

Bezirksregierung Düsseldorf
Postfach 300865
40408 Düsseldorf

12. September 2026

Tödliche Kapazitätserweiterung des DUS

Az.: 26.03.01.01- PFV DUS

Frist 15.10.2026

Guten Tag,

Der Antrag wurde vor vielen Jahren eingereicht und wurde immer wieder angepasst. Es ist absurd, dass der Flughafen einmal mehr versucht den durchzudrücken. Diese ergänzende und ggf. abändernde Einwendung zum meinen ursprünglichen Einwendungen ist nicht unbedingt immer sortiert, insbesondere nicht bei übergreifenden Punkten. Zudem können einzelne Punkte auch zeitgleich mehrere Aspekte adressieren.

Nach meinem Verständnis will die Behörde den Antrag nicht ablehnen, obwohl dieser trotz aller Aufhübschung nicht genehmigungsfähig ist. Scheinbar will man höchstens nachfordern oder unter Auflagen genehmigen. Ich spreche mich hiermit dafür aus, dass eine Genehmigung unter entsprechenden Auflagen erfolgt. Diese sind in der Aufzählung und auch nachfolgend aufgeführt:

1. **Keine** Starts-, Landungen oder Flüge zwischen 22 und 6 Uhr, denn auch in Duisburg Rheinhausen wird man schon vor 6 Uhr von anfliegenden Flugzeugen belästigt. Wie man auch dem Dokument "Dokumentation Datenerfassungssysteme.pdf" erkennen kann, konvergieren sehr viele Flugrouten über Rheinhausen und sorgen dadurch für häufige Störungen.
2. In der Zeit von 6-8 Uhr und 20-22 darf maximal die Hälfte der Tageshöchstlast an Starts und Landungen erfolgen.
3. Die Dürre, welche sich auch in 2026 vorsetzte wird auch durch die Klimaerwärmung durch den Flugverkehr verursacht. Da der Flughafen einen Teil des Trinkwassers für den Duisburger Süden, wozu auch Rheinhausen zählt, bereits verseucht hat, kann es eine weitere Ableitung von Wasser nicht mehr zulässig sein. Sämtliches Regenwasser vom Flughafen muss aufbereitet und infiltriert werden, um zumindest einen Teil der Klimaschulden durch den Flugbetrieb zu kompensieren.

Die Behauptung:

"Mit dem Vorhaben sind keine nachteiligen Wirkungen auf das Schutzgut Wasser verbunden. Grund- und Trinkwasserleiter werden von dem Vorhaben nicht berührt."

ist unwahr, da eine Versiegelung immer Nachteile für das Grundwasser bedeutet, weil weniger versickert und damit weniger Wasser zu Grundwasser wird. Eine Ableitung in Flüsse und Bäche transportiert das Wasser sehr schnell ab, sodass die Trinkwasserversorgung von Duisburg beeinflusst wird. Zudem ist der Rhein mit dem Grundwasser gekoppelt. Der niedrige Rheinpegel war auch eine Folge von niedrigen Grundwasser. Demnach muss hier die Aufsummierung aller schnellen Ableitungen für Hochwasser und auch für Dürren und Wasserverluste kumulierend über die gesamte Rheinlänge betrachtet werden, weil das Bild erst im Zusammenhang klar wird. Viele kleine Änderungen sind in Summe gewaltig und jede weitere ist deshalb nicht zulässig.

Der Flugbetrieb ist der einzige Daseinszweck für den Flughafen. Die Kosten für Maßnahmen wie Infiltration müssen dann halt von den Fluggesellschaften zurückgeholt werden. Zudem hat der Flughafen dafür Sorge zu tragen, dass weiterhin ungehindert Trinkwasser genutzt werden kann. Die zahlreichen Gießverbote anderswo könnten auch Duisburg drohen, wenn der Flughafen Wasser ableitet statt dieses zu versickern. Wenn eine Versickerung wegen der Altlasten des Flughafens nicht möglich ist, müssen zuerst die Altlasten beseitigt werden, dann ist es möglich.

4. In Hinblick auf die Hitzeauswirkungen ist jährlich ein bestimmter Anteil, an Krankenhäusern, Schulen und Altenheimen auf Kosten des Flughafens mit einer Klimatisierung auszustatten, um zumindest einen Teil der Folgekosten des Flugbetriebs zu kompensieren.
5. Im Duisburger Süden verursacht der Flugbetrieb einen erhöhten Parkdruck (DS 26-0747¹), ebenfalls in Düsseldorf. Grund hierfür sind völlig überzogene Parkgebühren am Flughafen. Die Parkgebühren werden umgangen durch Anreise nach Duisburg Süd und weiterreise mit der Bahn. Und auch die Anreise mit dem Taxi ist durch die hohe Preise erschwert. Diese Regelung sind so anzupassen, dass der Flugbetrieb nicht mehr zu Behinderungen und Gefährdungen im Umfeld führt, was bei Parkdruck unweigerlich der Fall ist. Denn viel Parken führt unweigerlich zu Falschparken und Falschparken gefährdet Dritte. Auch für diese Auswirkungen ist der Flughafen verantwortlich. In den Unterlagen taucht dieses Problem natürlich gar nicht auf. D. h. die Verkehrsanalyse taugt nichts. Der Flughafen ist nicht gezwungen Gewinne über Parkgebühren zu erwirtschaften, die dann auch Kosten Dritter gehen und teilweise sogar auf Kosten von Menschenleben. Es ist nicht erkennbar wie dieser durch den Flughafen verursachte Verkehr berücksichtigt wird. Eine Verkehrszählung am Flughafen selber erfasst dies nicht. Auch die Zählung im Parkhaus erfasst nicht den wirklichen Verkehr, weil einige im Duisburger Süden parken und dann mit der Bahn weiterfahren, um die überhöhten Parkgebühren am Flughafen zu vermeiden. Ein Verkehrsprognose mit unzureichenden Basisdaten, wie in diesem Fall, ist wertlos. Zumal der Parkverkehr in Duisburg keinerlei Erwähnung findet.
6. Jährliche Kompensation alle Klimaschulden durch den Flugverkehr, die nicht anderweitig kompensiert bzw. besteuert werden durch den Flughafen als mittelbarer Verursacher. Sowie eine Gebührentabelle, welche Klimaschutz mitberücksichtigt, sodass die klimafreundlichste Airline die geringsten Gebühren zahlt.

Die Höhe von 3. und 4. kann sich dabei an der regionalen Klimabelastung durch den jährlichen Betrieb orientieren. In 2026 gab es in Deutschland jedenfalls schon mindestens 15 000 Hitzetote,

1 https://sessionnet.owl-it.de/duisburg/bi/vo0050.asp?__kvonr=20138191

von denen ein gewisser Anteil auch auf den Flughafen Düsseldorf zurückgeht. Wie die Rechtsprechung zur Klimaklage gegen RWE festgestellt hat, können derartige Kosten für die Allgemeinheit durchaus den Verursachenden auferlegt werden und der Flughafen existiert ausschließlich zur Abwicklung von Flugverkehr folglich sind alle Klimaschäden durch den Flugbetrieb von und nach Düsseldorf dem Flughafen anzulasten, denn ohne diesen gäbe es den Betrieb nicht. Zumal einige Fluggesellschaften längst nicht mehr existieren.

Ich bin sowohl im Umfeld des Flughafens unterwegs, als auch im Duisburger Süden aus privaten, wie beruflichen Gründen und wohne in Duisburg Rheinhausen, wo immer wieder Fluglärm nervt. Zudem bin ich betroffen über die Hitzeauswirkungen aus der Klimaerwärmung der vom Flughafen Düsseldorf ausgehenden tödlichen Bedrohung. Und natürlich bin ich auch über die Trinkwasserversorgung für den Duisburger Süden betroffen, für die jedes Tröpfchen Wasser relevant ist.

Flugverkehr und Wirtschaftswachstum

Aus Mobilogisch 1/2026 Seite 23:

"Die Analyse 274 europäischer Regionen, zeigt, dass der Zusammenhang zwischen Wachstum im Luftverkehr und in der Wirtschaft schwächer ist, als allgemein behauptet: Die Studie stellt fest, dass in rund der Hälfte der Regionen Nord- und Westeuropas zu sinkenden oder sogar negativen wirtschaftlichen Erträgen führt - dies wird in der Forschung als "Sättigung" bezeichnet. In diesen Regionen führt das höhere Einkommen der Bürgerinnen und Bürger zu einem Anstieg des Flugverkehrs und nicht umgekehrt. Demnach ist das Wachstum des Flugverkehr meist eine Folge des Wohlstands und nicht dessen Ursache."

Es wird dabei auf T&E (Transport & Environment), 23.11.2025 verwiesen². Dort steht: "air traffic growth is most often a consequence of prosperity, not the cause of it", was ja eigentlich alles sagt zu den Plänen des Flughafens. Eine wesentliche Begründung des Flughafens ist damit Null und Nichtig. Der Ausbau ist nicht aus wirtschaftlichen Gründen für Allgemeinheit notwendig, sondern nur zu Gewinnerhöhung des Flughafens. Geht man allerdings davon aus, dass ein Flughafen lediglich der Allgemeinheit dienen soll, dann ist der Profit des Flughafens kein Grund für dessen Ausbau. Vielmehr muss hier eine vollständige Bilanz von allen Vor- und Nachteilen gezogen werden.

Vorteile:

1. Mobilität primär für Touristen

Nachteile:

1. Klimaschädigung (ohne Option dies mittelfristig zu beenden); Folgen: Dürre, Niedrigpegel, Hitzekrise und daraus resultierende Wirtschaftsschäden. Extremwetter, die auch den Flugbetrieb stören und zu mehr Verspätungen und damit zu mehr Nachtlärm führen.
2. Fluglärm besonders in der Nacht, am frühen Morgen und späten Abend; Folgen: Schädigung der Wirtschaft durch schlechtere Produktivität durch Schlafentzug, schlechtere Lernleistung in der Schule und in Folge u. U. sogar Arbeitslosigkeit

² <https://www.transportenvironment.org/articles/new-analysis-debunks-the-assumption-that-air-passenger-growth-drives-economic-growth>

3. Mittelabfluss aus Deutschland in andere Länder; Folgen: Schädigung der deutschen Wirtschaft
4. Versiegelung bedroht das Grundwasser und damit die Trinkwasserversorgung für den Duisburg Süden, insbesondere da der Rhein in Zukunft immer weniger Wasser führen wird und die Versickerung von Oberflächenwasser eine stärkere Rolle spielen wird. Dabei kann jegliche Ableitung von Wasser diese dem Boden vorenthalten und damit sowohl den Grundwasserkörper schädigen, wie auch Niedrigwasser verschärfen. Denn auch das Wasser im Rhein ist auf hohe Grundwasserstände angewiesen. Eine realistische Prognose für Worst Case lässt sich nur aus den negativen Trends der vergangenen Jahre ableiten, nicht aus irgendwelchen stark gemittelten Werten. Einer Erhöhung der Einleitungsmenge schadet unmittelbar der Trinkwasserversorgung des Duisburger Südens. Aber dieser Aspekt wurde in den Unterlagen nicht einmal untersucht, nur die Auswirkungen auf Hochwasser, nicht aber die Auswirkungen bei Niedrigwasser und Dürre, die aber durch die vom Flughafen mitverursachte Klimaerwärmung aber eine immer größere Rolle spielen werden. Derzeit wird der Rhein noch durch Gletscher gespeist, die allerdings demnächst völlig verschwinden werden. Die Problematik Niedrigwasser und Dürre wird in den Unterlagen nicht betrachtet, dabei hat dieser Sommer gezeigt, was uns in dieser und noch schlimmerer Form in Zukunft drohen wird. Der weitere Betrieb des Flughafens bedroht die Trinkwasserversorgung der Duisburger Südens, nicht nur die bestehende Altlasten und weitere Versiegelungen, sondern auch durch zukünftige Altlasten. Im Umfeld von Flughäfen besteht eine erhöhte Absturzwahrscheinlichkeit, da gerade Starts und Landungen eine kritische Phase sind. Es ist dabei nicht absehbar, welche Stoffe bei einem Absturz in die Umwelt freigesetzt werden. Auch ist unklar, ob nicht der Betrieb zur Freisetzung von Schadstoffen führt. Seien es nun Undichtigkeiten beim Betanken oder Enteisung mit Mitteln, welche das Bodenmikrobiom schädigen können und dadurch die Trinkwasserqualität und -quantität erheblich beeinträchtigen können. Gerade in Dürrezeiten. Es ist dem Flughafen bei zunehmender Versiegelung durchaus zuzumuten eine eigene Kläranlage für Regenwasser mit möglichen Kontaminationen zu betreiben, um das Wasser dann hinterher versickern zu können. Eine Einleitung in den Kittelsbach wird dem Ziel der Grundwasserregeneration nicht gerecht. Somit ist im Rahmen der Genehmigung eine Infiltration vorzuschreiben, weil das der Zustand ist, der ohne Versiegelung natürlich eintreten würde. Als Zustandsstörer fürs Grundwasser hat der Flughafen Düsseldorf dafür zu sorgen, dass der Schaden minimiert wird, was durch Infiltration gewährleistet wird. Eine Infiltration verhindert auch Überflutung insbesondere wenn viel Wasser anfällt und den Rhein noch mehr füllt, was bei Hochwasser durchaus kritisch werden kann, weil ja auch viele andere einleiten. Somit müsste man hier nicht nur die Einleitungen des Flughafens betrachten, sondern die Gesamteinleitungen bei Hochwasser und Starkregen um den Worst Case zu betrachten. Und das bis zur Mündung des Rheins, da sich die Wirkungen aufsummieren.

In der Gesamtbilanz überwiegen aus meiner Sicht eindeutig die wirtschaftlichen Nachteile. Ohnehin ist das sogenannte Wirtschaftswachstum einfach nur ein Zeichen dafür viele Menschen nicht richtig rechnen können. Bei vollständigen Bilanzen kämen niemals ein Plus heraus außer bei der Entropie. Das sagt der zweite. Hauptsatz der Thermodynamik, der auch für die Wirtschaft gilt. Es ist somit absoluter Fakt, dass "Wachstum" immer zu Verlusten führt. Der Flughafen Düsseldorf setzt auch

keinerlei Anreize für einen klimaneutralen Flugbetrieb, welcher zwingend erforderlich wäre, damit der Flughafen das Klimaschutzgesetz einhalten kann. Da der Flughafen mit dem Flugbetrieb auch 2050 nicht klimaneutral sein wird, müsste man diesen eigentlich schon jetzt zumachen um Schaden vom Deutschen Volke abzuwenden. **Minimum ist aber eine drastische Erhöhung der Gebühren für Flieger mit fossilem Kerosin.**

Ich vermisse eine Betrachtung der EMF-Belastung durch Wetterradare bei Starts und Landungen. Diese sind in der Nase des Flugzeugs und gerade im Landeanflug wird der Boden erreicht und kann sowohl die Technik stören, wie auch möglicherweise langfristige Schäden verursachen.

Eine seriöse Prognose kann nicht einfach nur auf Extrapolation der Vergangenheit beruhen. Somit ist das, was der Flughafen macht keine seriöse Prognose, weil die geänderten Rahmenbedingungen nicht angemessen berücksichtigt werden. Insbesondere sind hier erhebliche Preissteigerung abzusehen. Selbst wenn Deutschland die Klimaziele aufgeben würde, würde Fliegen trotzdem zunehmenden teurer werden, obwohl man weiterhin viel zu stark subventioniert. Auch Klimaziele als grundgesetzliche Verpflichtung müssen zwingend einbezogen werden und dies ist definitiv nicht passiert. Zumal der Flugverkehr definitiv nicht klimaneutral werden kann bis 2050 und derzeit auch keine wirklichen Anstrengungen in diese Richtung erkennbar sind. Das heißt irgendwann werden die massiven Kosten für den Staat komplett durchgereicht.

Die Charité ist zwar renommiert aber gerade bei der Schlafmedizin gibt es bei allen Studien ein grundsätzliches Problem. Diejenigen, welche eh schon nicht gut schlafen, bzw. leicht durch Lärm gestört werden, melden sich nicht und nur zu einem geringen Teil für Studien. D. h. schon die Grundlage der Studien ist nicht valide. Man kann in diesem Bereich quasi keine repräsentativen Studien durchführen, weil man dazu erst einmal alle Schlaftypen kennen müssten und einige ohnehin schon durch Lärm nicht gut schlafen, dass sie sich bestimmt nicht noch verkabeln lassen an einem unruhigen Ort. Mal völlig davon abgesehen, dass man immer noch nicht den von u. a. Flugverkehr erheblich emittierten Infraschall in Schlafforschung zu Lärm mit einbezieht. Somit kann die reale Einwirkung gar nicht brauchbar erforscht und dargestellt werden. Der Beitrag der Charité stellt nur auf dB(A)-Werte ab und ist damit wertlos. Der Begriff Infraschall taucht nicht einmal auf. Auch nicht im Lärmgutachten von Accon Wie will man die vollständige Lärmwirkung berücksichtigen, wenn man einen wesentlichen Lärmbereich, der auf den Menschen einwirkt, völlig außer acht lässt. Und wenn ein Genehmigungsverfahren alle Auswirkungen auf den Menschen betrachten muss, muss Infraschall ebenfalls betrachtet werden. Auch der Gesamtlärm mit anderen Flugverkehr der ebenfalls belegbar über meinen Wohnort erfolgt und dadurch die Belastung erheblich erhöht, erfolgte nicht, obwohl das Gesetz eine Gesamtbetrachtung des Fluglärms vorschreibt. Oft fragt man sich ist das ein Gewitter oder doch wieder Fluglärm.

Die Freisetzung von Mikroplastik durch Reifenabrieb wird nicht betrachtet, obwohl gerade bei Landungen sehr viel Reifenabrieb und sehr viel Mikroplastikfeinstaub durch den Flugverkehr freigesetzt wird. Mikroplastik beeinträchtigt definitiv die Gewässer im Umfeld und verteilt sich großflächig auch durch die beim Flugbetrieb entstehenden Strömungen. Im Luftqualitätsgutachten kommt der Begriff Mikroplastik gar nicht vor, obwohl der Flugverkehr bei der Starts und Landungen erzeugt und verteilt. Die Unterlagen sind somit unvollständig. Es wird zwar auf Reifenabrieb

eingegangen aber ohne Belege behauptet das wäre nicht relevant, weil mehr Ruß emittiert würde. Die chemisch-physikalischen Eigenschaften von Mikroplastikfeinstaub und die daraus resultierende Umweltbelastung sind aber ganz anderer Natur, als bei Ruß und müssen deswegen vollumfänglich betrachtet werden. Zumal nicht allein die Menge zählt, sondern auch die Größenverteilung. Mikroplastikfeinstaub geht teilweise ins Blut über die Lungen. Aber auch in der Natur richtet Mikroplastik schon heute erhebliche Schäden an. Vermutlich auch deshalb wird nur der Begriff Reifenabrieb verwendet und nicht Mikroplastik, um ja nicht dieses Themengebiet betrachten zu müssen.

Der "Fachbeitrag Klimaschutz.pdf" taugt nichts, wie man schon nach wenigen Seiten merkt. Erst einmal werden die Auswirkungen des Flugverkehrs nur für Inlandsflüge betrachtet und zudem werden einfach nur Jahreszahlen verglichen, aber nicht die Verpflichtung zur Reduzierung für ein klimaneutrales Deutschland bis 2045, also in weniger als 20 Jahren. Man kann natürlich so eine Fakebetrachtung durchführen, um für die Behörden eine Pseudobegründung zu schaffen, dass diese aber jeglicher seriöser Grundlage entbehrt steht außer Frage. Man muss hier die Klimaziele mit den technischen Möglichkeiten Abgleichen und dabei stellt man fest, dass dem Flugverkehr zunehmend weniger fossiles CO₂ zur Verfügung steht, was ausgestoßen werden darf. Dazu kommen die weiteren Klimawirkungen, da CO₂ nur 1/3 der Gesamtwirkung ausmacht. Selbst unter optimalen Bedingungen ist eine Studie total unseriös, die quasi behauptet, dass 2030 und 2040 gleich geflogen würde und sich deshalb nichts ändern würde. Dabei belegt der Fachbeitrag eigentlich eindrücklich, dass der Flughafen als Verursacher des Flugverkehrs zunehmend schädlicher wird, weil das deutsche CO₂-Kontingent zunehmend aufgebraucht wird. Dass man von 34 % Beimischung bis 2040 ausgeht zeigt ja auch, dass nicht einmal fossilfrei bis 2050 realistisch ist. **Es erschließt sich mir nicht, warum nur innerdeutsche Flüge betrachtet werden. Ich konnte trotz mehrmaliger Suche keine Begründung in dem Gutachten dafür entdecken, schon gar keine schlüssige.** Zudem ist nicht schlüssig, warum der Flughafen überhaupt eine Erweiterung will, wenn sich angeblich am Flugverkehr nichts ändert. Es geht doch bei dem Antrag gerade darum mehr Flüge abzuwickeln und somit nehmen die Treibhausgasemissionen zusätzlich zu dem sich reduzierenden Kontingent noch zu durch mehr Flugbetrieb. Vielleicht bleibt das Gutachten auch deshalb so vage, weil es einfach keine Lösung gibt unter Berücksichtigung aller Aspekte des Klimaschutzes. Flugbetrieb lässt sich einfach nicht in Einklang mit Klimaschutz bringen.

Die zuvor bemängelte fehlende Begründung ist erst in dem Gutachten "Treibhausgase innerdeutsche Flugbewegungen.pdf" zu finden, allerdings nicht schlüssig:

"Aus nationaler Sicht steht nur der Inlandsverkehr im Fokus, da im Treibhausgas-Reporting gemäß UN-Klimarahmenkonvention ausschließlich die Emissionen erfasst werden, die innerhalb des eigenen Staatsgebiets entstehen. Internationale Flüge finden jedoch grenzüberschreitend statt und werden deshalb separat ausgewiesen und international geregelt."

Es müssen die Gesamtauswirkungen des Flugverkehrs betrachtet werden und dabei kann keinesfalls auf den aktuellen Ist-Wert abgestellt werden, sondern es sind die Klimaziele der Bundesrepublik Deutschland anzusetzen, diese finden sich in Bundes-Klimaschutzgesetz § 3 Nationale Klimaschutzziele:

"(1) Die Treibhausgasemissionen werden im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise wie folgt gemindert:

1. bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent,
2. bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent.

(2) Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden."

Somit müssen die Treibhausgasemissionen von 1990 als Basiswert genommen werden, wenn man für 2040 den Wert ausrechnen will darf dieser nur 12 % des Wertes von 1990 betragen. Der Rest wäre eine Überschreitung, die rechtlich nicht zulässig ist. Das Klimaschutzgesetz ist hier eindeutig. Die Treibhausgasemissionen bei internationalen Flügen zu ignorieren ist nicht statthaft, weil dadurch die Auswirkungen einer Genehmigung verharmlost werden. Es ist rechnerisch kein Problem die Emissionen den Verursachenden zuzuordnen über Anzahl und Verteilung der Passagiere. Wenn jemand in Deutschland wohnhaft fliegt sind die Emissionen ganz Deutschland zuzurechnen. Man kann somit die Gesamtklimaschädigung eines jeden Fluges auf den deutschen Anteil des am Flughafen Düsseldorf abgewickelten Verkehrs berechnen oder ggf. vereinfacht berechnen mit statistischen Methoden, die ausreichend genau sein. Ich denke mal so 90 % des internationalen Flugverkehrs des Flughafen Düsseldorf dürfte auf die deutsche Klimaschuld entfallen. Fakt ist zudem, dass die internationalen Organisationen nur unzureichend handeln. Es ist und bleibt eine nationale Klimaschuld wenn Menschen aus Deutschland fliegen. Denn andernfalls bestünde keinerlei Motivation für Einsparungen zumal sich gar nicht alle an den internationalen Abkommen beteiligen und schon gar nicht daran halten. Aber es ist ohnehin irrelevant, wie die internationalen finanziell in den Klimaschutz berücksichtigt werden. Es geht bei der Genehmigung darum alle Auswirkungen des Flugbetriebs zu betrachten und dazu gehören auch internationale Flüge, die mitbetrachtet werden müssen. Die Rechtsgrundlage ist da nebensächlich, weil das tatsächliche Auswirkungen sind.

Man erkennt sofort, dass die Klimabilanzierung ein unseriöser Taschenspielertrick um die Hauptemissionen gar nicht mit berücksichtigen zu müssen. Das ist schlichtweg Greenwashing. Selbst wenn internationale Abkommen für die Verminderung verantwortlich sind, kann man diese internationalen Auswirkungen nicht einfach ignorieren und so tun, als wären diese nicht für die Genehmigung relevant. Denn es ist deutlich erkennbar, dass es keinerlei ernsthaften Anstrengungen der Branche gibt die Klimaschädigung drastisch zu reduzieren. Alles, was derzeit passiert sind kleine Projekte, die minimale Verringerungen bedeuten. Da am Flughafen auch der internationale Flugverkehr abgewickelt wird, muss natürlich auch dieser vollständig in den Auswirkungen berücksichtigt werden. Auch die internationalen Abkommen haben ähnliche Klimaschutzvorgaben wie das Klimaschutzgesetz. Auch diese wird der Flugverkehr nicht einhalten, um so wichtiger ist den Klimaschutz bei jeder Genehmigung vollumfänglich zu berücksichtigen, da der einzige Daseinszweck des Flughafen Düsseldorf die Abwicklung des Flugverkehrs ist. Wenn man aber nur nationalen Flugverkehr betrachten will, müsste die Genehmigung auch nur auf nationalen Flugverkehr beschränkt werden. Ansonsten ist der gesamte Flugverkehr hilfswiese unter den Gesichtspunkten des Klimaschutzgesetzes zu betrachten, da die gesamten Klimaauswirkungen der Genehmigung zu bewerten sind und nicht nur die bequemen Parameter unter einem völlig falsch gewählten Zeitraum. Denn auch die Berechnungsmethoden taugen wie erwartet nichts, weil man den Zeitraum 2019 bis 2040 vergleicht und sehr viele optimistische Annahmen zu "nachhaltigen" Kraftstoffen usw. trifft. Das Klimaschutzgesetz stellt aber auf 1990 ab und gibt feste Prozentwerte

für die Verminderung vor. All diese Eckparameter wurden auch für den deutschen Flugverkehr nicht berücksichtigt. Das gesamte Geschäftsmodell ist klimaschädlich, als bleibt nur mit manipulierten Bilanzen das ganze schönzurechnen. Und mit Annahmen zu Klimaschutzmaßnahmen, die nicht realistisch sind.

Die Simulationen sind alle ganz nett, nur lassen Simulationen die Realität außer acht und dass es im realen Betrieb immer Störungen gibt. Die Deutsche Bahn ist theoretisch auch pünktlich, aber praktisch oft nicht, weil sich kleine Störungen aufsummieren und die ganzen Simulationen die Chaostheorie völlig außer acht lassen. Wobei nehmen wir mal an, dass die "Kapazitätsuntersuchung Zweibahnssystem.pdf" die Wahrheit zeigt, dann würde die Veränderung zu keinerlei Verbesserung in den Randzeiten führen. Teilweise sieht mir das sogar nach einer Verschlechterung aus.

Cumol ist ein Carc. 1B / H350 und in Flugkraftstoffen enthalten. Da Flugverkehr immer wieder Kerosin abregnen lässt kommt dies auch am Boden und erhöht die Krebsgefahr. Die vom UBA hierzu veröffentlichten Studien taugen nicht das Papier auf dem es gedruckt wurde bzw. nicht die Bytes, die den Speicherplatz belegen, da es eine rein theoretische Studie unter Außerachtlassung wesentlicher physikalisch-chemischer Parameter ist. Mehr dazu in Anlage 1, welche ein Auszug aus meinem Blog zu dem Thema ist. Fakt ist, dass es keinen fundierten Beleg dafür gibt, das Kerosinregen die Bevölkerung nicht schädigt und mit mehr Starts und Landungen steigt die Wahrscheinlichkeit für Fehler, da mehr Flugzeuge in kürzerer Zeit abgewickelt werden muss. Höherer Zeitdruck führt zu mehr Fehlern, womit die Pläne der Flughafens dies Wahrscheinlichkeit für Kerosinregen erheblich steigern. Damit steigt auch die Krebsgefahr durch den Flughafen erheblich. Ebenso wird natürlich auch die Flugsicherung mehr belastet, was die Wahrscheinlichkeit für einen Crash steigert, der ebenfalls Boden und Grundwasser mit krebserregenden Stoffen belasten kann. Es würde mich nicht wundern, wenn die Krebsgefahr am Flughafen nicht einmal beachtet würde und keine entsprechenden Vorsorgen für Tankpersonal durchgeführt werden.

Für die Luftprognose geht man mittelfristig weiterhin von einer sich erholen Wirtschaft aus. Dies lässt aber die Unfähigkeit der aktuellen Regierung außer acht und dem erstarken von Rechtsextremen, welche wirtschaftsschädlich sind. Zudem kann man nicht davon ausgehen, dass die KFZ-Branche sich erholen wird, da Deutschland weiterhin am Markt vorbei produziert. Zeitgleich werden florierende Wirtschaftszweige durch Überregulierung abgewürgt. Etwa im Energiesektor bei Wind- und Solarenergie. Ferner steht noch die russische Bedrohung im Raum und es ist nicht ausgeschlossen, dass ein Angriff mit klassischen Waffen auf die NATO erfolgt, was ebenfalls zu einer Abschwächung der Wirtschaft sorgen würde. Das einzig positive an dem Bericht ist der Umstand, dass eingestanden wird, dass der Flughafen nicht für Wirtschaft sorgt, sondern nur Flugbetrieb für Tourismus abwickelt, denn anders kann man nicht erklären, warum da überhaupt etwas wachsen soll. Andererseits haben von der Entwicklung her immer mehr Menschen immer weniger Geld für Reisen zur Verfügung, sodass diese es nicht für im Preis steigende Flugreisen verschwenden werden. Der Trend mit Wohnmobilen hält weiterhin an und wird wohl eher zunehmen. Ferner fehlt eine Angabe der Anzahl der aktuellen Verbindungen und der dazu gehörigen Ziele, es werden nur irgendwelche nicht nachvollziehbaren Faktoren aufgeführt, aber nicht die Basisdaten. Es handelt sich überwiegend um reine Urlaubsflügen oder Familienflüge in die Türkei. Intraplan Consult sollte mal die Glaskugel putzen und die Auguren besser bezahlen. Weiterhin darf

man den Trumpeffekt nicht vernachlässigen. Wenn er sich nach den Midterms zum Alleinherrscher ausruft wird das erhebliche Einschränkungen bedeuten, ebenso wie schon jetzt der Krieg um die Straße von Hormus zu steigenden Flugpreisen führt. Auch hat man nicht den Ausbau und die Verbesserung der Bahnverbindungen bis 2040 berücksichtigt, die eine immer bessere Möglichkeit zum Reisen darstellen. Die Prognose gibt sich den Anschein wissenschaftlich zu Arbeiten ist allerdings nichts anderes als eine Wunschvorstellung des Flughafens. Da Flugverkehr klimaschädlich ist und sich auch daran nichts wesentlich ändern wird, ist die Abwicklung von mehr Flugverkehr nicht im Einklang mit Klimaschutz. Auch das Märchen von 34 % SAF, der nicht wirklich nachhaltig ist, denn woher soll dieser kommen? Werden dafür Felder benutzt ist das klimaschädlich und zudem wird die Ernährung der Bevölkerung verteuert, was wiederum zu weniger Geld fürs Fliegen führt. Die Prognose basiert insofern ohnehin auf falschen bzw. unvollständigen Bilanzen, weil man nicht alle Aspekte berücksichtigt hat. Auch könnte zunehmende Hitzesommer wie 2026 zu erheblich schärferen Klimaauflagen führen. Mal völlig davon abgesehen, dass Wetterturbulenzen den Flugverkehr öfters einschränken werden. Auch die grundsätzliche Frage, warum die Menschen dorthin fliegen sollten, wird nicht gestellt. So wird die zunehmende Erwärmung des Mittelmeers bis 2040 dafür sorgen, dass diese Region im Sommer gar nicht mehr attraktiv ist. Schon jetzt ist es durch die vom Flugverkehr mitverursachte Klimaerwärmung zu heiß und trocken, inkl. von Waldbränden. Aber dazu müsste man auch betrachten, wer wohin fliegt aus welchen Gründen. Die Menschen mit Kindern haben nur begrenzte Zeitfenster und somit werden diese nicht häufiger fliegen. Aber die Mühe einer detaillierten Analyse, wer warum wohin fliegt hat man sich nicht, allerdings wäre nur auf dieser Basis eine halbwegs zuverlässig Prognose möglich. Auch die sozioökonomische Situation und deren Entwicklung muss beachtet werden. Da immer weniger Menschen sich überhaupt Urlaub erlauben können, wird die Entwicklung eher zu weniger Flugverkehr vom DUS führen, da dieser primär dem Urlaubsverkehr dient. Wichtige Wirtschaftsziele, wie etwa Singapur sind nur noch mit Umstieg im arabischen Bereich zu erreichen, da würde eher Frankfurt in Frage kommen. Das wird mit vielen anderen Wirtschaftsverbindungen ebenso sein. Aber natürlich hat man in "Luftverkehrsprognose DUS 2040.pdf" nicht nach einer fundierten Analyse geschaut, sondern nach eine Begründung, um den Antrag des Flughafens genehmigungsfähig zu machen. Wenn ich nach London wollen sollte bin ich mit der Bahn schneller und bequemer. Duisburg nach London Zentrum ca. 6 Stunden, allerdings ohne Vorzeiten, Gepäckwartezeiten usw.

Wenn der Flughafen aktualisierte Unterlagen vorlegt, dann muss auch klar sein, welche Angaben in den alten Unterlagen nicht mehr gelten, da ansonsten Widersprüche auftreten, allerdings geht dies aus den neuen Unterlagen nicht hervor. Auch ist in den neuen Unterlagen nicht die Veränderung zu früheren Unterlagen erkennbar. Da nicht alle Unterlagen veröffentlicht wurden kann nicht verglichen werden, was früher behauptet wurde und was nun behauptet wird.

Die Behauptung des Flughafens, dass es keine Alternativen gäbe ist lächerlich, denn es gibt immer Alternativen. In dem Fall Priorität für Lärmschutz und Klimaschutz gegenüber einer weiteren Ausbeutung der Allgemeinheit. Der im "Schreiben Antragsanpassung 20251215.pdf" in Abbildung 6.3 ist bei genauerem Hinsehen eine Extrapolation des Kurvenverlaufs. Das heißt das Gutachten hat gar nicht gerechnet, sondern die Werte waren vorgegeben und man hat nur eine Begründung dazu verfasst. Dies merkt man sofort, wenn man sich diese Abbildung ausdruckt und mal von Hand die

Kurve fortsetzt. Allerdings muss man nur mal auf Aktienmärkte gucken, wie die Verläufe der Kurven immer wieder Änderungen unterworfen sind durch innere und äußere Einwirkungen. Überhaupt stellt man bei Aktien bei längerfristigem Abgleich der Behauptungen von Analysten mit der Realität fest, dass diese sich sehr oft täuschen. Ohnehin ist Wachstum keine Aufgabe des Flughafens Düsseldorf. Dieser soll den notwendigen Flugverkehr mit den bestehenden Möglichkeiten abwickeln. Den Rest wird der Markt von Angebot und Nachfrage schon richten. Wachstum heißt immer Ausbeutung sprich Umwelt wird ausgebeutet, um mehr Gewinne zu generieren, was aber gar nicht die Aufgabe des Flughafens ist. Der Flughafen sieht sich selbst doch oft als notwendige Infrastruktur, wie Bahnhöfe und will deshalb eine Sonderstellung. Wachstum gehört aber nicht dazu. Denn hier wird eine erhöhte Nachfrage mit einem künstlich erhöhten Angebot begründet, obwohl dafür nicht nur keine Notwendigkeit besteht, sondern dies sogar extrem gemeinwohlschädlich ist, da mehr Flugverkehr auch automatisch klimaschädlicher ist und der Flughafen beim Klimaschutzgutachten den internationalen Flugverkehr vollständig ignoriert. Davon abgesehen müsste die Offenlage international erfolgen, da auch die Auswirkungen der Erweiterung weltweit sind.

In einem Genehmigungsverfahren ist es durchaus zulässig einen Antrag in Teilen oder vollständig abzulehnen, wenn diese nicht zulässig sind, ferner sind mehr oder weniger starke Auflagen vollkommen gerechtfertigt, wie etwa die oben aufgeführten Auflagen.

Fazit: Insgesamt sind die Unterlagen des Flughafens überaus dürftig und sparen wesentliche Aspekte mutmaßlich vorsätzlich aus, obwohl diese für die Allgemeinheit von Relevanz sind. Sei es nun Verringerung der Grundwasserneubildung im Zusammenhang mit bereits bestehender Grundwasserneubildung und Dürrezeiten oder die Klimaauswirkungen des Flugverkehrs, wo man wesentlich Größen vorsätzlich ignoriert. All diese Punkte sind entscheidungsrelevant.

Und auch das sei noch erwähnt, dass im Gegensatz zu sämtlichen Unterlagen Fluggesellschaften Flugzeuge sogar vorsätzlich klimaschädlicher machen. Die Airline Swiss hat Beiplatten in eine Flugzeug eingebaut um mehr Businessklasse zu kompensieren³. Mehr Gewicht heißt, dass das Flugzeug klimaschädlicher ist. Die Behauptungen in den Dokumenten sind somit fragwürdig, es wird eher so sein, dass man alles für den Gewinn tut und Klimaschutz nicht beachten wird. Es sei denn dies wäre konkrete Auflage für den Flugbetrieb. Hier wäre auch denkbar, dass die Angaben in den Unterlagen, wie 34 % SAF in 2040 zur festen Auflage gemacht werden und auch alle Schritte davor. Das heißt, wenn der Flughafen die Annahmen nicht einhält muss der Betrieb so stark eingeschränkt werden, wie das den Annahmen entspricht. Da der Flughafen von seinen Angaben ja völlig überzeugt zu sein scheint, sollte diese Auflagen nur der Sicherstellung der Einhaltung dienen und damit keinen negativen Auswirkungen auf den Betrieb haben. Der einzige Grund warum das Flughafen dagegen sein könnte, wäre wenn die Unterlagen unwahr wären.

Der Sammeldownload funktionierte am 02.09.2026 nicht auch war nicht auf den ersten Blick zu erkennen, welche Dokumente neu sind und welche noch von der ersten Offenlage stammen. Wenn nur neue Dokumente veröffentlicht wurden, ist die Offenlage unvollständig, weil der Vergleich nicht möglich ist.

3 <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/first-class-fliegen-aus-dem-lot-erste-klasse-sitze-bei-airline-swiss-zu-schwer-12291911.html> ; <https://www.airliners.de/swiss-baut-bleiplatten-schwerer-first-class-sitze/76442>

Ich behalte mir vor, noch Ergänzungen nachzureichen und mache sämtliche meiner Ergänzungen der Vergangenheit zu einem Teil dieser Einwendung. Auch Schreiben im Rahmen des normalen Mailverkehrs.

Mit friedlichen Grüßen

Ulrich Scharfenort

Anlage 1

Kerosinregen aus einem Blogbeitrag

"Es wird ständig behauptet, dass dies aus Sicherheitsgründen notwendig wäre, allerdings geht es dabei nach meiner Kenntnis primär darum, dass das Flugzeug auch wieder abheben können soll. Bei einer Landung mit vollem Gewicht ist das unwahrscheinlich. Die Sicherheit wird als Begründung vorgeschoben, es geht aber primär um Kostenreduzierung.

Das UBA hat dazu eine Studie veröffentlicht (PDF). Darin wird auch wieder behauptet, dass aus Sicherheitsgründen Treibstoffablass notwendig wäre, wenn das Flugzeug über dem maximalen Landegewicht liegt. An verschiedenen Stellen findet sich zu der Thematik Informationen. Z. B. hier: „Manchmal kann der Notfall so dringlich sein, dass das Flugzeug keine Zeit hat, Kraftstoff abzulassen oder zu verbrennen, um sein maximales Landegewicht vor dem Aufsetzen zu erreichen. In diesem Fall kann eine riskante Übergewichtlandung zulässig sein. [...]

Wenn eine übergewichtige Landung von Flugzeugen zulässig ist, ist eine strukturelle Inspektion oder Bewertung der Aufsetzlasten vor dem nächsten Flugbetrieb erforderlich, falls Schäden aufgetreten sind.“

Auch das UBA erwähnt eine Landung mit Übergewicht, sowie Verfliegen.

Es mag riskanter sein mit vollem Tank zu landen. Aber es ist nicht unmöglich. Hier spielt mit Sicherheit auch die Betriebswirtschaft rein, sodass man die rechtlichen Vorgaben bei der Wartung usw. zwar erfüllt aber nicht darüber hinausgeht und lieber Kerosin ablässt. Weiterhin hat man heutzutage scheinbar die Möglichkeit zum Kerosinablass bei der Konstruktion berücksichtigt. Sprich die Flugzeuge absichtlich so konstruiert, dass die Sicherheitsmarge geringer ist.

Rechtlich scheint die Crew zu entscheiden und Umwelterwägungen dabei ignorieren zu dürfen. Sprich man gefährdet Dritte für das Wohl der Passagiere. Eine ziemlich egoistische Haltung.

Es zwar immer wieder behauptet, dass nichts am Boden ankäme, aber das UBA schreibt dazu:

„Nach bisherigem Kenntnisstand wurde davon ausgegangen, dass sich ein geringer Anteil des abgelassenen Treibstoffs auf der Erdoberfläche niederschlägt.“

Wobei ich auch davon nicht überzeugt bin.

In der Publikation behauptet das UBA weiterhin:

„In der Atmosphäre werden die verdunsteten Kerosin-Komponenten durch die ultraviolette Strahlung (UV-Strahlung) und unter Beteiligung von (OH⁻)-Ionen in CO₂ (Kohlendioxid), H₂O (Wasser) sowie O₃ (Ozon) umgewandelt.“

Was man dabei allerdings vergisst ist der Umstand, dass Kerosin auch signifikanten Anteile an Schwefel enthält. Die UV-Strahlung in 1800-3000 m ist noch nicht so viel höher, als am Boden. Nicht ohne Grund liegt die Ozonschicht deutlich höher in der Stratosphäre, da diese durch UV-Strahlung gebildet und abgebaut wird. Was verwunderlich ist, ist der Umstand, dass nirgendwo auf die konkreten Abbauraten der einzelnen Stoffe eingegangen wird. Es trifft zwar zu, dass organische Stoffe in der Atmosphäre abgebaut werden können, allerdings dauert dies auch. Man bedenke, dass

selbst das reaktive Methan, gemäß Wikipedia, eine Halbwertszeit von 12 Jahren hat. Da beim Abbau von Kerosin ohne Verbrennung mit Sicherheit als Zwischenschritt auch Methan entsteht, darf man auch nicht die Klimaauswirkung von Kerosinablass vergessen.

Da der angebliche Abbau in der Luft nicht zeitlich eingeordnet wurde, obwohl der lange dauern dürfte, sehe ich die Behauptung, dass nur ein kleiner Teil am Boden ankäme als unwahr an. Es kommt also mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu, dass weitere Kerosinbestandteile ausregnen. Minimum wäre hier die Betrachtung der Abbauraten, also die Halbwertszeiten, was allerdings nicht passiert. Wenn allerdings nur ein kleiner Teil abgebaut wird, kommt im Endeffekt ein Großteil am Boden an und kontaminiert Nahrungsmittel, Boden und Wasser.

Angeblich führt man keine Ablässe im Bereich von Wolken durch, aber das spielt keine Rolle, wenn vor dem vollständigen Abbau Wolken kommen. Je nach Jahreszeit sind hier also weitere Parameter zu betrachten. Zudem hängen die Abbauraten auch von der Lufttemperatur ab. Je geringer die Temperatur, desto geringer die Reaktionsgeschwindigkeit.

Der Wind wird ebenfalls erwähnt. Und wenn man daran denkt, dass Wind durchaus eine lokale Aufkonzentration ermöglicht. Am relevantest ist aber die Abhängigkeit des Dampfdruckes von der Temperatur. Dies hat man zumindest berücksichtigt. Im Winter erreicht nach den optimistischen Rechnungen 59 % den Boden und scheinbar fallen die Tröpfchen im Winter schneller als im Sommer. Die größere Menge im Winter liegt an der geringeren Verdunstung.

Der durchschnittliche Tröpfchendurchmesser des Kerosins soll nach UBA zu Beginn 270 μm betragen, allerdings gibt es nur wenig Daten zur realen Tröpfchengröße. Weshalb man hier schon mit unseriösen Annahmen startet. Ein konservativer Ansatz wäre die Annahme der maximalen Tröpfchengröße, die noch dazu auf empirischen Daten basieren sollte. Die Verdunstungskälte und weitere Effekte werden scheinbar berücksichtigt bei den Berechnungen. Allerdings sind die Temperaturgradient in der Atmosphäre schwierig und teilweise gibt es sogar eine Invasionswetterlage.

In der Studie wurden nur Modellrechnungen durchgeführt und keine Experimente, obwohl genau das interessant wäre und durchaus möglich. Es gibt Apparaturen, mit welcher man die Verdunstung von Kerosin simulieren könnte.

Wirbelschleppen, werden zwar erwähnt, aber nicht berücksichtigt, obwohl diese die Bewegung der Tröpfchen zum Boden beschleunigen können, gleiches gilt für Fallwinde. Es wird sogar extra eine geringe Windgeschwindigkeit gewählt, obwohl eine hohe Windgeschwindigkeit, zwar eine schnellere Verteilung bedingen könnte, aber ebenso die Tropfen zusammenbringen kann. Je nach Windrichtung können die Tröpfchen auch schneller zum Boden gebracht werden. Auf- und Abwinde und können hier eine wesentliche Rolle spielen. Es ist sehr zweifelhaft, dass die einfachen Modelle wirklich die schlimmste mögliche Annahmen darstellen können.

Auch bei den verwendeten Grenzwerten hat die UBA-Studie nicht sauber gearbeitet, da man Arbeitsplatzgrenzwerte angesetzt hat, die allerdings nicht für die Allgemeinbevölkerung gelten. Für

die Arbeitsplatzgrenzwerte, werden höhere Werte angesetzt, als für die Allgemeinbevölkerung. Und zudem müssten auch weitere Quellen berücksichtigt werden aus denen Schadstoffe kommen. Weiterhin hat man nur die Grenzwerte für die Luftkonzentration genommen, nicht allerdings die für den Hautkontakt, dabei sind einige der Bestandteile von Kerosin auch bei Hautkontakt schädlich.

Die Starttemperatur in der Luft wurde nicht angegeben, nur die am Boden.

Zudem sind die Stoffe auch gasförmig weiterhin krebserregend und gehen sogar in die Lunge.

Die Betrachtung wurde zudem nicht für Vögel durchgeführt, die ja deutlich höher sind.

Insgesamt ist der Bericht des WDR und auch die Studie des UBA bei näherem Hinsehen nicht überzeugend. Man hat nur Teilaspekte betrachtet und diese auch noch unter optimistischen Bedingungen. Der angeblich Abbau in der Luft wurde gar nicht betrachtet obwohl die Verweilzeiten relevant sind. Es wurde nur gesagt, was angeblich am Anfang nach dem Ablass am Boden ankommt, aber nicht die Gesamtmenge, die möglich ist."