daten gebündelt.



» Mit rund 20.000 Arbeitsplätzen sichert der Flughafen Düsseldorf den Lebensunterhalt vieler Familien an Rhein und Ruhr. Gute Arbeitsbedingungen, ein wirksamer Arbeitsschutz, eine langfristige Personalplanung und tarifgerechte Bezahlung sind wichtige Voraussetzungen für motivierte Beschäftigte, gute Dienstleistungen und den wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens. Damit sich der Airport auch künftig gut entwickeln kann, braucht es verlässliche und zukunftsorientierte Rahmenbedingungen – für den Betrieb und für die Menschen, die hier arbeiten. «

Stephanie Peifer
Geschäftsführerin ver.di
Bezirk Düssel-Rhein-Wupper



Das gibt uns Rückenwind

Vertrauen und Wertschätzung der Nachbarschaft

Die Bürgerinnen und Bürger an Rhein und Ruhr fühlen sich mit ihrem Heimatflughafen verbunden. Eine repräsentative Befragung, die wir 2024 in Kooperation mit der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf durchgeführt haben, bestätigt das: 70 Prozent der Menschen in der Region sagen, dass der Airport wichtig oder sehr wichtig für die Gesellschaft ist. Fast 80 Prozent bewerten DUS als zentralen Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung. Je mehr Kontakt die Befragten mit dem Flughafen und unseren Mitarbeitenden haben, desto größer ist das Vertrauen. 90 Prozent derjenigen, die persönlich in den Austausch mit uns gegangen sind, sind zufrieden oder sehr zufrieden damit, wie wir ihre Anliegen behandeln.

GUTE BEWERTUNGEN FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Darauf sind wir stolz. Zumal das Vertrauen auch bei den Menschen hoch ist, die sich von Fluglärm gestört fühlen. 16 Prozent haben in der Umfrage die Lärmbelastung als Kritikpunkt angegeben – und dennoch betont, dass sie den Mehrwert des Flughafens sehen. Das Lärmerleben ändert also nichts daran, dass die große Mehrheit den Airport und seinen Flugbetrieb positiv bewertet. Über die Hälfte der Befragten schätzt außerdem als gut oder sehr gut ein, wie wir uns für einen geringeren Einfluss des Luftverkehrs auf die Umwelt einsetzen.

REGELMÄSSIG IM DIALOG

Was das für uns bedeutet? Wir sehen die Ergebnisse der Befragung als Ansporn und Bestärkung zugleich. Sie spornen uns an, den Lärmschutz wie geplant auszuweiten, um die Belastung so weit wie möglich zu reduzieren. Sie bestärken aber vor allem unseren Eindruck, dass die Bevölkerung in der Region Wert auf einen leistungsfähigen Flughafen legt. Einen Airport, der den Wunsch nach zuverlässiger Mobilität ebenso ernst nimmt wie den Schutz der Interessen der Anwohner. In welchem Maße uns das im Urteil der Bürgerinnen und Bürger gelingt, werden wir auch in den kommenden Jahren in regelmäßigen Befragungen überprüfen. Die nächste Erhebung läuft derzeit, Ende 2026 werden Ergebnisse vorliegen. Wir sind dankbar für die Impulse, die daraus für die Weiterentwicklung unseres Flughafens entstehen.

IM KONSENS DIE ZUKUNFT GESTALTEN

In unserem direkten Umfeld, den angrenzenden Gemeinden, intensivieren wir außerdem den Dialog. Unser Nachbarschaftsteam unterstützt nicht nur in allen Fragen zum Lärm- und Umweltschutz, sondern fördert mit Geld- und Sachspenden auch die ehrenamtliche Arbeit von Vereinen und Initiativen in den umliegenden Kommunen. Wir informieren transparent, verstärkt über soziale Medien, gehen auf Kritik ein und sind mit unserem Dialogformat „DUS op jück“ auf Bürgerfesten und Veranstaltungen ansprechbar. Damit das Vertrauen in uns weiter wächst – und wir im Konsens die Zukunft des Airports gestalten können.

Große Mehrheit der Menschen in der Region bewertet DUS positiv

70 %

bewerten den Flughafen als wichtig bis sehr wichtig für die Gesellschaft

7,7 von 10

Die Weiterempfehlungsrate liegt auf einer Skala von 0 bis 10 bei 7,7. Das ist ein sehr guter Wert, nicht nur im Branchenvergleich

79 %

sagen, dass der Airport ein zentraler Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Region ist

16 %

fühlen sich durch Fluglärm gestört

52 %

halten die Umweltschutz-Maßnahmen des Flughafens für gut oder sehr gut

90 %

der Befragten mit direkten Anliegen sind zufrieden oder sehr zufrieden damit, wie DUS auf sie eingeht



» Wir haben für die erste repräsentative Stakeholder-Resonanz-Analyse 2.000 Menschen in der Region Rhein-Ruhr befragt. Fast drei Viertel von Ihnen sind der Meinung, dass der Flughafen Düsseldorf nicht nur für die Wirtschaft, sondern auch für die Gesellschaft von großer Bedeutung ist. Das Vertrauen in DUS ist hoch, die Bemühungen um Umwelt- und Anwohnerschutz werden geschätzt. Das sind gute Voraussetzungen dafür, sich auf gemeinsame Lösungen zu verständigen. «

Prof. Dr. Andreas Engelen
Lehrstuhl für BWL, insb. Management,
an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf



Das steht auf dem Spiel

Schleichender Bedeutungsverlust für eine ganze Region

Verbindungen

Bei weiteren Einschränkungen der Betriebszeiten könnten drei von vier Umläufen nicht mehr vollständig geflogen werden. Destinationen würden wegfallen und sind nicht mehr erreichbar.

Heimatbasis

Sind Flugumläufe nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben, verlagern Fluggesellschaften ihre Flotten. Der Anreiz für Airlines schwindet, ihre Maschinen am DUS zu stationieren.

Arbeitsplätze und Wertschöpfung

Mit jedem abgezogenen Flugzeug verliert der Standort Substanz. Rund 170 Arbeitsplätze hängen im Schnitt an einer Maschine – und sind bei einer Verlagerung in Gefahr.

Unser Änderungsantrag steht für eine ausgewogene Lösung. Die Bewegungsobergrenze der Flugbewegungen und der Angerland-Vergleich bleiben bestehen, der Flughafen übernimmt auch weiterhin Verantwortung für den Schutz der Nachbarschaft und erhält zugleich mehr Spielraum innerhalb des bestehenden betrieblichen Rahmens.

Zusätzliche Betriebseinschränkungen lassen sich nicht einfach durch Verschieben einzelner Abflugzeiten auffangen. Slots an anderen Flughäfen, Flugzeiten, Nachfrage und die Dauer der Umläufe setzen enge Grenzen. Würden die Betriebszeiten also noch weiter eingeschränkt, droht der Verlust von stationierten Flugzeugen, Verbindungen und Arbeitsplätzen.

WAS BEDEUTET ES, WENN UNSEREM ANTRAG NICHT STATTGEGEBEN WIRD ODER DER BETRIEB WEITER EINGESCHRÄNKT WIRD ALS OHNEHIN SCHON DER FALL?

Der Flughafen Düsseldorf kann dann die nach wie vor ungebrochene Nachfrage nach Flugverbindungen mit Start- oder Zielpunkt Rhein-Ruhr nicht mehr ausreichend bedienen. Millionen Passagiere müssten auf andere Flughäfen ausweichen.
Das birgt die Gefahr eines schleichenden Bedeutungsverlusts für die gesamte Region: Der größte Flughafen eines Bundeslandes, das gemessen an seiner Wirtschaftskraft eine G20-Nation wäre, würde dann seine internationale Anbindung in heutiger Form einbüßen – und damit massiv an Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit. Ein Blick auf andere Flughäfen in Deutschland und der Region zeigt, wie schnell die Entwicklung ins Negative kippen kann. Die Flughäfen in Münster/Osnabrück, Paderborn, Bremen, Stuttgart und Leipzig kämpfen derzeit mit einem Verlust von Verbindungen.

Deshalb brauchen wir den Schulterschluss

Das Tor zur Welt gemeinsam offen halten

Der Flughafen Düsseldorf ist ein wettbewerbs- und leistungsfähiger Airport, mit attraktiven Verbindungen, sicheren Arbeitsplätzen und hoher Wirtschaftskraft. Das ist leider keine Selbstverständlichkeit. Um zukunftsfähig zu bleiben, braucht er belastbare und verlässliche Rahmenbedingungen.

Ein Flughafen mitten in einer dicht besiedelten Region trägt dabei im besonderen Maße Verantwortung – für den Anwohnerschutz und die Umwelt.

Der vorliegende Änderungsantrag im Planfeststellungsverfahren ist ein ausgewogener Vorschlag, der die Interessen des Flughafens Düsseldorf und seiner Anwohner miteinander verbindet:

KLARE GRENZEN

Die Bewegungsobergrenze von 131.000 Flugbewegungen bleibt bestehen. Der Angerland-Vergleich und die geltenden Nachtflugregelungen bleiben unangetastet.

EFFIZIENTERE UND FLEXIBLERE NUTZUNG

Wir nutzen die bestehende Infrastruktur besser, um auf Störungen und Verspätungen flexibler reagieren und den Betrieb noch weiter stabilisieren zu können. Wir bekommen die Möglichkeit, die Zahl der pro Stunde erlaubten Flugbewegungen erhöhen und bei Bedarf mehr Flüge innerhalb der Zweibahnstunden koordinieren zu können.

INVESTITIONEN IN ANWOHNERSCHUTZ

Wir führen unseren freiwilligen Schallschutz fort. Mit der Genehmigung unseres Antrags sind zusätzlich 20 Millionen Euro für ein freiwilliges Instandhaltungsprogramm vorgesehen.

QUALITÄT UND TRANSPARENZ

Wir arbeiten weiter an Pünktlichkeit und operativer Stabilität und machen die Entwicklung nachvollziehbar – mit Messdaten, dem monatlichen Pünktlichkeits- und Nachtflugreport und im Dialog mit unserer Nachbarschaft.

Wir sind von der Attraktivität und der Leistungsfähigkeit des Standorts überzeugt. Verlässliche Rahmenbedingungen schaffen die Grundlage für unsere Investitionen am DUS in Höhe von mehr als 1 Milliarde Euro in Konnektivität, Beschäftigung und Wertschöpfung – damit das Tor zur Welt offen bleibt!



Düsseldorf Airport DUS

IMPRESSUM

Redaktion
Flughafen Düsseldorf GmbH
Public Affairs
politik@dus.com

Druck
Clasen Media Service GmbH

Copyright
© Flughafen Düsseldorf GmbH
© Andreas Wiese
© TÜNKERS Maschinenbau GmbH
© Dirk Michael Deckbar, BTW
© Norman Keutgen
© ERGO Group AG
© IHK Düsseldorf, F. Gemein
© Silke Dohmen, ver.di
© Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf

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