



RA Karsten Sommer \* Grolmanstr.39 \* 10623 Berlin

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr  
Nordrhein-Westfalen  
Referat II 4 – Umweltschutz in der Luftfahrt  
Frau Waldvogel

Per beA  
auch per Mail: [poststelle@munv.nrw.de](mailto:poststelle@munv.nrw.de)

**Karsten Sommer**  
Rechtsanwalt und  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
Grolmanstraße 39  
10623 Berlin

Zweigstelle: Dietringer Straße 18  
87669 Rieden am Forggensee

Tel: 030/28 00 95 - 0  
Fax: 030/28 00 95 15  
Funk: 0173/20 31 865

[mail@kanzleisommer.de](mailto:mail@kanzleisommer.de)  
[www.kanzleisommer.de](http://www.kanzleisommer.de)

Montag, 16. März 2026  
KS/...

**Flughafen Düsseldorf – Antrag auf (weitere) Betriebsbeschränkungen mit dem Ziel eines „Abschwellens“ des Fluglärms in den ersten Nachtstunden**

Unser Zeichen: KS25-011 BgF (Bitte immer angeben)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeige ich an, dass ich in o.g. Angelegenheit

1. den Bürger gegen Fluglärm e.V., dieser vertreten durch den Vorsitzenden Christoph Lange, 40670 Meerbusch

sowie die Damen und Herren

2. AA, Ratingen
3. CB, Düsseldorf
4. UE, Ratingen
5. MF, Essen
6. KF, Ratingen
7. JG, Düsseldorf
8. SH, Ratingen
9. SK, Essen

10. SK, Düsseldorf
11. UN, Ratingen
12. FN, Ratingen
13. H&JP, Meerbusch
14. GR, Essen
15. PR, Grefrath
16. CS, Meerbusch
17. PS, Jüchen
18. KS, Ratingen
19. KS, Meerbusch
20. SS, Essen
21. RW, Meerbusch
22. DW, Essen
23. RW, Ratingen

anwältlich berate und vertrete. Vollmachten sind beigelegt.

Namens und im Auftrag meiner oben aufgeführten Mandanten beantrage ich,

durch geeignete Betriebsbeschränkungen, z.B. eine Festlegung eines Kontingents von Flugbewegungen für die erste Nachtstunde und eines Kontingents zulässiger Verspätungen sicherzustellen, dass der vom Verkehr auf dem Flughafen Düsseldorf ausgehende Fluglärm, ermittelt als äquivalenter Dauerschallpegel nach § 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm an den Wohnorten der Antragstellenden zur Nacht hin spürbar „abschwilt“.

### **Begründung:**

Die Antragstellenden begehren – ggfs. mit einem Teilwiderruf der Genehmigung einhergehende – effektive Betriebsbeschränkungen, die sicherstellen, dass die Vorgaben der Rechtsprechung zur Maßgabe des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG eingehalten werden, auf die Nachtruhe der Bevölkerung besondere Rücksicht zu nehmen.

### **Anspruchsgrundlage Auflagenvorbehalt des PFB 2015**

(Drittschützende) Grundlage für ihr Begehren ist dabei zunächst der Vorbehalt nachträglicher Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm im letzten Planfeststellungsbeschluss 2015.

Der Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung von Vorfeldflächen auf dem westlichen Betriebsgelände des Verkehrsflughafens Düsseldorf vom 15.06.2015 enthält unter A. III.4. folgenden allgemeinen Auflagenvorbehalt u.a. „zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm“:

*„Die Anordnung weiterer Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm, zur Gewährleistung der Flugsicherheit, zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, zum Schutz von Umwelt und Natur sowie zur Baudurchführung bleibt vorbehalten.“*

In der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist geklärt, dass ein solcher allgemeiner Auflagenvorbehalt die Lärmbetroffenen schützt und diese sich auf den Auflagenvorbehalt berufen können. Höchstrichterlich geklärt ist auch, dass ein solcher allgemeiner Auflagenvorbehalt zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm auch *„für Maßnahmen des aktiven Schallschutzes bis hin zu einem (Teil-)Widerruf der Regelungen über den Flugbetrieb nutzbar gemacht werden“* kann.

*„Nach Teil A II 5.1.9 Ziff. 1 Satz 1 (PFB S. 110) hat sich nämlich die Planfeststellungsbehörde die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm vorbehalten und auf diese Weise dem berechtigten Interesse der Betroffenen hinreichend Rechnung getragen. Der Beklagte hat in der mündlichen Verhandlung bestätigt, dass dieser Vorbehalt den Regelungsgehalt hat, der vom Wortlaut nahegelegt wird, aber nicht gänzlich zweifelsfrei zum Ausdruck kommt. Nach seiner Erläuterung schließt das Tatbestandsmerkmal des Schutzes der Bevölkerung die Aussage mit ein, dass **die Regelung drittschützende Wirkung entfaltet** (ebenso BVerwG, Urteil vom 24. Juni 2004 - BVerwG 4 C 11.03 - BVerwGE 121, 152, 165 für den Begriff des Schutzes der Bevölkerung in § 29b Abs. 2 LuftVG). Der Beklagte hat dargelegt, dass der Schutz, den Teil A II 5.1.9 Ziff. 1 Satz 1 gewährt, weiter reicht als § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfGBbg, der nur unter der Voraussetzung eingreift, dass „nicht voraussehbare Wirkungen“ auftreten. (...) Der Beklagte hat schließlich klargestellt, dass Teil A II 5.1.9 Ziff. 1 Satz 1 nicht nur als Grundlage für nachträgliche Vorkehrungen des passiven Schallschutzes in Betracht kommt, sondern gegebenenfalls **auch für Maßnahmen des aktiven Schallschutzes bis hin zu einem (Teil-)Widerruf der Regelungen über den Flugbetrieb nutzbar gemacht werden kann**. Dass im Text des Vorbehalts nur von „Auflagen“ die Rede ist, steht diesem weiten Verständnis nicht entgegen.“*

- BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04 –, juris Rn. 356; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 31. Juli 2012 – 4 A 7001/11, 4 A 7002/11, 4 A 7003/11 –, juris Rn. 91: *„Der Vorbehalt in Satz 1 kann für Maßnahmen des aktiven Schallschutzes bis hin zu einem (Teil-)Widerruf der Regelungen über den Flugbetrieb nutzbar gemacht werden.“* -

### **Anspruchsgrundlagen § 6 Abs. 2 Satz 4 und § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG**

Ungeachtet des Anspruchs aus dem allgemeinen Auflagenvorbehalt können die Antragstellenden auch einen Anspruch auf geeignete Betriebsbeschränkungen als Anspruch auf Teilwiderruf der Genehmigung nach § 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG geltend machen. Da – wie aufzuzeigen ist –

die Fluglärmbelastung der Betroffenen unter der Anfluggrundlinie in der ersten Nachtstunde dauerhaft über der Fluglärmbelastung am Tage liegt, verstößt der Betrieb gegen § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG, der nach höchstrichterlicher und verfassungsgerichtlicher Rechtsprechung mindestens erfordert, dass die Fluglärmbelastung in den Nachtstunden abschwilt, mithin spürbar unter der Belastung am Tage liegt. Mit dem Verstoß gegen § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG ist die öffentliche Sicherheit und Ordnung im Sinne des § 6 Abs. 2 LuftVG gefährdet (bereits verletzt), da der Verstoß gegen geltendes Recht auch dazu gehört.

### **Anforderungen an die zeitliche Verteilung des nächtlichen Fluglärms aus § 29b LuftVG**

Nach § 29b LuftVG sind Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, **um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.** Nach Abs. 2 haben die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Für das luftverkehrsrechtliche Zulassungsverfahren hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) daraus und aus dem allgemeinen rechtsstaatlichen **Verhältnismäßigkeitsgrundsatz** die Anforderung herausgelesen, dass die Zulassungsbehörde in der Zulassung gewährleisten muss, dass in verhältnismäßiger Weise der Schutz der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm gewährleistet werden müsse. Das sei nur gewährleistet, wenn ein **„Abschwellen“ der Fluglärmbelastung vom Tag zur Nacht hin** hinreichend sichergestellt sei.

Das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 16.3.2006, BVerwGE 125, 116 = NVwZ 2006, 927 und Beil. I 2006) hat in einer Entscheidung zum Flughafen Berlin-Brandenburg die besonderen Anforderungen an die Zulassung von Nachtflugverkehr aus § 29b LuftVG so konkretisiert, dass auch zwischen 22:00 und 23:30 Uhr und 5:30 und 6:00 Uhr **die Nacht nicht zum Tage werden dürfe.** Die Verhältnismäßigkeit bleibt danach nur gewahrt, wenn das Konzept eines Ab- und Anschwellens des Flugverkehrs auch in diesen Zeitsegmenten weiter durchgeführt wird. **Sollte sich die erste Nachtstunde zu einer Stunde entwickeln, in der die Fluglärmbelastung der Anwohner in der Regel größer ist als in den Abendstunden, wäre dies eine mit dem Abwägungsgebot und § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht vereinbare Entwicklung.**

Das **Bundesverfassungsgericht** hat in seinem Beschluss (vom 2.7.2018 – 1 BvR 612/12 – NVwZ 2018, 1555) im Verfassungsbeschwerdeverfahren gegen die Entscheidung des BVerwG betont, dass der Fluglärm zur Nacht hin abschwelen müsse und **in der ersten Nachtstunde keine stärkere Belastung mit Fluglärm als in den Abendstunden auftreten darf, was ggf. durch nachträgliche Anordnung und Begrenzungen umzusetzen ist,** vgl. Rn 75 ff:

„75 Die Verhältnismäßigkeit sieht das Bundesverwaltungsgericht allerdings nur gewahrt, wenn das Konzept des Ab- und Anschwellens auch in dieser Zeit auf Dauer eingehalten werde. Als einen Teil zur Umsetzung dieses Konzeptes anerkennt es, dass im Planergänzungsbeschluss für die Zeit zwischen 23:00 Uhr und 24:00 Uhr und von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr eine mengenmäßige Begrenzung durch die Nachtverkehrszahl erfolgt, auch wenn die damit verbundene Schutzwirkung sich erst entfalte, wenn die Flugbewegungen das für 2023 prognostizierte Aufkommen erreichen werde. Jedenfalls werde dadurch ein die Prognose überschreitendes Verkehrsaufkommen unterbunden.

76 Das Bundesverwaltungsgericht weist ferner darauf hin, dass im Planergänzungsbeschluss für die erste Stunde der Nacht (von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr) keine vergleichbare Regelung getroffen worden sei. Da aber die Nachtverkehrsprognose aufgrund der nachlassenden Nachfrage einen abnehmenden Trend der Flugbewegungen vom Ende des Tages zur Nachtkernzeit hin ergeben habe, hält es die Verhältnismäßigkeit für noch gewahrt. Es betont aber, es wäre mit dem Abwägungsgebot und § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht vereinbar, wenn sich die erste Nachtstunde entgegen der Prognose zu einer Stunde entwickeln würde, in der die Fluglärmbelastung der Anwohner in der Regel größer sei als in den Abendstunden zuvor. Da sich die Planfeststellungsbehörde im Planergänzungsbeschluss unter A II 5.1.9 die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm vorbehalten habe und der Vorbehalt drittschützende Wirkung entfalte, und auch für Maßnahmen des Schallschutzes bis hin zu einem (Teil-)Widerruf der Regelung über den Flugbetrieb nutzbar gemacht werden könne, sei es nach der Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts vertretbar, von einer weitergehenden Beschränkung des Nachtflugbetriebs in der ersten Nachtstunde abzusehen.“

Die „Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts halten sich noch im Rahmen vertretbarer fachgerichtlicher Wertung. Sie verkennen nicht grundsätzlich das Gebot des Schutzes vor Fluglärm aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG. **Der hohen Bedeutung des Belangs des Schutzes vor Verkehrslärm wird aber für die erste Stunde der Nacht (22:00 Uhr bis 23:00 Uhr) nur - wie vom BVerwG auch ausdrücklich gefordert - unter bestimmten Voraussetzungen Rechnung getragen: Erforderlich ist, dass die Belastung in dieser Stunde im Zusammenhang mit dem Konzept des Ab- und Anschwellens für die ganze Nachtzeit zu sehen ist; im Zeitabschnitt danach sichert die Nachtverkehrszahl das Anschwellen durch die mengenmäßige Begrenzung. Schließlich darf in dieser Stunde keine stärkere Belastung mit Fluglärm als in den Abendstunden auftreten, was ggf durch nachträgliche Auflagen und Begrenzungen umgesetzt wird. (Rn.77)**

- BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 2. Juli 2018 – 1 BvR 612/12 –, juris -

In einer Entscheidung zum Flughafen Frankfurt hat das Gericht seine Rechtsprechung bestätigt und formuliert, der **Flugverkehr müsse „zur Vermeidung tagähnlicher Belastungsspitzen**

**durch geeignete Vorkehrungen effektiv und konkret begrenzt“ werden.** In einer späteren Entscheidung zum Flughafen Frankfurt hat es dann u.a. ausgeführt, „dass es als rechtlich **zulässig** anzusehen ist, **wenn in einzelnen Zeitsegmenten der Nachtrandstunden Spitzenbelastungen erreicht werden.**“ Sollte sich aber die erste Nacht(rand)stunde zu einer Stunde entwickeln, in der die Fluglärmbelastung der Anwohner **„in der Regel größer“** ist als in den Abendstunden, wäre dies eine mit § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG unvereinbare Entwicklung.

Das OVG NRW hat dann in einer Entscheidung zum Flughafen Düsseldorf eine stärkere Fluglärmbeeinträchtigung von Anwohnern unter der Anfluggrundlinie in der ersten Nachtstunde (22 bis 23 Uhr) als nicht gegen § 29b LuftVG und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verstoßend angesehen, wenn das **Schutzkonzept für die Gesamtnacht verhältnismäßig** sei. Für die Umgebung des Flughafens gewährleiste das Schutzkonzept mit dem Übergang von der letzten Stunde des Tages zur ersten Stunde der Nacht eine **spürbare Abnahme des zulässigen Flugbetriebs** und der hierdurch ausgelösten Belastungen. Das dürfte so zu interpretieren sein, dass eine Mehrbelastung der unter der Anfluggrundlinie wohnenden Bevölkerung hinzunehmen sei, wenn die Flughafenumgebung insgesamt in einer bilanzierenden Betrachtung entlastet werde (vgl. auch die Formulierung „Dadurch werden zudem andere Bereiche in der Umgebung des Flughafens vor Flugbewegungen bewahrt.“). In der Entscheidung findet sich auch die Formulierung

*„Die als Folge der Begrenzung auf Landungen eintretende Konzentration des Flugbetriebs im Bereich der Anfluggrundlinien stellt auch für die hiervon Betroffenen keine faktisch unveränderte Verlängerung des Flugbetriebs während des Tages dar. Erst recht nicht wird für sie "die Nacht zum Tag" gemacht oder werden sie sogar einem gegenüber dem Tag regelmäßig höheren Flugverkehr und den dadurch hervorgerufenen stärkeren Immissionen ausgesetzt.“*

Nicht klar herausgearbeitet ist, ob das Gericht damit die Tatsache einer faktischen Verlängerung der Intensität der Fluglärmbelastungen vom Tag in die Nacht verneint. Da es insoweit aber an Tatsachenfeststellungen des Gerichts fehlt, scheint das Gericht davon auszugehen, dass die Entlastung von Starts in der ersten Nachtstunde auch für die unter der Anfluggrundlinie wohnenden Personen eine Entlastung darstelle.

Nicht vereinbar ist diese Rechtsprechung allerdings insbesondere mit der oben angeführten und zitierten Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts. Eine Gesamtbilanzierung der Lärmbelastungen im Flughafenumfeld mit der Folge, dass Betroffene in großen Bereichen um den Flughafen vom Konzept des Abschwelens von Fluglärm zur Nacht hin ausgeschlossen werden, kennt die verfassungsgerichtliche und die höchstrichterliche Rechtsprechung nicht.

## Entwicklung der Fluglärmbelastung am Abend und in den ersten beiden Nachtstunden

Die Lärmbelastung ist um den Flughafen Düsseldorf herum in den dicht besiedelten Bereichen, die in erster Linie von dem Fluglärm landender Flugzeuge betroffen sind, tatsächlich in der ersten Nachtstunde deutlich höher als in den Tagesstunden.

Von Bürger gegen Fluglärm e.V. vorgelegte Berechnungen der stündlichen Fluglärmbelastung im Jahr 2024 auf Basis von Messwerten an den Messstellen des Deutschen Fluglärmdienst e.V. (DFLD) zeigen an zwei von drei Messstellen (MS Tiefenbroich und Kettwig/Schmachtenberg), dass der Fluglärm in der Stunde 22-23 Uhr höher ist als in den übrigen Tag-/Nachtstunden davor und danach. An der Messstelle Lintorf ist es die Fluglärmbelastung in der Stunde davor, 21-22 Uhr, die höher ist als im Tagesdurchschnitt und mit 56,8 dB LAeq,1h an den maximalen Stundenpegel von 57,2 dB LAeq,1h (Stunde 6-7 Uhr) heranreicht (Abbildung 1).

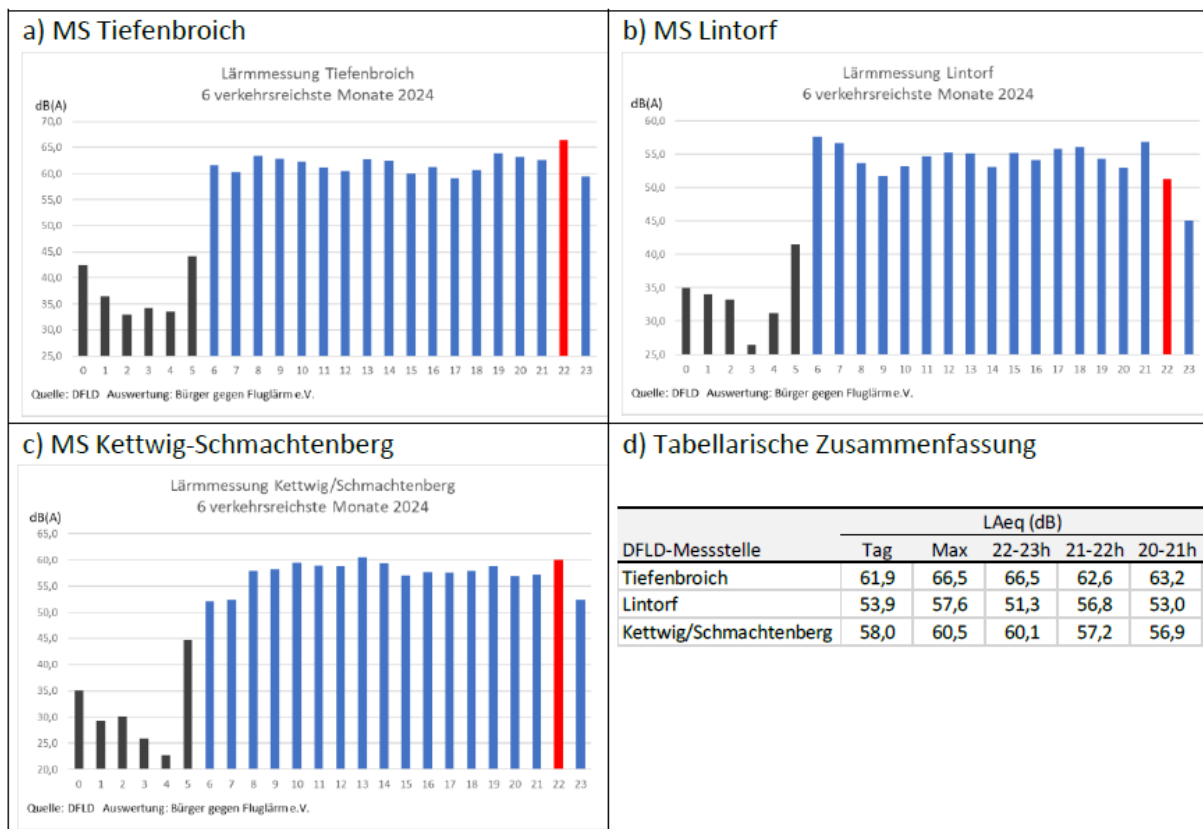


Abbildung 1: Stundendauerschallpegel des Fluglärms im Tagesverlauf in den 6 verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2024 an den drei DFLD-Messstellen Tiefenbroich, Lintorf und Kettwig-Schmachtenberg. Quelle: Bürger gegen Fluglärm e.V.

Eine von Bürger gegen Fluglärm e.V. vorgelegte Statistik der Flugbewegungen, insbesondere Landungen in den Jahren 2012 bis 2024 (Tabelle 2 und Abbildung 2) zeigt im Verlauf über diese Jahre am Flughafen Düsseldorf im Durchschnitt in den sechs verkehrsreichsten Monaten ca. 8 mehr Landungen in der Stunde 22-23 Uhr im Vergleich zur Stunde davor, 21-22 Uhr. Bezogen auf die Landungen jeweils im Gesamtjahr sind es ca. 5 Landungen mehr. Gegenüber

der Stunde am Tag (6-22 Uhr) mit der höchsten Zahl an Landungen (Spitzenstunde), sind es in der Stunde 22-23 Uhr im Durchschnitt 6-7 mehr Landungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten bzw. ca. 3 mehr Landungen im Vergleich zur Spitzenstunde tagsüber.

*Tabelle 1: Übersicht über Flugbewegungen, insbesondere Landungen am Flughafen Düsseldorf in den Jahren 2012 bis 2024 (Quelle: Bürger gegen Fluglärm e.V.)*

Monat/Jahr	Flugbewegungen									Anz. Tge.	Differenzen in Landungen						
	Gesamt	Landungen							geplant 22-23 Uhr		tatsächlich 22-23 Uhr	23-24 Uhr	0-5 Uhr	22-23 vs. 21-22 Uhr geplant	tatsächl.	22-23 Uhr vs. Spitzen-Std. geplant	tatsächl.
		Gesamt	Ø alle Std.	21-22 Uhr	Spitzenstunde	Tagstunden 6-22 Uhr		Nachtstunden 22-6 Uhr									
<b>6 verkehrsreichste Monate</b>																	
Mai - Oktober	2012	113.700	57.083	17,37	20,88	22,25	28,49	27,69	4,39	0,07	184	7,61	6,81	6,24	5,44		
	2013	112.261	56.119	17,21	20,6	21,34	27,4	26,65	2,8	0,07	184	6,80	6,05	6,06	5,31		
	2014	111.601	55.820	16,74	18,16	21,18	30,73	29,68	5,49	0,23	184	12,57	11,52	9,55	8,50		
	2015	111.119	55.582	16,58	17,51	21,02	30,58	30,71	5,73	0,15	184	13,07	13,20	9,56	9,69		
	2016	115.322	57.629	17,1	17,2	20,99	31,46	30,03	9,33	0,17	184	14,26	12,83	10,47	9,04		
	2017	118.057	58.950	17,63	17,37	22,47	29,99	29,82	8,29	0,09	184	12,62	12,45	7,52	7,35		
	2018	113.911	56.864	16,85	21,24	21,43	29,67	29,97	9,02	0,05	184	8,43	8,73	8,24	8,54		
	2019	118.225	59.075	17,64	24,01	24,01	31,16	32,38	6,33	0,03	184	7,15	8,37	7,15	8,37		
	2020	26.028	13.033	4,12	9,05	9,29	6,71	4,59	0,26	0,01	184	-2,34	-4,46	-2,58	-4,70		
	2021	46.830	23.456	7,12	10,34	12,65	14,41	12,11	1,41	0,03	184	4,07	1,77	1,76	-0,54		
	2022	78.802	39.394	11,36	15,86	16,31	24,7	25,49	6,57	0,19	184	8,84	9,63	8,39	9,18		
	2023	85.164	42.572	12,38	18,42	18,42	25,53	27,7	5,38	0,15	184	7,11	9,28	7,11	9,28		
	2024	84.710	42.371	12,45	15,91	17,17	24,68	25,47	5,35	0,15	184	8,77	9,56	7,51	8,30		
<b>Gesamtjahre</b>																	
Januar - Dezember	2012	206.456	103.578	16,03	20,3	21,43	23,78	23,59	2,8	0,06	366	3,48	3,29	2,35	2,16		
	2013	199.519	100.014	15,56	19,48	20,43	22,94	22,8	2,07	0,04	365	3,46	3,32	2,51	2,37		
	2014	200.143	100.083	15,4	18,13	21,08	25,16	24,48	3,15	0,12	365	7,03	6,35	4,08	3,40		
	2015	199.160	99.650	15,22	17,28	21,42	25,44	25,74	3,55	0,12	365	8,16	8,46	4,02	4,32		
	2016	205.974	102.948	15,67	17,13	21,45	25,31	25,09	5,31	0,09	366	8,18	7,96	3,86	3,64		
	2017	209.245	104.553	15,98	16,87	22,19	24,54	25,26	5,41	0,06	365	7,67	8,39	2,35	3,07		
	2018	206.318	103.011	15,57	19,85	21,58	26,24	26,88	5,88	0,05	365	6,39	7,03	4,66	5,30		
	2019	214.395	107.151	16,4	22,74	23,2	26,6	27,03	3,96	0,02	365	3,86	4,29	3,40	3,83		
	2020	69.153	34.723	5,5	9,9	10,28	7,88	6,44	0,43	0,03	366	-2,02	-3,46	-2,40	-3,84		
	2021	70.811	35.437	5,51	8,23	9,92	9,89	8,04	0,88	0,02	365	1,66	-0,19	-0,03	-1,88		
	2022	128.133	64.115	9,55	15	15,23	19,42	18,89	3,81	0,1	365	4,42	3,89	4,19	3,66		
	2023	140.302	70.161	10,48	16,48	16,7	20,5	21,02	3,47	0,09	365	4,02	4,54	3,80	4,32		
	2024	143.989	72.044	10,82	15,31	16,16	20,59	20,46	3,2	0,09	366	5,28	5,15	4,43	4,30		
												Durchschnittliche Differenz, 6 verkehrsreichste Monate		8,38	8,13	6,69	6,44
												Durchschnittliche Differenz, Gesamtjahre		5,00	4,80	3,14	2,94

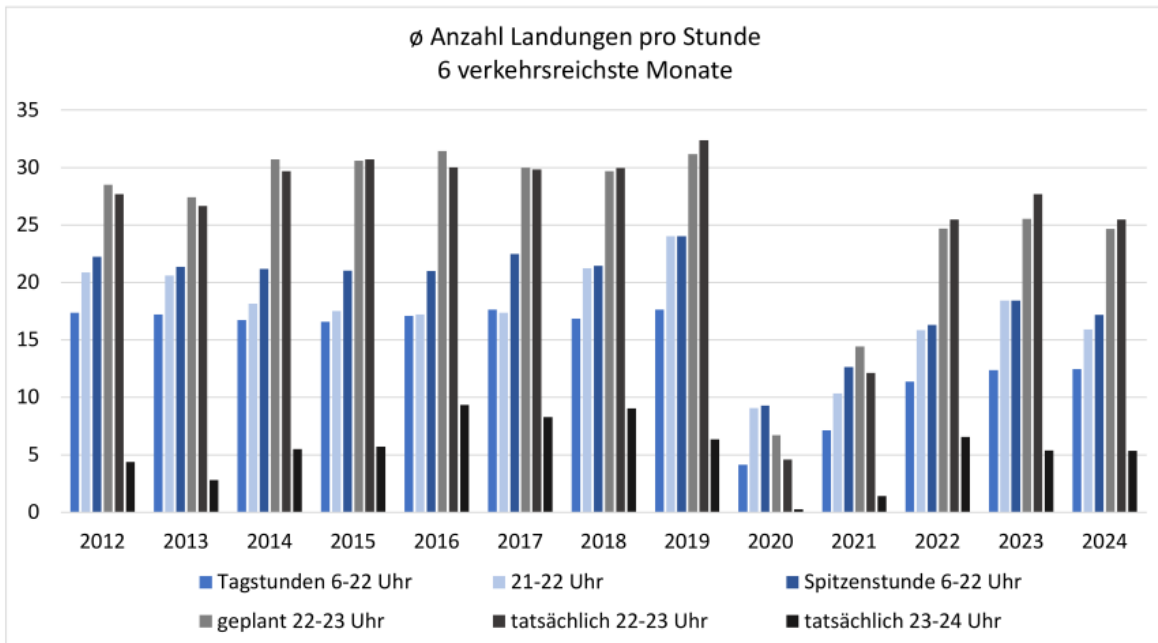


Abbildung 2: Analyse der Anzahl von Landungen am Flughafen Düsseldorf zu verschiedenen Tageszeiten. Quelle: Bürger gegen Fluglärm e.V.

Für einzelne FDG-Messstationen und Monate im Jahr 2024 wurden von Bürger gegen Fluglärm e.V. weiterhin die in Tabelle 3 zusammengefassten Zahlen vorgelegt. Die Tages- und Nachtpegel stammen dabei aus den betreffenden Monats-Messberichten der Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG). Der Stundenpegel für die Nachtstunde 22-23 Uhr wurde von Bürger gegen Fluglärm e.V. mittels Umrechner des Deutschen Fluglärmdienst e.V. (DFLD) vorgenommen. Die Umrechnung ergibt, dass der **Stundenpegel von 22-23 Uhr um etwa 9 dB über den achtstündigen Nachtpegel** liegt. Bei dieser Umrechnung liegen alle Stundendauerschallpegel  $L_{Aeq,1h}$  oberhalb des Tagespegels  $L_{Aeq,Tag}$ .

Tabelle 2: Tages- und Nachtpegel an drei FDG-Messstationen und aus der Maximalpegelverteilung tags und nachts abgeleitet der Stundendauerschallpegel von 22 bis 23 Uhr

Landungen				$L_{Aeq}$ (dB)		
				Tag	Nacht	22-23h
Messstation	BR	Monat				
11 Tiefenbroich	23	Jul 24	61,3	57,0	66,1	
		Okt 24	62,0	57,2	66,2	
02 Buderich	05	Sep 24	61,5	55,0	64,1	
01 Lohausen	05	Sep 24	68,2	61,1	70,1	

Die in nachfolgender Abbildung 5 dargestellten Schriebe der Messwerte der unter der Anfluglinie liegenden DFLD-Messstationen Lohausen 1, Tiefenbroich, Brüderich 1 für Messstage im September 2024 zeigt eine starke Zunahme der Anzahl an Flugbewegungen gegenüber den Abendstunden davor. In visueller Inspektion zeigt sich, dass die Einzelpegel der Überflüge ca. 10 dB über den für die jeweilige Messstelle angegebenen achtstündigen Nachtdauerschallpegel, was die in Tabelle 3 dargestellte, abgeschätzte Differenz zwischen dem Stundendauerschallpegel  $LA_{eq,1h}$  22-23 Uhr und dem achtstündigen A-bewerteten Nachtpegel von 9 dB bestätigt.

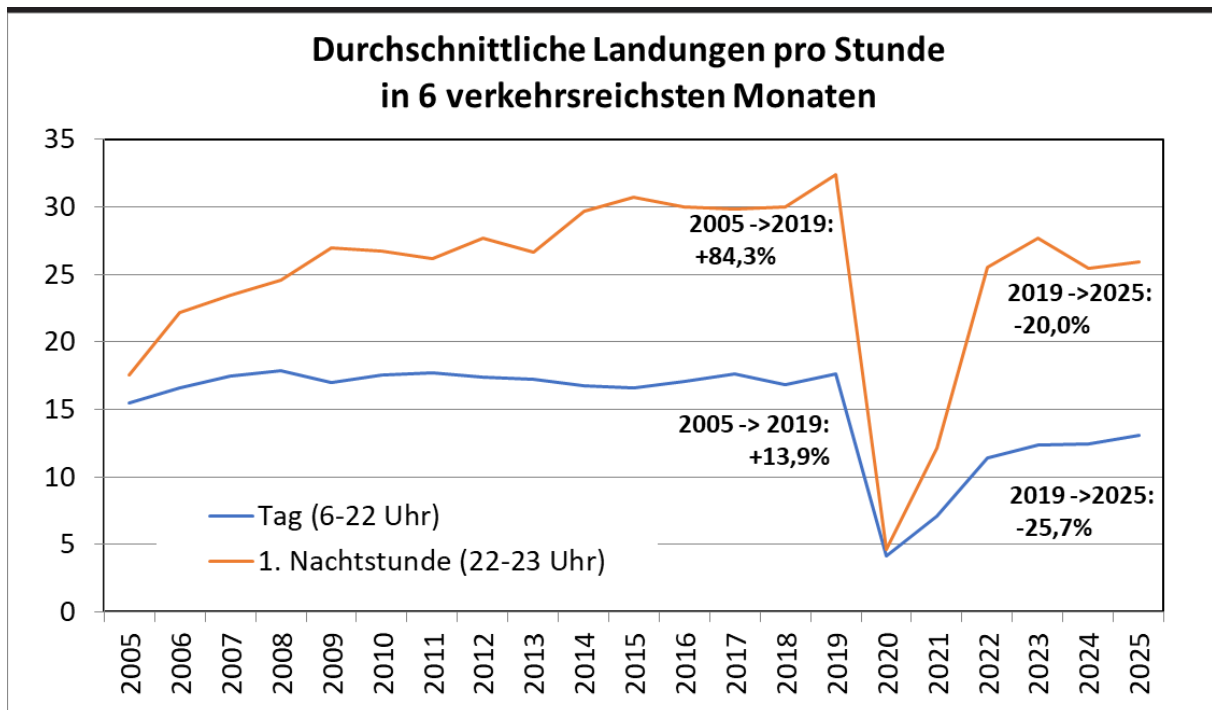


Abbildung 3: Einzelpegel von Überflügen an den DFLD-Messstellen Lohausen 1, Tiefenbroich und Brüderich

Die Analyse des Bürger gegen Fluglärm e.V. baut auf den Daten der Flughafengesellschaft auf und analysiert diese um die Belastung in der ersten Nachtstunde herauszufiltern und mit der Belastung am Tage vergleichen zu können.

- **Analyse der Lärmberichte der FDG bzgl. 1. Nachtstunde** beigelegt als **Anlage Ast 1** -

Die folgende Grafik zeigt die durchschnittlichen Landungen pro Stunde im Vergleich der Zeiträume Tag (6-22 Uhr) und erste Nachtstunden (22-23 Uhr) seit 2005 und bis 2025. Deutlich wird, dass beginnend etwa ab 2006 und bis 2020 sowie erneut beginnend 2021 und bis heute die Zahl der Landungen in der ersten Nachtstunde deutlich höher ist als die durchschnittliche Zahl der Landungen über den gesamten Tag gemittelt. Für alle von dem Lärm der landenden Flugzeuge betroffenen Anwohnenden wird es also im Durchschnitt der Tage des Jahres vom Tag zur ersten Nachtstunde hin deutlich lauter. 2019 standen 18 Ldg/h am Tage 32 Landungen zwischen 22 und 23 Uhr gegenüber, also rd. 78% mehr in der 1. Nachtstunde als im Schnitt am Tage. Dieses Missverhältnis hat sich nach Corona noch weiter aufgespreizt. 14 Ldg/h am Tage stehen 26 Landungen in der ersten Nachtstunde gegenüber, also ist die 1. Nachtstunde rd. 86% höher belastet als die Tagstunden. Und dies bei insgesamt nur rd. 70% des Gesamtverkehrs von 2019! **Bei dieser Auswertung sind die Landungen nach 23:00 noch nicht einmal berücksichtigt.**



Die in der Rechtsprechung entwickelte Anforderung eines Abschwellens des Fluglärms zur Nacht hin, um den besonderen gesetzlichen Schutz der Nachtruhe zu gewährleisten, wird am Flughafen Düsseldorf in der ersten Nachtstunde 22-23 Uhr für die unter den Landungsflugpfaden lebenden Anwohnende nicht erfüllt.

Diese Analysen werden durch die offizielle Nachtflugstatistik der Genehmigungsbehörde unterstützt:  
 Anlage: 1.1

Nachtlandungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf im Jahr 2024

Monat	Propellerflugzeuge					Strahlflugzeuge							Statistische Auswertung		
	≤9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	Summe	Zeitraum					Summe	Rettungsflüge	Gesamtland.	Kap. 3/Bonus	Durchschnitt
	22.00-06.00	22.00-22.59	23.00-23.29	23.30-06.00	Sp. 1 - 4	22.00-22.59	23.00-23.29	23.30-23.59	00.00-05.00	05.01-06.00	Sp. 6 - 10	v. Sp. 7 - 10	Sp. 5 + 11	in % v. Sp. 11	pro Nacht
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Januar	2	0	0	0	2	426	31	4	3	0	464	0	466	100,0	15,0
Februar	2	0	0	0	2	402	9	2	3	2	418	3	420	100,0	14,5
März	8	0	0	0	8	451	24	8	2	1	486	3	494	100,0	15,9
April	1	0	0	0	1	608	33	11	2	2	656	3	657	100,0	21,9
Mai	2	0	0	0	2	739	77	28	3	1	848	2	850	100,0	27,4
Juni	5	0	0	0	5	776	148	55	9	1	989	4	994	100,0	33,1
Juli	2	0	0	0	2	778	170	110	22	5	1085	5	1087	100,0	35,1
August	5	0	0	0	5	798	113	49	3	1	964	3	969	100,0	31,3
September	2	0	0	0	2	850	123	40	4	0	1017	8	1019	100,0	34,0
Oktober	8	0	0	0	8	805	59	20	4	2	890	6	898	100,0	29,0
November	3	0	0	0	3	474	22	8	2	0	506	2	509	100,0	17,0
Dezember	4	1	0	0	5	473	28	10	1	2	514	3	519	100,0	16,7
Summe	44	1	0	0	45	7.580	837	345	58	17	8.837	42	8.882	100,0	24,3
Vorjahr	31	1	0	0	32	7.773	972	316	67	8	9.136	54	9.168	100,0	25,1
Differenz	13	0	0	0	13	-193	-135	29	-9	9	-299	-12	-286	0,0	-0,9

Hier herauskopiert Mai-Oktober 2024 Spalte 6-11:

22-23 Uhr 23.00-23.30 23.30-24.00 00.00 - 5.00 5.00 – 6.00

739	77	28	3	1	848
776	148	55	9	1	989
778	170	110	22	5	1085
798	113	49	3	1	964
850	123	40	4	0	1017
805	59	20	4	2	890

Die Zahlen der FDG:

<https://www.dus.com/de-de/konzern/unternehmen/flughafen-d%C3%BCs-seldorf-gmbh/zahlen-,a-,fakten/verkehrszahlen>

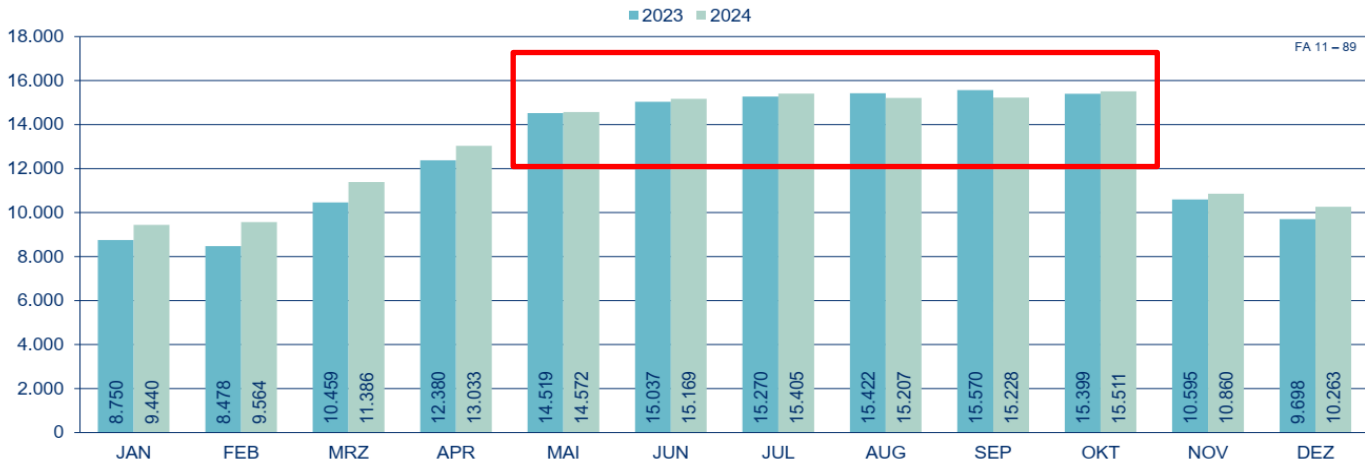
## Flugbewegungen (pro Monat)

**151.577**

Flugbewegungen gesamt im Jahr 2023

**155.638**

Flugbewegungen gesamt im Jahr 2024



Die helleren Säulen im roten Kasten sind durch 2 zu teilen, da Starts UND Landungen enthalten sind. Dann müssen die Ldg. nach 22 Uhr abgezogen werden, um den Tagesstundendurchschnitt zu ermitteln. Selbst wenn man die Ldg. nach 23 Uhr ausklammern würde bliebe das Fazit unverändert: unter der Hauptbahn-anfluglinie ist es nachts um ein Vielfaches (!) lauter als in den Tagstunden. Zudem: tagsüber wird oft die Ersatzbahn für die Ldg. genutzt !

Mai:  $14.572 \text{ FB} : 2 = 7.286 \text{ Ldg} - 848 \text{ Ldg. nach 23 Uhr} = 6.438 \text{ Ldg.}$  Mai tags : 31 Tage =  $207,68 \text{ Ldg.} : 16 \text{ Std.} = 12,98 \text{ Ldg. pro Tagesstd.}$  vs  $848 : 31 = 27,35 \text{ Ldg nach 22:00}$   
Juni :  $7585 - 989 \text{ Ldg. ges.} : 30 : 16 = 13,74 \text{ Ldg/h tags}$  vs.  $989 : 30 = 32,96 \text{ Ldg nach 22.00}$   
Juli :  $7703 - 1085 = 6618 : 31 : 16 = 13,34 \text{ Ldg/h tags}$  vs.  $1085 : 31 = 35,00 \text{ Ldg. nach 22.00}$   
Aug:  $7604 - 964 = 6640 : 31 : 16 = 13,39 \text{ Ldg/h tags}$  vs.  $964 : 31 \text{ Tage} = 31,10 \text{ Ldg. nach 22}$   
Sept:  $7614 - 1017 = 6597 : 30 : 16 = 13,74 \text{ Ldg/h tags}$  vs.  $1017 : 30 \text{ tg.} = 33,9 \text{ Ldg. nach 22}$   
Okt:  $7756 - 890 = 6866 : 31 : 16 = 13,84 \text{ Ldg/h tags}$  vs.  $890 : 31 = 28,71 \text{ Ldg. nach 22.00}$

Die Zahl der Überflüge lt. den offiziellen Statistiken der Genehmigungsbehörde und des Flughafens liegt 22-23 Uhr über dem Doppelten des Tages-Durchschnitts. Dabei ist nicht berücksichtigt, dass nach dem AV ab 22 Uhr nur die Hauptbahn benutzt werden darf. Wenn sich aber die Tageslandungen auf zwei Landebahnen verteilen, so kann abgeschätzt werden, dass unter der Anfluglinie der Hauptbahn die Zahl der Überflüge in der 1. Nachtstunde bei rd. dem Dreifachen des Stunden-Durchschnitts über Tage liegen muss.

## **Zwischenfazit: Unvereinbarkeit der nächtlichen Fluglärmbelastung der Antragstellenden mit § 29b LuftVG**

Vorstehend wurde einerseits ausgeführt, dass die Rechtsprechung bis hin zum Bundesverfassungsgericht aus § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG und auch aus dem Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit, Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, als Mindestanforderung an den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ableitet, dass der Fluglärm zur Nacht hin und insbesondere in der ersten Nachtstunde anschwellen muss. Die Ausführungen zu den Fluglärmbelastungen am Flughafen Düsseldorf zeigen, dass die unter dem Anflugbereich lebenden Menschen in der ersten Nachtstunde zumindest seit einiger Zeit und aktuell in der ersten Nachtstunde eine deutlich höhere Fluglärmbelastung haben als in den Tagesstunden. Das verstößt gegen die aufgezeigten rechtlichen Mindestanforderungen und damit gegen § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG. Dem kann nicht entgegeng gehalten werden, dass die Fluglärmbelastung gemittelt über das gesamte Flughafenumfeld in der ersten Nachtstunde im Vergleich mit den Tagesstunden abnimmt. Der Immissionsschutz ist im deutschen Recht nicht umgebungs-, sondern empfängerbezogen: eine mit den rechtlichen Vorgaben nicht vereinbare individuelle Belastung wird nicht durch Entlastung an anderer Stelle bzw. eine großräumige Bilanzierung mit den rechtlichen Vorgaben vereinbar.

## **Erforderlichkeit des „Abschwellens“ von Fluglärm zur Nacht hin auch aus lärmmedizinischer Sicht geboten**

Das Bundesverfassungsgericht leitet das Gebot des Abschwellens von Fluglärm zur Nacht aus dem Grundrecht auf Wahrung der körperlichen Unversehrtheit ab und führt dazu aus:

*Erwägungen des Bundesverwaltungsgerichts halten sich noch im Rahmen vertretbarer fachgerichtlicher Wertung. Sie verkennen nicht grundsätzlich das Gebot des Schutzes vor Fluglärm aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG. Der hohen Bedeutung des Belangs des Schutzes vor Verkehrslärm wird aber für die erste Stunde der Nacht (22:00 Uhr bis 23:00 Uhr) nur - wie vom BVerwG auch ausdrücklich gefordert - unter bestimmten Voraussetzungen Rechnung getragen: Erforderlich ist, dass die Belastung in dieser Stunde im Zusammenhang mit dem **Konzept des Ab- und Anschwellens für die ganze Nachtzeit** zu sehen ist; im Zeitabschnitt danach sichert die Nachtverkehrszahl das Abschwellen durch die mengenmäßige Begrenzung. Schließlich darf in dieser **Stunde keine stärkere Belastung mit Fluglärm als in den Abendstunden** auftreten, was ggf durch nachträgliche Auflagen und Begrenzungen umgesetzt wird.*

- BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 2. Juli 2018 – 1 BvR 612/12 –, juris -

Ein Abschwellen des Fluglärms zur Nacht hin ist nach aktuellem Stand der Erkenntnisse auch aus lärmmedizinischer Sicht geboten. Der Verein Bürger gegen Fluglärm hat den auch die WHO in Fragen der Lärmwirkungsforschung beratenden Sachverständigen Dr. Schreckenbergs gebeten, auf Grundlage einer umfassenden Quellenauswertung zu im Wesentlichen der

Rechtsprechung entlehnten Fragen aus Sicht der Lärmwirkungsforschung Stellung zu nehmen. Der Sachverständige beantwortete die Fragen im Wesentlichen wie folgt:

1. Lässt sich aus Sicht der Lärmwirkungsforschung feststellen, dass nach den vorliegenden Informationen zur Fluglärmbelastung um den Flughafen Düsseldorf für die unter der Anfluggrundlinie Wohnenden die erste Nachtstunde regelmäßig als „Verlängerung des Flugbetriebs während des Tages“ oder gar so wahrnehmbar ist, dass „die Nacht zum Tag“ gemacht wird (also die Belastung in dieser Stunde als stärker belastend wahrgenommen wird, als während des Tages)?

*„Ausgehend von den von Bürger gegen Fluglärm e.V. vorgelegten Zahlen liegt der Stundendauerschallpegel 22-23 Uhr an zwei der drei DFLD-Messstellen Messstellen Tiefenbroich, Lintorf und Kettwig-Schmachtenberg in den sechs verkehrsreichsten Monaten im Jahr 2024 regelmäßig um 2 bis knapp 5 dB im LAeq,1h über dem Tagesdauerschallpegel LAeq,Tag und um 3 bis 4 dB über dem Stundenpegel LAeq,1h in der Abendstunde 21-22 Uhr und um 2 dB über dem Stundenpegel LAeq,1h in der Stunde 20-21 Uhr. Es handelt sich hierbei um Größenordnungen in der Differenz sowohl was die Zahl der stündlichen Flugbewegungen betrifft als auch die resultierenden Unterschiede in den Stundendauerschallpegeln, die wahrnehmbar sind (Ortscheid & Wende, 2004). Rechnet man noch den Belästigungs-Malus für den erhöhten Ruheanspruch in der Stunde 22-23 Uhr gegenüber den Abendstunden ab 20 Uhr in Höhe von rd. 5 dB hinzu (Brink et al. 2010), dann kann geschlussfolgert werden, dass der Anstieg der Landungen in der Stunde 22-23 Uhr nicht nur als Verlängerung des Tages-Flugbetriebs wahrnehmbar ist, sondern auch für die unter der Anfluggrundlinie Wohnenden als deutlich belästigungssteigernd einzustufen ist; hinzu kommt dabei noch der Change-Effekt in der Lärmbelastung aufgrund von Fluglärmänderungen im Tagesverlauf äquivalent zu einem A-bewerteten Differenzpegel von 7,5 dB (Department for Transport, 2017).“*

2. Lässt sich aus Sicht der Lärmwirkungsforschung feststellen, dass nach den vorliegenden Informationen zur Fluglärmbelastung um den Flughafen Düsseldorf für die unter der Anfluggrundlinie Wohnenden die erste Nachtstunde eine Stunde ist, in der die Fluglärmbelastung der Anwohner in der Regel größer ist als in den Abendstunden?

*„Die vorgelegten Informationen zu den Fluggeräuschpegeln in den Abend- und Nachtstunden zeigen, dass die Flugverkehrsgeräuschpegel für die Anwohnende unter der Anfluggrundlinie Wohnenden in der ersten Nachtstunde in der Regel höher sind als in den Abendstunden davor. Die Befunde zur Nachtfluglärmwirkung und zur Gestörtheit und Belästigung durch Fluglärm im Tagesverlauf weisen darauf hin, dass die mit einer höheren Zahl an Flugverkehrsbewegungen einhergehende Fluglärmbelastung zu erhöhter Beeinträchtigung der Anwohnenden der ersten Nachtstunde führen kann, insbesondere wenn es sich um Kinder, oder Frühschlafende handelt und sich Schlafperioden mit verkehrsreichen Stunden überlagern. Die Folge bei Schlafstörungen in der ersten*

*Nachtstunde sind eine Verlängerung der Zeit bis zum Einschlafen (höhere Einschlaflatenz) und damit verbunden eine längere Zeit bis zur Erreichung des Tiefschlafstadiums (Tiefschlaflatenz) und eine Verkürzung der Gesamtschlafzeit für diejenigen Menschen, die morgens zu festen Uhrzeiten aufstehen müssen.“*

3. Lässt sich das in der Rechtsprechung aus § 29b LuftVG in Verbindung mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entwickelte „Konzept eines Ab- und Anschwellens des Flugverkehrs“ vom Tag in die Nacht und umgekehrt auch auf Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung stützen?

*„Das Belästigungs-/Störungsempfindung steigt in den Abendstunden, teils auch ab den späten Nachmittagsstunden bis in die Nachtstunden an und erreicht in den Nachtstunden von 22-23 Uhr sowie in der letzten Nachtstunde 5-6 Uhr jeweils einen Höhepunkt im Malus der Belästigung/Gestörtheit. Relativ zu den Abendstunden ab 20 Uhr davor besteht in der Stunde 22-23 Uhr ein erhöhter Ruheanspruch äquivalent zu einem 5 dB Malus (Brink et al., 2010).*

*Das macht deutlich, dass das „Konzept eines Ab- und Anschwellens des Flugverkehrs“ vom Tag in die Nacht ein evidenzbasiertes Konzept ist, dass durch Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung gestützt wird.“*

4. Ist es aus Lärmwirkungssicht zum Schutz der Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm geboten, die Fluglärmbelastung in den ersten Nachtstunden gegenüber der Fluglärmbelastung am Tage und/oder in den Abendstunden abzusenken?

*„Für die Notwendigkeit eines Abschwelens der Lärmbelastung bereits ab 22-23 Uhr spricht, dass es für einen gesunden Schlaf und zur Vermeidung negativer Nachwirkungen (Tagesschläfrigkeit am Folgetag, Störungen der Gedächtniskonsolidierung, die vor allem im Tiefschlaf, der insbesondere in der ersten Nachthälfte auftritt, wichtig ist), der Einschlafprozess und das Fallen in sowie Verbleiben im Tiefschlaf nicht gestört werden darf. Dies gilt vor allem für Kinder, die im Grundschulalter im Mittel eine Schlafzeit von 21:00 bis 07:00 Uhr haben. Mögliche teilweise Kompensationen von Störungen in der ersten Nachthälfte während einer ruhigen zweiten Nachthälfte sind beschränkt, wenn ein Aufstehen zu fixen Zeit erforderlich ist, der Fluglärm dann wieder anschwillt und die psychischen und physischen Bewältigungskosten im Nachgang, die das Bemühen um die Aufrechterhaltung des Gesamtschlafs erforderlich sind, unberücksichtigt bleiben.“*

5. Bedarf es aus Lärmwirkungssicht bei der aus den vorliegenden Informationen zur Fluglärmbelastung um den Flughafen Düsseldorf ersichtlichen Belastung der unter der Anfluggrundlinie Wohnenden in der ersten Nachtstunde unter Berücksichtigung der verbleibenden

Nachruhe eines besonderen Ausgleichs? Wie könnte ein solcher Ausgleich aus Lärmwirkungssicht erfolgen?

*„Eine Verrechnung in einer Gesamtbetrachtung, wonach bezogen auf die gesamte Flughafenregion ein Abschwellen des Fluglärms zur Nachtzeit hin stattfindet, stellt aus Lärmwirkungssicht kein Konzept dar, um betroffene Anwohnende vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm zu schützen. Eine Verrechnung der Fluglärmbelastungen in der ersten Nachtstunde mit der anschließenden Nachtruhe schützt Anwohnende ebenfalls nicht, da eine etwaige Kompensation von Schlafstörungen zu Beginn der Nacht nicht vollständig erfolgt (Basner & Samel, 2005; Griefahn, 1977) und Nachwirkungen in Form von Leistungsdefiziten und Tagesmüdigkeit auftreten, gerade im Falle von Schlafstörungen im Bemühen darum, lärmbedingte Veränderungen in der Makrostruktur des Schlafs gering zu halten (Tilley & Wilkinson, 1984; Basner, 2008).*

*Ein Ausgleichsbedarf für die unter der Anfluggrundlinie Wohnenden ist nachvollziehbar und aus Lärmwirkungssicht begründbar.“*

Optionen (mit kritischer Bewertung):

*„a) (Monetäre) Kompensation aufgrund des Anschwellens des Flugverkehrsaufkommens (Landungen) in der ersten Nachtstunde.  
b) Reduktion eines Teils der Landungen in der ersten Nachtstunde und ggf. Umverteilung auf Tagesstunden tagsüber zwischen 6 und 22 Uhr.  
c) Die Einführung einer alternierenden Pause in den Landungen um 22-23 Uhr, in der Form wie es in Großbritannien durch operative Verfahren durchgeführt wird (Department for Transport, 2017). Das könnten unter (b) erwähnte Umverteilungen von Landungen auf andere Tagesstunden sein, die aber nicht fix festgelegt werden, sondern alternierend eingeführt werden.“*

Die Option a) monetäre Kompensation wird aus Lärmwirkungssicht negativ bewertet. Die Option c) alternierende Pausen steht am Flughafen Düsseldorf im Widerspruch zum sogen. Angerlandvergleich. Die Alternative b) Reduktion der Landungen in der ersten Nachtstunde ist daher am Flughafen Düsseldorf ohne vernünftige Alternative.

Die Interpretation des Bundesverfassungsgerichts, welches das Erfordernis des Abschwellens zur Nacht hin bereits aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitet, wird mithin von den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung gestützt.

Die Kurzstellungnahme aus Sicht der Lärmwirkungsforschung zur Beurteilung der Fluglärmbelastung für Wohnende unter der Anfluggrundlinie am Flughafen Düsseldorf in der ersten

Nachtstunde von 22 bis 23 Uhr des Sachverständigen Dr. Dirk Schreckenbergs vom 15.08.2025 wird hier beigefügt als

- **Anlage ASt 1**

Auch die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Flughafen Düsseldorf von der Siedlergemeinschaft Düsseldorf Nord, dem Bürgerverein Bürger gegen Fluglärm e.V. und dem HBV Lohausen-Stockum e.V. beauftragte „**Stellungnahme zu gesundheitlichen Auswirkungen der geplanten Erweiterung der Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf**“ von Hoffmann/Ohlwein/Soppa, Institut Arbeitsmedizin, Sozialmedizin & Umweltmedizin am Universitätsklinikum Düsseldorf aus dem Oktober 2016

- **Anlage ASt 2** -

weist bereits auf die besonderen gesundheitlichen Risiken hin, die ein fehlendes deutliches Abschwellen des Fluglärms zur Nacht mit sich bringt.

So wird auf S. 38 unter Bezugnahme auf eine Arbeit von Schreckenbergs & Meis aus 2006 darauf hingewiesen, dass die Belästigungswirkung von Fluglärm abends zwischen 21 und 23 Uhr mit etwa 35 % hoch Belästigten bei Pegeln von etwa 57,5 dB(A) als über eine Stunde gemitteltem Pegel auffällig hoch ist (gegenüber bis zu 25 % hoch Belästigten bei Pegeln knapp über 60 dB(A) morgens zwischen 6 und 9 Uhr, über 30 % hoch Belästigten bei Pegeln von etwa 65 dB(A) mittags zwischen 11 und 14 Uhr).

Auf S. 39 unten wird darauf hingewiesen, dass mit der geplanten Kapazitätserweiterung damit zu rechnen sei, dass die Lärmbelastung in den Tagesrandzeiten zunehmen und damit die Lärmbelastung überproportional ansteigen wird, „denn zu diesen Zeiten reagieren die Menschen empfindlicher auf Lärm“.

Auf S. 43 beschreiben die Autorinnen unter Berufung auf WHO 2009, dass sich die Einschlafdauer von wenigen bis auf 20 Minuten verlängern kann bei intermittierenden Lärmgeräuschen mit Ereignispegeln von über 45 dB(A).

Auf S. 44 berichten die Autorinnen über eine Studie von Basner, Siebert 2010, auch, „*dass Kinder und Schichtarbeiter, die außerhalb der Kernruhezeiten zu Bett gehen, besonders unter Fluglärmbelastung in den Randstunden leiden: Starke Änderungen der Schlafstruktur sind hier zu erwarten (Basner, Siebert 2010). Basierend auf diesen Ergebnissen fordern die Autoren, dass auch Tagesrandzeiten in das Schutzkonzept mit aufgenommen werden (Basner, Siebert, 2010, WHO 2009).*“

**Zwischenfazit: Unvereinbarkeit eines „Anschwellens“ von Fluglärm zur Nacht hin mit Art. 2 II 1 GG, Schutz der körperlichen Unversehrtheit**

Im Ergebnis ist festzuhalten: Die Rechtsprechung fordert – vom BVerfG aus Art. 2 II 1 GG abgeleitet – als Mindestanforderung an den Schutz vor nächtlichem Fluglärm, dass dieser zur Nacht hin, insbesondere in der ersten Nachtstunde abschwilt. Die von BgF e.V. gesammelten und ausgewerteten Daten zeigen eine deutlich über den Tagesstunden liegende Belastung in der ersten Nachtstunde in den von Landungen betroffenen Gebieten um den Flughafen Düsseldorf. Die Ableitung der Mindestanforderung des Abschwelldens zur Nacht hin aus Art. 2 II 1 GG wird durch Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung bestätigt.

### **Fazit: weitergehende Betriebsbeschränkungen für die ersten Nachtstunden geboten**

Um (auch) um den Flughafen Düsseldorf verfassungskonforme und mit § 29b LuftVG vereinbare Fluglärmbelastungssituationen in der ersten Nachtstunde zu schaffen, sind weitergehende effektive Betriebsbeschränkungen geboten.

In den Worten des Bundesverfassungsgerichts zum Fluglärmschutz in der ersten Nachtstunde (22 bis 23 Uhr):

*Erforderlich ist, dass die Belastung in dieser Stunde im Zusammenhang mit dem **Konzept des Ab- und Anschwellens für die ganze Nachtzeit** zu sehen ist; im Zeitabschnitt danach sichert die Nachtverkehrszahl das Abschwellen durch die mengenmäßige Begrenzung. Schließlich darf in dieser **Stunde keine stärkere Belastung mit Fluglärm als in den Abendstunden** auftreten, was ggf durch nachträgliche Auflagen und Begrenzungen umgesetzt wird.*

- BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 2. Juli 2018 – 1 BvR 612/12 –, juris

### **Betriebsbeschränkungen verhältnismäßig: kein Bedarf für 33 Flugbewegungen in der ersten Nachtstunde**

Weitergehende Betriebsbeschränkungen in der ersten Nachtstunde am Flughafen Düsseldorf sind auch keine schwerwiegende Belastung für den Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften, da das Kontingent für Landungen ohnehin nicht ausgenutzt wird und auch kein entsprechender Bedarf erkennbar ist. So übersandte eine Mitarbeiterin des Flughafenkoordinators auf Anfrage von Herrn Lange im April 2025 die folgenden Auslastungsdaten für die erste Nachtstunde:

Sehr geehrter Herr Lange,

anbei wie gewünscht die entsprechenden Tabellen für die Auslastungen der Stunde von 2200 Uhr bis 2300 Uhr für den Flughafen Düsseldorf. Beim Sommerflugplan 2024 handelt es sich um den koordinierten Endstand, beim Sommerflugplan 2025 handelt es sich um den Koordinierungsstand vom 31.03.25.

Mit freundlichen Grüßen,

**Gesine Schulte-Nossek**

**Tel 069257585103**

**[Gesine.Schulte-Nossek@fluko.org](mailto:Gesine.Schulte-Nossek@fluko.org)**

<b>Saison Sommer 2024</b>		
Monat	Spitzenauslastung	Durchschnittliche Auslastung
Apr 24	23	19
Mai 24	27	23
Jun 24	27	25
Jul 24	28	24
Aug 24	28	24
Sep 24	29	26
01.-26Okt24	29	26
Stand: Saisonende		

<b>Saison Sommer 2025</b>		
Monat	Spitzenauslastung	Durchschnittliche Auslastung
Apr 25	26	21
Mai 25	30	25
Jun 25	29	26
Jul 25	29	26
Aug 25	29	26
Sep 25	29	26
01.-25Okt25	29	26
Stand: 31.3.2025		

Der Flughafenkoordinator meldet für die Endkoordination Sommer 2025 die folgenden Zahlen:

Saison Sommer 2025		
Monat	Spitzenauslastung	Durchschnittliche Auslastung
Apr 25	25	20
Mai 25	30	24
Jun 25	29	25
Jul 25	28	24
Aug 25	27	25
Sep 25	28	25
01.-25Okt25	27	25
Stand: Saisonende		

Die Werte der Endkoordination liegen durchweg unter dem Stand vom 31.03.2025.

Die durchschnittliche Auslastung der ersten Nachtstunde liegt demnach zwischen 19 und 26 Landungen, während 33 Landungen zugelassen sind. Eine Reduzierung der zulässigen Zahl der Landungen nur auf 19 bis 26 wäre damit keine erhebliche Belastung. Eine § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG hinreichend berücksichtigende Beschränkung der Anzahl der Flüge in der ersten Nachtstunde müsste allerdings an dem Ziel eines Abschwelens der Lärmbelastung in der Nacht gemessen werden.

Weitergehende Beschränkungen sind erforderlich und verhältnismäßig, da es kein das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit überwiegendes Interesse an der Durchführung einer größeren Anzahl von Landungen am Flughafen Düsseldorf geben kann.

#### **Hilfsweise: keine milderen Mittel – pass. Schallschutz nicht geeignet**

Es gibt angesichts des auf der Hand liegenden Verstoßes gegen § 29b I 2 LuftVG auch keine milderen Mittel als eine Beschränkung der Anzahl der Landungen in der ersten Nachtstunde auf eine Zahl unter der der letzten Tagesstunde. Insbesondere scheidet passiver Schallschutz zur Lösung des Verstoßes gegen § 29b I 2 LuftVG aus, da durch passiven Schallschutz kein allgemeines Abschwellen des Fluglärms in der Flughafenumgebung erreicht werden kann. Gerade dies ist aber rechtlich und aus Lärmwirkungssicht geboten.

I.ü. zeigen zahlreiche Fälle, dass durch passiven Schallschutz nach den am Flughafen Düsseldorf bestehenden Regelungen und Programmen keine zumutbaren Verhältnisse geschaffen werden.

So verweigert der Flughafen dem Antragsteller K seit langer Zeit die Kostenerstattung für passiven Schallschutz unter Verweis auf Zahlungen in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts ohne zu berücksichtigen, dass die Maßnahmen bereits damals nicht ausreichend Schutz gewährleisteten und sKüich die Belastungsverhältnisse insbesondere durch Bau und

Inbetriebnahme der Parallelbahn seitdem deutlich verändert haben. Aus einem Abnahmebericht der Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 34, vom 27.4.1977 geht hervor, dass der Fensteraustausch nicht ausreichte, um das erforderliche Schalldämmmaß zu erreichen. Für K hat sich die Belastung durch Fluglärm so stark erhöht, dass die schon damals unzureichenden Schallschutzmaßnahmen vor rund 50 Jahren heute erst recht nicht mehr ausreichen. Der Flughafen hat im Erörterungstermin im laufenden Planfeststellungsverfahren auch eingestanden, dass es bei K „ein Problem gebe, dass man lösen müsse“. Eine Lösung gibt es aber bis heute nicht.

Dem Antragsteller A verweigert der Flughafen die Kostenerstattung für passive Schallschutzmaßnahmen für die erforderliche Dämmung des Daches, dass nach Fenstertausch der Schwachpunkt der Schalldämmung ist. Erste Messungen zeigten, dass die Pegeldifferenz innen (Kinderzimmer, OG)/außen nach Realisierung von Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) deutlich unter 40 dB liegt. Nach § 3 Abs. 1 2. FlugLSV muss das resultierende bewertete Schalldämmmaß in Bereichen mit Belastungen zwischen 55 und 59 dB nachts (wie bei A) aber mind. 40 dB betragen, Dennoch verweigert die Flughafengesellschaft ausreichenden Lärmschutz.

Gerichtliche Streitigkeiten sind aufwändig und teuer, da hier die Zivilgerichte zuständig sind und keine Entscheidung durch die für die Entschädigungsentscheidungen regelmäßig zuständige Enteignungsbehörde des Landes vorgesehen ist, die den Betroffenen eine behördliche Klärung ohne unverhältnismäßige Kosten ermöglichen würde. Nach derzeitigem Stand stehen Aufwand und Kosten eines zivilrechtlichen Klageverfahrens in der Regel in keinem vernünftigen Verhältnis zu dem erzielbaren Nutzen, so dass es für Betroffene bei Streit mit dem Flughafenbetreiber häufig effektiver ist, sich auf eigene Kosten zu schützen. Hinzukommt, dass sich die Flughafengesellschaft vor Zivilgerichten in hier bekannt gewordenen Fällen von einem Anwalt vertreten lässt, der Ihr Haus als Luftverkehrsbehörde in allen Zulassungsverfahren und gerichtlichen Streitigkeiten zu Zulassungen vertritt, was ein Ungleichgewicht in den Gerichtsverfahren schafft. Die ebendieser Anwalt auch die Flughafengesellschaft in gerichtlichen Streitigkeiten vertreten hat, in denen es um den Lärmschutz am Flughafen Düsseldorf ging (etwa im Verfahren OVG Münster – 20 D 96/11 AK – Urteil vom 29.3.2019), gehen die Antragstellenden davon aus, dass sich das Ministerium anderweitig beraten lässt, sollte eine anwaltliche Beratung in Betracht gezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Karsten Sommer  
Rechtsanwalt