



Ratingen, 15.10.2026

Sehr geehrter Herr Minister Krischer,

wie Sie wissen, hat die Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) ihren Antrag auf Kapazitätserweiterung aus dem Jahr 2015 erneut geändert und im Dezember 2025 in der veränderten Form eingereicht. Die Offenlage endete am 1. Oktober 2026. Die Stadt Ratingen hatte bereits im Zuge der beiden ersten Offenlagen Einwendungen erhoben, die Ihnen sicherlich bekannt sind. Diese Stellungnahmen bleiben gültig und werden hiermit ausdrücklich bekräftigt.

Die Stadt Ratingen hat jedoch auch die nun geänderten Unterlagen eingehend geprüft und hat im Rahmen des Beteiligungsverfahrens aufgrund eigener Betroffenheit sowie als Trägerin öffentlicher Belange erneut ergänzende Einwendungen gegen das Vorhaben der FDG vorgebracht, da die beantragte Kapazitätserweiterung auch in der geänderten Form zahlreiche Rater Bürgerinnen und Bürger in schwerwiegender Form beeinträchtigen würde. Die Stellungnahme wurde durch den Rat der Stadt Ratingen einstimmig beschlossen.

Auch dieser Umstand mag Ihnen verdeutlichen, wie groß und flächendeckend die Befürchtung einer massiven zusätzlichen Belastung der Rater Bürgerinnen und Bürger ist. Denn die Stadt Ratingen hat ja durchaus ein starkes Interesse an einem fairen Ausgleich mit dem Flughafen, dessen Nähe der Stadt unzweifelhaft auch Vorteile bringt. Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens ist uns in Ratingen allen bewusst. Daher liegt uns daran zu unterstreichen, dass uns an einer gedeihlichen und konstruktiven Koexistenz mit dem Flughafen gelegen ist.

Die Kapazitätserweiterung in der beantragten Form ist für die Stadt Ratingen und ihre Bürgerinnen und Bürger jedoch nicht tragbar. Die Gründe hierfür möchte ich Ihnen, ergänzend zu unserer förmlichen juristischen Stellungnahme, im einstimmigen Auftrag des Rates in der gebotenen Kürze darlegen und an Sie appellieren, dem Gesundheitsschutz für die Menschen in Ihrer Abwägung den angemessenen Raum zu geben.

Eine wesentliche Änderung gegenüber früheren Fassungen des FDG-Antrags besteht darin, dass die FDG nicht mehr die Abschaffung der Gesamtobergrenze von 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres anstrebt. Das begrüßen wir als Stadt Ratingen selbstverständlich. Bei näherer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass dieser auch öffentlichkeitswirksam hervorgehobene Verzicht in seiner Auswirkung de facto gar nicht so bedeutsam ist, da es aktuell und mittelfristig absehbar bei weitem gar keine Nachfrage nach so



vielen Flugbewegungen gibt. Angesichts von 94.500 Flugbewegungen von Mai bis Oktober 2025 erscheint es auf lange Sicht völlig unrealistisch, den Deckel von 131.000 Flugbewegungen zu erreichen. Aus den Verkehrszahlen der letzten Jahre kann man stattdessen eher den Schluss ziehen, dass eine Kapazitätserweiterung überhaupt nicht erforderlich ist, da auch die bestehende Betriebsgenehmigung noch ansehnliche Kapazitätsreserven enthält.

Daher müssen wir uns – nach wie vor, aber jetzt verstärkt – mit dem auseinandersetzen, was unter dem Stichwort der „Flexibilisierung“ beantragt wird. In Zeiten des „Spitzenverkehrs“, das sind immerhin bis zu acht Stunden pro Tag, sollen künftig bis zu 60 Flugbewegungen pro Stunde koordiniert werden dürfen, in den übrigen acht Stunden bis zu 45 Flugbewegungen. Die beantragte Erhöhung der maximal zulässigen Flugbewegungen von bisher 47 auf künftig 60 pro Stunde entspricht einer Steigerung der möglichen stündlichen Spitzenkapazität um rund 27,7 Prozent.

Gleichzeitig soll statt der bisherigen festen Tagesstunden eine Art „Slot-Konto“ eingeführt werden, bei dem unter Anwendung von „Zeitscheiben“ von je 15 Minuten Flugbewegungen flexibel und beliebig verschoben werden können.

Dies ist für die betroffenen Menschen in Ratingen, die gemäß Gesamtlärbetrachtung der Accon GmbH vom 25.11.2025 teilweise bereits jetzt Lärm in einem gesundheitsgefährdenden Ausmaß ausgesetzt sind, nicht zumutbar. Denn die „Flexibilisierung“ würde unweigerlich zu einer Erhöhung des Fluglärms führen, und zwar nicht nur quantitativ, sondern auch dahingehend, dass der Lärm als belastender empfunden wird.

Zudem ist aufgrund der Zunahme des Flugverkehrs auch mit einer höheren Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch Ultrafeinstaubpartikel zu rechnen. Dies gilt insbesondere für die in der Ein- bzw. Abflugschneise lebenden Bewohnerinnen und Bewohner von Tiefenbroich.

Die Darstellung und Einschätzung insbesondere der Lärmauswirkungen durch die Kapazitätserweiterung ist in dem Antrag der FDG in mehrfacher Hinsicht unzureichend und/oder (rechts-)fehlerhaft. Im Folgenden listen wir die Mängel nur summarisch auf, ausführliche Erläuterungen enthält die juristische Stellungnahme im Rahmen des Verfahrens:

- Schon die Abwägung zwischen reinen Verkehrsinteressen der FDG und dem Gesundheitsschutz der betroffenen Menschen ist rechtsfehlerhaft, die grundrechtliche Schutzpflicht für die menschliche Gesundheit darf nicht zum Gegenstand einer Abwägung werden.



- Die für die prognostizierte Lärmauswirkung zugrunde gelegte Zahl der Flugbewegungen ist fehlerhaft und zu niedrig angesetzt. Statt des beantragten „worst case“ für die lärmbeeinträchtigten Menschen, also 131.000 Flugbewegungen, wurden einige Tausend Flugbewegungen weniger angesetzt. Dies ist ebenso unzulässig wie eine Mittelung zwischen den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres und den übrigen sechs Monaten.
- Bei der Abwicklung von 60 Flugbewegungen pro Stunde ist das Zweibahnssystem bis aufs Äußerste ausgereizt, bereits kleine Reibungsverluste stören den Betriebsablauf empfindlich. Die beantragte Kapazitätserweiterung würde somit zwangsläufig zu einer Häufung von Verspätungen führen und damit ebenso zwangsläufig zu einer Zunahme von Flügen in der besonders geschützten Nachtzeit. Eine Zunahme von Starts und Landungen von 22 bis 23 Uhr und erst recht von 23 bis 24 Uhr (Homebase-Carrier) oder gar eine Verdrängung in die Kernnacht von 0 bis 6 Uhr muss jedoch unter allen Umständen verhindert werden. Bereits jetzt ist eine besorgniserregende Zunahme von Nachtflügen festzustellen.
- Die Schwelle für gesundheitsgefährdenden Lärm wird in dem Antrag bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angesetzt. Diese Werte sind nach jüngster Forschung und Rechtsprechung veraltet, sie müssten niedriger angesetzt werden, was die Zahl der durch Lärm in gesundheitsgefährdender Weise beeinträchtigten Menschen deutlich erhöhen würde.
- Das lärmmedizinische Gutachten der Charité befasst sich unverständlichlicherweise gar nicht mit der beantragten Zeitscheibenregelung, die doch das massivste Beeinträchtigungspotenzial hat. Denn dadurch werden Verkehrs- und damit Lärmspitzen nicht mehr in einem bekannten, verlässlich begrenzten Zeitfenster auftreten, sondern unberechenbar im gesamten Tagesverlauf. Dadurch erleben die Menschen keine verlässlichen Lärmpausen mehr, sondern dürften das hohe Lärm- und Stresslevel kontinuierlich im gesamten Tagesverlauf verspüren.

Das Zeitscheiben-Modell verstößt unseres Erachtens sehr deutlich gegen den Angerlandvergleich. Darin wird bekanntlich geregelt, dass in Zeiten des Spitzenverkehrs die Ersatz-Start- und Landebahn mitbenutzt werden darf. „Zeiten des Spitzenverkehrs“ müssen jedoch klar und eindeutig definiert sein. Es kann doch nur dem Zweck und Geist des Angerlandvergleichs entsprechen, wenn Bürgerinnen und Bürger nachvollziehen können, was „Zeiten des Spitzenverkehrs“ sind. Wenn aber die FDG nach Belieben „Spitzenzeiten“ über den Tag verteilen kann, verliert auch die Nordbahn ihren Charakter als nachrangige Entlastungsbahn, sie entwickelt sich immer weiter zu einer vollwertig genutzten Start- und Landebahn im Regelbetrieb.



STADT RATINGEN
DER BÜRGERMEISTER

Dies wäre definitiv nicht mehr im Sinne des Angerlandvergleichs. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir alle Mittel ausschöpfen werden, um den Angerlandvergleich und damit die Rater Bürgerinnen und Bürger vor gesundheitsgefährdendem Lärm zu schützen.

Mit freundlichen Grüßen

Patrick Anders, Bürgermeister