



**MIT SMARTEM WACHSTUM
IN DIE ZUKUNFT**





DAS PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN AM FLUGHAFEN DÜSSELDORF

WAS IST BISHER GESCHEHEN?

Schon lange fragen die Fluggesellschaften in den Spitzenstunden mehr zusätzliche Zeitfenster für Starts und Landungen an – mehr, als am Flughafen Düsseldorf derzeit möglich sind. Auch die aktuelle Verkehrsprognose des Bundes zeigt: Die Menschen haben ein ungebrochenes Interesse am Fliegen.

Deshalb wollen wir die bestehende Infrastruktur besser nutzen. Dafür benötigen wir eine neue Betriebsgenehmigung. Bei der Genehmigungsbehörde haben wir 2015 einen entsprechenden Antrag auf Planfeststellung eingereicht. Zentraler Inhalt damals: Der Wegfall des Kapazitätsdeckels, um mehr Starts und Landungen zu ermöglichen.

Heute, acht Jahre später, ändern wir unsere Planungen.

WARUM ÄNDERN WIR UNSERE PLANUNGEN?

Die Welt hat sich verändert. Der Klimaschutz hat für uns alle enorm an Bedeutung gewonnen. Die Coronapandemie brachte zudem strukturelle Veränderungen im Luftverkehr mit sich, deren Auswirkungen wir erst heute richtig erkennen.

Wir sind entschlossen, die unterschiedlichen Ansprüche an einen zukunftsfähigen Flughafen zu erfüllen. Das heißt für uns:

- Wir sichern die wirtschaftliche Perspektive für den Airport und die Region Rhein-Ruhr.
- Wir erhalten stabile operative Rahmenbedingungen für die Fluggesellschaften hier am Standort.
- Wir wahren die Interessen der Nachbarschaft und schützen unsere Umwelt.

Aus dieser Haltung heraus bewerten wir unseren Antrag neu. Wir haben einen Weg gefunden, innerhalb der bestehenden Grenzen ausreichend wachsen zu können. Daher beantragen wir in Summe keine zusätzlichen Starts und Landungen mehr. Wir führen Wirtschaft und Umwelt zusammen, werden dem steigenden Mobilitätsbedürfnis der Region gerecht und erhalten hochwertige Arbeitsplätze. Wir nennen das: Smartes Wachstum.

Rund 20.000 Menschen arbeiten am Flughafen-Campus, viele weitere in der davon abhängigen Wirtschaft.



ca. 20.000

HOMEBASE-CARRIER

Unsere Homebase-Carrier sind Fluggesellschaften, die am Flughafen Düsseldorf einen vom Luftfahrtbundesamt anerkannten Wartungsschwerpunkt unterhalten. Das macht uns zum Heimatflughafen von großen deutschen Fluggesellschaften wie Eurowings, Condor und TUIfly. Sie sind wichtig für die wirtschaftliche Basis des Flughafens, bekennen sich zu den Nachhaltigkeitszielen und garantieren hochwertige Arbeitsplätze vor Ort und ein attraktives Streckennetz.

Aktuell haben 5 Fluggesellschaften den Status eines Homebase-Carriers.

5

03 – WAS BLEIBT BESTEHEN?

- **Der Kapazitätsdeckel bleibt.** 131.000 Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten sind das Limit.
- **Die Nachtflugregeln bleiben unverändert streng.** Zwischen 23 Uhr und 6 Uhr dürfen im Linien- und Charterverkehr keine Flugbewegungen geplant werden; zwischen 22 Uhr und 23 Uhr weiterhin nur 33 Landungen pro Tag. Starts sind nicht erlaubt. Ausnahmen gelten nur für medizinische Hilfseinsätze, meteorologische Notfälle oder kleine Flugzeuge. Damit gehört Düsseldorf im europäischen Vergleich zu den Verkehrsflughäfen mit den strengsten Nachtflugregeln.
- **Der Angerlandvergleich ist weiterhin gültig.** Alle darin behandelten Aspekte, z.B. die Nachrangigkeit der Nordbahn, bleiben unangetastet.
- **Unsere Homebase-Carrier (HBC) bleiben flexibel.** Verspätete Flugzeuge haben morgens und abends je eine Stunde Toleranz für die Rückkehr zur „Homebase“ Düsseldorf. So bleibt Düsseldorf attraktiv als Heimatflughafen.
- **Wir bleiben transparent.** Das Echtzeitgeschehen am Flughafen ist öffentlich einsehbar. Unsere Software TraVis zeigt genaue Angaben zu allen startenden und landenden Flugzeugen. Daten zu Luftqualität und Fluglärm finden Sie auf unserer Homepage.

33 
Landungen

Zwischen 22 Uhr und 23 Uhr dürfen täglich 33 Landungen koordiniert werden. Starts werden in dieser Stunde nicht koordiniert.

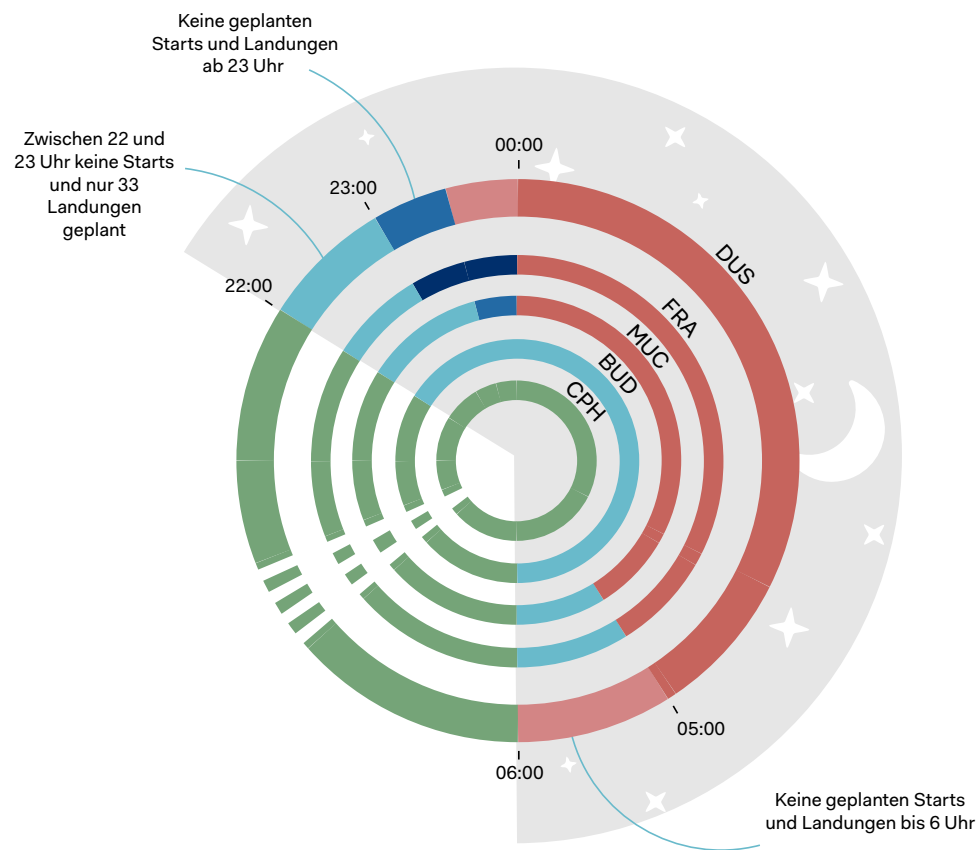
23:00–6:00

Zwischen 23 Uhr und 6 Uhr dürfen im Linien- und Charterverkehr keine Flugbewegungen koordiniert werden.



DIE NACHTFLUGREGELN IN DÜSSELDORF ZÄHLEN SCHON HEUTE ZU DEN RESTRIKTIVSTEN IN GANZ EUROPA

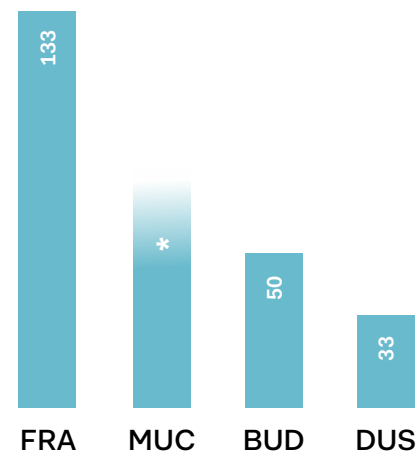
DÜSSELDORF AIRPORT — MIT SMARTEM WACHSTUM IN DIE ZUKUNFT



- Geplante Flugbewegungen
- Geplante Flugbewegungen (mit Limit)
- Nur verspätete Flugbewegungen
- Nur verspätete Flugbewegungen (mit Limit: ø 7,5/Nacht)
- Nur verspätete Flugbewegungen (ausschließlich HBC)
- Keine Flugbewegungen

DUS: Flughafen Düsseldorf
FRA: Flughafen Frankfurt Main
MUC: Flughafen München
BUD: Flughafen Budapest
CPH: Flughafen Kopenhagen-Kastrup

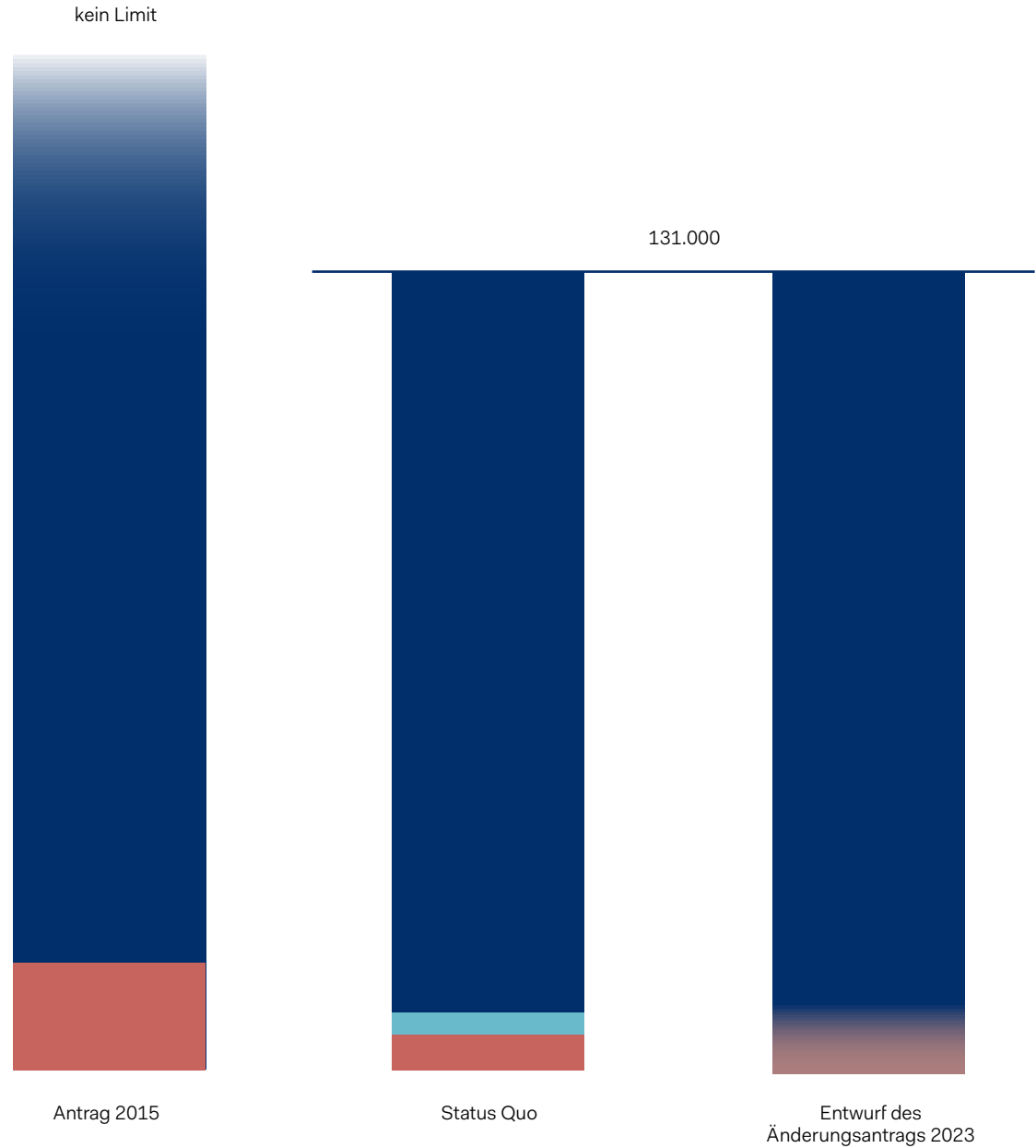
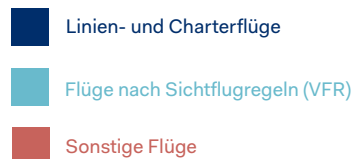
LIMITS DER GEPLANTEN FLUGBEWEGUNGEN



* Planmäßig: Bewegungen von Home Base Carrier plus Bewegungen von Flugzeugen, deren Einzelschallpegel im Mittel nicht höher als 75dB(A) sind, plus maximal 28 weitere geplante Bewegungen. Mehr Informationen unter munich-airport.com.

WAS ÄNDERT SICH?

- **Die Nutzung des Limits wird flexibler.** Unterhalb des Kapazitätsdeckels teilen wir die verfügbare Kapazität flexibler auf – nach dem tatsächlichen Bedarf: Künftig stehen bis zu 128.000 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr und mindestens 3.000 sonstige Flugbewegungen zur Verfügung.
- **Der Flugbetrieb wird flexibler.** Bisher dürfen wir in den Zweibahnstunden am Tage 47 Flugbewegungen pro Stunde koordinieren. Wir wollen diese Zahl auf 60 erhöhen. Wir beantragen keine zusätzlichen Starts oder Landungen - hier greift der Kapazitätsdeckel. Stattdessen wollen wir mehr Flexibilität, um Betriebsabläufe zu optimieren und Störungen zu beheben.
- **Die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner werden stärker berücksichtigt.** Wir nutzen die Landebahnen flexibler, um die Pünktlichkeit zu verbessern und verspäteten Nachtflügen entgegenzuwirken. Die aktuelle Entgeltordnung am Flughafen Düsseldorf setzt den Airlines zudem deutliche finanzielle Anreize für pünktliche Landungen und den Einsatz moderner, emissionsarmer Maschinen.



Daten beziehen sich auf die sechs verkehrsreichsten Monate

BEISPIELHAFTER FLUGZEUGUMLAUF EINES IN DUS STATIONIERTEN FLUGZEUGS



1 Stunde Toleranz zu Tagesbeginn und -ende erhalten Homebase-Carrier, falls der Flug zur Heimatbasis Düsseldorf nicht klappt wie vorgesehen.

WARUM BRAUCHT DER FLUGHAFEN FLEXIBILITÄT INNERHALB DER BETRIEBSZEIT, WENN VERSPÄTUNGEN AUFTRETEN?

Wir benötigen Flexibilität, um auf Störungen und Verspätungen reagieren zu können. Einschränkungen verursachen erhebliche Nachteile für Passagiere und Airlines. Ein Beispiel:

Für Flugzeuge wird ein Umlaufplan erstellt. Von Düsseldorf geht es zunächst nach Palma de Mallorca hin und zurück, nachmittags nach Fuerteventura und abends wieder heim nach Düsseldorf. Die sogenannte Flugzeugproduktivität ist dabei eine wichtige Steuerungsgröße für Fluggesellschaften.

Die Umlaufplanung hält sich an die streng geregelten Betriebszeiten. Trotzdem gilt das Prinzip: Sicherheit zuerst! Schlechtes Wetter, Reparaturen oder Engpässe bei der Flugsicherung können zu Verspätungen führen. Deshalb haben wir am Flughafen Düsseldorf einen Toleranzbereich, damit verspätete Flugzeuge landen und an ihren Wartungsstandort zurückkehren können. Dies ist enorm

wichtig. Warum, zeigt die Grafik auf der nächsten Seite am Beispiel unserer Maschine, die um 22:40 Uhr von Fuerteventura kommt. Wegen eines Atlantiksturms hat sie eine Stunde Verspätung.

Darf das Flugzeug nicht mehr in Düsseldorf landen, muss es auf einen Drittflughafen mit 24-Stunden-Betrieb ausweichen – hier der Flughafen Münster/Osnabrück. Die Passagiere kommen an einem Flughafen an, den sie nicht gebucht haben. Dann erwartet sie in der Regel ein nächtlicher Transfer nach Düsseldorf oder ein Hotelaufenthalt. Das Flugzeug verbleibt außerhalb des angedachten Umlaufs am falschen Flughafen. Was nun?

Option 1 sieht einen Leerflug vom Ausweichflughafen Münster/Osnabrück nach Düsseldorf morgens zwischen 5 und 6 Uhr vor. Das führt zu mehr Starts und Landungen sowie zu mehr CO₂-Ausstoß.

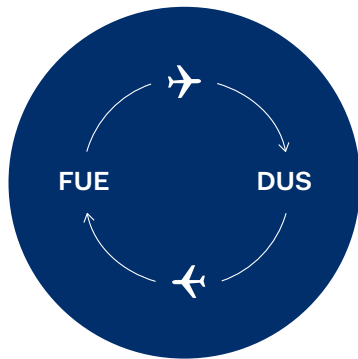
Option 2 sieht einen Direktflug vom Ausweichflughafen Münster/Osnabrück zum geplanten Zielflughafen vor. Damit müssen auch die abfliegenden Fluggäste frühmorgens zum Ausweichflughafen. Der Flughafen Düsseldorf ist von diesem Umlauf abgekoppelt.

Beide Optionen verursachen mehr Kosten, Aufwand, Stress, Lärm und CO₂. Das ist mittelfristig nicht tragbar – nicht für die Fluggesellschaften, nicht für die Reisenden, nicht für die Region.

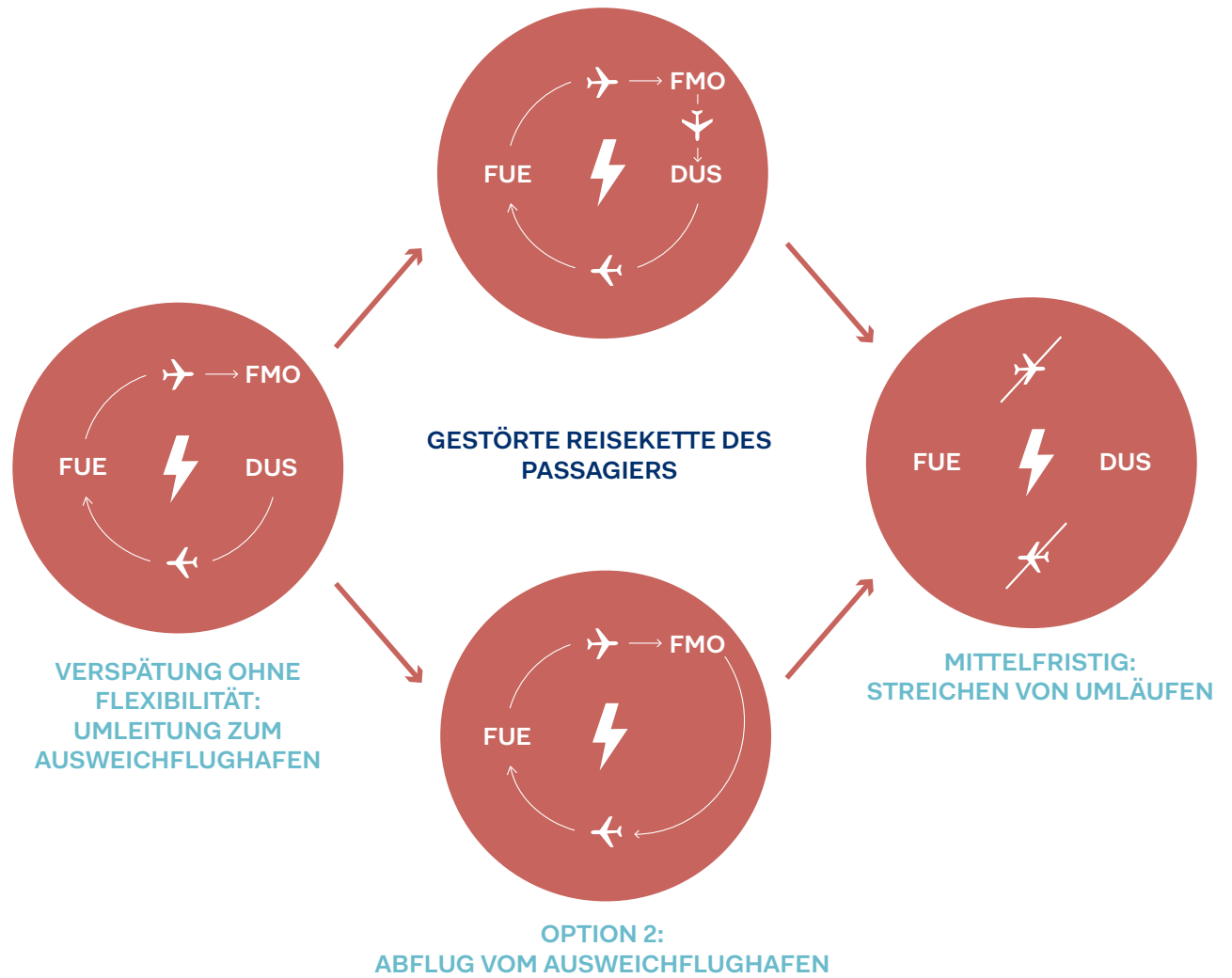
Funktionierende und wirtschaftliche Flugzeugumläufe sind für den Flugverkehr von zentraler Bedeutung. Ohne sie droht die Verlagerung von Flugzeugen an andere Standorte. Das bedeutet den Verlust von Flugverbindungen und Arbeitsplätzen. Mehr Flexibilität ist daher für die Zukunftsfähigkeit des Flughafens wichtig.

FLEXIBILITÄT STABILISIERT PASSAGIER-PROZESSE UND SICHERT DEN BETRIEB DES FLUGHAFENS

DÜSSELDORF AIRPORT — MIT SMARTEM WACHSTUM IN DIE ZUKUNFT



REGELFALL SOWIE
VERSÄTUNG MIT
FLEXIBILITÄT



DUS: Flughafen Düsseldorf

FUE: Flughafen Fuerteventura

FMO: Flughafen Münster/Osnabrück

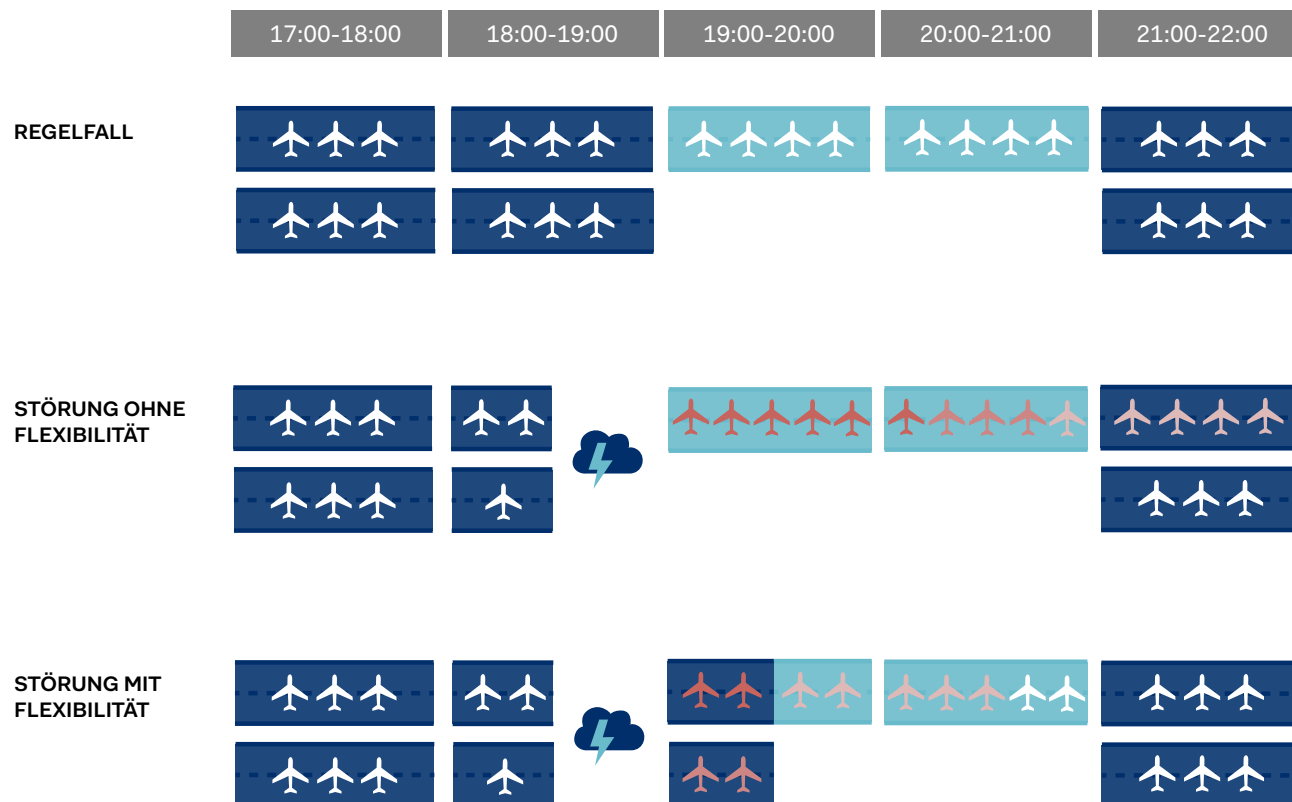
WARUM BRAUCHT DER FLUGHAFEN FLEXIBILITÄT BEI DER NUTZUNG DER BAHNEN?

Weitere Flexibilität beantragen wir bei der Nutzung der zweiten Bahn. Diese nutzen wir weiterhin maximal zu 50 Prozent. Um Störungen im Betriebsablauf schneller zu kompensieren, wollen wir ein Zeitkonto aufbauen. Dem Zeitkonto werden geplante, aber ungenutzte Zweibahnzeiten gutgeschrieben. Das Zeitguthaben nutzen wir, wenn es zur flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist.

Die Grafik zeigt, was gemeint ist. Aktuell müssen wir in der Vorwoche festlegen, in welchen Stunden wir zwei Bahnen nutzen und in welchen nur eine. Ein mögliches Ergebnis ist rechts als Regelfall dargestellt.

Nun kommt es abends zu einem Gewitter: Zwischen 18:30 und 19:00 Uhr ist der Flugbetrieb eingestellt. Klärt sich der Himmel um 19:00 Uhr, beginnt direkt der Einbahnbetrieb – die Festlegung der Vorwoche gilt weiter. Die Verspätungen ziehen sich bis in den späten Abend. Wir können lediglich unseren Puffer an ungenutzten Start- und Landeslots nutzen.

Holen wir dagegen die halbe Zweibahnstunde zwischen 19:00 Uhr und 19:30 Uhr nach, können wir den Flugverkehr besser abwickeln. Wir sind schneller wieder im Zeitplan und vermeiden Folgeverspätungen.



Einbahnnutzung

Zweibahnnutzung

Verspätung

WIE GEHT ES WEITER?

Wir haben auf Basis unserer Gremienbeschlüsse dem Ministerium zunächst eine Antragsänderung angekündigt. Im zweiten Schritt übermitteln wir den Entwurf unseres Änderungsantrags an das Landesverkehrsministerium - mit der Bitte um Prüfung und eine Antragsberatung. Erst im Nachgang dazu legen wir den konkreten Änderungsantrag mit den noch zu bestimmenden weiteren Unterlagen vor. Aktuelle Informationen finden Sie laufend auf unserer Homepage.

Auch künftig sind uns Transparenz, der Dialog mit den unterschiedlichen Interessengruppen und der enge Schulterschluss mit der Region und unseren Anwohnenden wichtig. Unser Ziel ist klar: Wir wollen die beste Lösung für alle erreichen. Mit dem Ansatz des smarten Wachstums schaffen wir eine gute Zukunftsperspektive für den Flughafen und die Region. Gleichzeitig erhalten wir die notwendigen operativen Rahmenbedingungen für die Fluggesellschaften und werden den Ansprüchen des Klimaschutzes sowie unserer Nachbarschaft gerecht.

SIE HABEN FRAGEN? WIR SIND FÜR SIE DA!

KONTAKT

Flughafen Düsseldorf GmbH
Postfach 30 03 63
Flughafenstraße 105
40403 Düsseldorf

pfv@dus.com
www.dus.com

Stand: Mai 2023