



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
Herrn André Kuper MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE**  
**18/1009**

A11

Oliver Krischer

17. März 2023

Seite 1 von 1

Aktenzeichen 58.34.07.01  
bei Antwort bitte angeben

MR Priggemeier  
Telefon 0211 4566-828  
Telefax 0211 4566-388  
ruben.priggemeier@munv.nrw.  
de

Umsatzsteuer  
ID-Nr.: DE 306 505 705

## **Nachtflugregelung am Verkehrsflughafen Düsseldorf** Sitzung des Verkehrsausschusses am 22. März 2023

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den erbetenen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur Nachtflugregelung am Verkehrsflughafen Düsseldorf mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Emilie-Preyer-Platz 1  
40479 Düsseldorf  
Telefon 0211 4566-0  
Telefax 0211 4566-388  
poststelle@munv.nrw.de  
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Rheinbahn Linien U78 und U79  
oder Buslinie 722 (Messe)  
Haltestelle Nordstraße





**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
am

22. März 2023

Schriftlicher Bericht

**Nachtflugregelung am Verkehrsflughafen Düsseldorf**

## **Vorbemerkung:**

Es ist eine wichtige, den Luftfahrtbehörden obliegende Aufgabe, dafür zu sorgen, dass der Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sichergestellt und die Zumutbarkeitsschwelle somit nicht überschritten wird. Der Einhaltung dieser Zumutbarkeitsschwelle kommt eine besondere Bedeutung zu, denn Lärm kann grundsätzlich die Gesundheit schädigen, insbesondere Lärm in der Nacht.

Die Lösung dieser durch das geltende Recht vorgegebenen Aufgabe des Lärmschutzes an Flughäfen erfordert aber auch eine sorgfältige Abwägung. Dieser Abwägungsprozess findet in jedem Einzelfall im Rahmen der luftrechtlichen Genehmigungsverfahren nach § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sowie der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren nach §§ 8 ff. LuftVG statt.

In luftrechtlichen Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren muss die Luftfahrtbehörde die Fluglärmproblematik durch Maßnahmen zum Fluglärmschutz so bewältigen, dass der Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sichergestellt und somit die Zumutbarkeitsschwelle nicht überschritten wird.

Die gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

### **1. Welche Nachtflugregelung gilt konkret?**

### **5. Wann läuft die aktuelle Nachtflugregelung aus?**

### **6. Gibt es für die Anschlussregelung bereits konkrete Überlegungen, wie diese ausgestaltet werden soll?**

Die Zulässigkeit von Nachtflugbewegungen (zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr) am Flughafen Düsseldorf ist zur Verminderung der Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Flughafens eingeschränkt. Zum einen beschränkt Ziffer III. 6.4 der Änderungsgenehmigung vom 09.11.2005 die Anzahl der in der ersten Nachtstunde (22:00 - 23:00 Uhr) planbaren Flugbewegungen auf 33 Landungen (gegenüber 47 planbaren Flugbewegungen im Tagzeitraum). Zum anderen ist die Zulässigkeit von Nachtflugbewegungen maßgeblich durch die geltenden mit Wirkung ab dem 01.11.2007 geänderten Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf, die Teil der bestandskräftigen Betriebsgenehmigung sind, eingeschränkt. Eine Kopie dieser Nachtflugbeschränkungen ist diesem Bericht als **Anlage** beigelegt.

Die geltenden Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Düsseldorf erlauben planbare Starts zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr und planbare Landungen zwischen 06:00 Uhr und 23:00 Uhr. Darüber hinaus bestehen Ausnahmetatbestände für verspätete Starts und Landungen, wobei zwischen Ausnahmetatbeständen mit und ohne Erfordernis einer Ausnahmeerteilung durch die örtliche Luftaufsicht im Einzelfall zu unterscheiden ist. Das Bestehen eines solchen Systems von Ausnahme- und Verspätungstatbeständen entspricht dem an vergleichbaren internationalen Verkehrsflughäfen dieser Größenordnung und Verkehrsbedeutung üblichen Standard. Es ist in der obergerichtlichen und höchstrichterlichen Rechtsprechung anerkannt, dass durch geeignete Regelungen flexible Reaktionen auf Sondersituationen ermöglicht werden müssen, da der Luftverkehr durch seine internationale Vernetzung und vielfältige Einflüsse verspätungsanfällig ist. Im Wesentlichen ist (bei grober Vereinfachung) Folgendes geregelt:

Planmäßige Starts sind von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr unzulässig. Luftfahrzeuge, die vor 21:50 Uhr die Abstellposition verlassen haben (Pünktlichkeitskriterium), dürfen den Start jedoch auch nach 22:00 Uhr – ohne Ausnahmegenehmigung – durchführen. Für verspätete Starts kann die örtliche Luftaufsicht (Bezirksregierung Düsseldorf) im Einzelfall bis 23:00 Uhr eine Ausnahmegenehmigung erteilen, wenn diese zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Flugbetriebs oder zur Vermeidung erheblicher Störungen im betrieblichen Ablauf eines Luftfahrtunternehmens erforderlich ist (Ziff. 4.2 bzw. 5.2 der Nachtflugbeschränkungen). Sie kann darüber hinaus in begründeten Einzelfällen weitere Ausnahmen insbesondere dann zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist (Ziff. 7 der Nachtflugbeschränkungen).

Planmäßige Landungen lassen die Nachtflugbeschränkungen bis 23:00 Uhr zu, wobei die Anzahl der in der ersten Nachtstunde (22:00 - 23:00 Uhr) planbaren Landungen auf 33 Landungen begrenzt ist (s.o.). Verspätete Landungen sind grundsätzlich bis 23:30 Uhr, für Luftfahrtunternehmen mit einem anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunkt (sog. Home Base Carrier) überdies bis 00:00 Uhr sowie zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung und zahlenmäßige Begrenzung zulässig. Landungen aus Sicherheitsgründen sowie in Notfällen (u.a. Katastrophen- und medizinische Hilfseinsätze) sind jederzeit zulässig. Darüber hinaus kann die örtliche Luftaufsicht (Bezirksregierung Düsseldorf) in begründeten Einzelfällen Ausnahmen insbesondere dann zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist (Ziff. 7 der Nachtflugbeschränkungen).

Die Nachtflugbeschränkungen für den Verkehrsflughafen Düsseldorf gelten zeitlich uneingeschränkt. Sie wurden mit Wirkung ab dem 1. November 2007 entfristet. Daher stellt sich die Frage einer „Anschlussregelung“ – außerhalb von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren – nicht.

**2. Wie wird die gegenwärtige Nachtflugregelung eingehalten, zu welchen Abweichungen kommt es?**

Der durch die Bezirksregierung Düsseldorf in ihrer Zuständigkeit als örtliche Luftaufsicht überwachte (Nacht-)Flugbetrieb ist rechtlich nicht zu beanstanden und steht im Einklang mit den geltenden Nachtflugbeschränkungen. Starts und Landungen, die unter Ausnutzung der Verspätungstatbestände oder auf Grundlage einer Ausnahmegenehmigung der örtlichen Luftaufsicht erfolgen, sind rechtlich zulässig und stellen keine Verstöße gegen die Nachtflugbeschränkungen dar. Die ungeplante Inanspruchnahme der Verspätungstatbestände der Nachtflugbeschränkungen ist rechtlich nicht zu beanstanden. Insbesondere besteht kein Kontingent im Sinne einer zahlenmäßigen Begrenzung der Verspätungslandungen.

**3. Wie hat sich die Anzahl der Landungen nach 23:00 Uhr seit dem Jahr 2019 entwickelt?**

**Verspätungslandungen von Strahlflugzeugen**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Landungen (23:00 - 06:00 Uhr) im gesamten Jahr</b>	1.363	1.991	1.800	2.075	1.534	227	378	1.483
<b>Landungen (23:00 - 06:00 Uhr) in den Monaten Mai – September</b>	968	1.483	1.268	1.476	987	54	201	1.185
<b>Landungen (23:00 - 06:00 Uhr) im Oktober inkl. der verkehrsreichen Herbstferien</b>	134	272	158	208	195	17	90	84

**4. Wie bewertet die Landesregierung die gegenwärtige Realität in Bezug auf die Erwartungen des OVG Münster, in dessen Urteil vom 22. März 2017 (20 D 30/14, Rn. 92)?**

**7. Welche Möglichkeiten hat die Landesregierung, in Person von Landesverkehrsminister Oliver Krischer, außerhalb des laufenden Planfeststellungsverfahrens**

**zum Antrag des Flughafens Düsseldorf eine Neuregelung der Nachtschutzbestimmungen vorzunehmen, um die Nachtruhe in den Anrainergemeinden des Flughafens im Interesse der betroffenen Bevölkerung besser realisieren zu können?**

Mit Urteil vom 22.03.2017 hat das OVG NRW darauf hingewiesen, dass die Frage der Zulassung der 33 planbaren Landungen in der ersten Nachtstunde von 22:00 Uhr bis 23:00 nicht isoliert, sondern als Teil des Lärmschutzkonzeptes für die Gesamtnacht zu betrachten seien (OVG NRW, Urteil vom 22.03.2017 - 20 D 30/14.AK, Rn. 88).

Gerade auch vor dem Hintergrund dieses Gesamtlärmschutzkonzeptes der Genehmigung 2005/2007, welches auf der festgelegten Abstufung der Koordinierungseckwerte bei verpflichtender Mitbenutzung der Parallelbahn in der letzten Tagstunde von 21:00 Uhr bis 22:00 Uhr und Beschränkung der planbaren Flugbewegungen auf Landungen bei gleichzeitigem Verbot planbarer Starts in der ersten Nachtstunde von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr, ergänzt durch die Regelungen der Nachtflugbeschränkungen, basiert, hat es die 33 planbaren Landungen in der ersten Nachtstunde betrachtet und gebilligt (vgl. OVG NRW, Urteil vom 22.03.2017 - 20 D 30/14.AK, Rn. 88 ff.).

Das vom Gericht umschriebene Lärmschutzkonzept für die Gesamtnacht am Flughafen Düsseldorf (vgl. OVG NRW, Urteil vom 22.03.2017 - 20 D 30/14.AK, Rn. 92) wird durch den tatsächlichen Flugbetrieb nicht infrage gestellt. Die Landesregierung erkennt an, dass die Häufung von verspäteten Starts im Jahr 2022 nach 22:00 Uhr aufgrund von Ausnahmegenehmigungen der örtlichen Luftaufsicht infolge der erheblichen Störungen der betrieblichen Abläufe des Luftverkehrs in einigen besonders kritischen Nächten der Sommerferienmonate vor dem Hintergrund des Gedankens der Begrenzung der (planbaren) Flugbewegungen in der ersten Nachtstunde von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr sehr unbefriedigend war. Diese Häufung von Starts nach 22:00 Uhr stellt jedoch eine bis dato einmalige Sondersituation dar. Auch die hohe Anzahl verspäteter Landungen ist letztlich nicht zufriedenstellend. Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass sich abgesehen von der vorgenannten Besonderheit vermehrter nächtlicher Starts die Zahlen der Nachtflugbewegungen im Jahr 2022 bezogen auf die einzelnen Zeitscheiben der Nacht gegenüber den im Zeitpunkt der Entscheidung des OVG NRW im Jahr 2017 bestehenden Nachtflugbewegungszahlen als im Wesentlichen unverändert darstellen.

## **Ausblick:**

Die Landesregierung erwartet von sämtlichen Akteuren des Luftverkehrs (die Flughafen Düsseldorf GmbH, die Fluggesellschaften, die Bodenverkehrsdienste, die für die Sicherheitskontrollen zuständigen Sicherheitsunternehmen und die Flugsicherung), die betrieblichen Abläufe zu stabilisieren und Verspätungen auf ein Minimum zu reduzieren.

Gleichzeitig erkennt sie an, dass die Akteure des Luftverkehrs bereits seit Anfang des Sommers vergangenen Jahres sehr bemüht waren und dies weiterhin sind, kurzfristig Abhilfe zu schaffen. Jüngst hat etwa die Flughafen Düsseldorf GmbH ein umfangreiches Maßnahmenprogramm („Off-Block“-Programm) zur Erhöhung der operativen Stabilität des Flughafens Düsseldorf angekündigt.

Auch die in bundesstaatlicher Verantwortung liegenden Abläufe des Luftverkehrs müssen optimiert werden. Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass die in der Vergangenheit aufgetretenen Probleme bei der Sicherheitskontrolle am Flughafen Düsseldorf schnellstmöglich behoben werden. So wurde auf Initiative des Landes erreicht, dass das Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) seine Zuständigkeit für die Sicherheitskontrollen auf den Flughafenbetreiber zu übertragen bereit ist, wenn mit diesem der Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages erreicht werden kann. Ferner hat die Landesregierung das BMI dringend gebeten, Kontrolltechnik der neueren Generation vorrangig in Düsseldorf einzusetzen, sobald diese verfügbar ist. Hierdurch würde ein höherer Durchsatz von kontrollierten Personen erreicht.

Die Landesregierung hofft, dass durch die Anstrengungen aller Beteiligten der positive Trend aus dem Oktober 2022 im Jahr 2023 fortgesetzt und eine dem Sommer 2022 vergleichbare Verspätungssituation am Flughafen Düsseldorf vermieden werden kann.

Es wird ferner darauf hingewiesen, dass das Fluglärmschutzgesetz (Bundesgesetz) spätestens im Jahr 2027 evaluiert werden muss. Unter anderem müssen die Werte zur Abgrenzung der Lärmschutzbereiche und der einzelnen Schutzzonen unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik überprüft werden. Seit dem letzten Evaluationsbericht aus dem Jahr 2019 liegen neue Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung vor. Die WHO hat zwischenzeitlich Leitlinien für Umgebungslärm mit weitergehenden Empfehlungen im Hinblick auf den Fluglärm veröffentlicht. Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW wird sich im Rahmen der Evaluierung des Fluglärmschutzgesetzes frühzeitig dafür einsetzen, insbesondere den aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung sowie die Empfehlungen der WHO zu Umgebungslärm 2018 zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang wird auch hingewiesen auf einen unter Beteiligung Nordrhein-Westfalens abgefassten Bericht der Bund-Länder-Arbeitsgruppe Umweltbezogener Gesundheitsschutz (<https://www.umwelt-und-gesundheit.nrw.de/fileadmin/redaktion/PDF->



Dateien/20220705\_LAUG\_Bericht\_L%C3%A4rmschutz\_Feb.\_2022.pdf), der den aktuellen Kenntnisstand zu Lärmwirkungen darstellt.

## III.

## Ministerium für Bauen und Verkehr

**Veröffentlichung der mit Wirkung  
ab dem 1.11.2007 geänderten  
Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen  
auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf**

Bek. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr  
– II A 3 – 31 – 21/12 (4) – v. 20.9.2007

Zur Verminderung der Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Verkehrsflughafens Düsseldorf wird die vom Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen am 16. Dezember 1958 – Az.: IV/D-31-22 – erteilte Genehmigung für den Betrieb des Verkehrsflughafens Düsseldorf gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467), im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wie folgt geändert:

- 1 Strahlflugzeuge ohne Lärmzulassung nach ICAO Annex 16
  - 1.1 Starts und Landungen sind in der Zeit von 19.00 Uhr (18.50 Uhr off blocks) bis 8.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
- 2 Strahlflugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 2
  - 2.1 Starts und Landungen sind in der Zeit von 19.00 Uhr (18.50 Uhr off blocks) bis 8.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
- 3 Strahlflugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, die nicht in der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (vgl. Nr. 4) enthalten sind
  - 3.1 Starts und Landungen sind in der Zeit von 22.00 Uhr (21.50 off blocks) bis 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
- 4 Strahlflugzeuge mit einer Zulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, die in der jeweiligen geltenden Fassung der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen enthalten sind (vgl. Anlage)
  - 4.1 Planmäßige Starts sind in der Zeit von 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) bis 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
  - 4.2 Für verspätete Starts im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr kann die Luftaufsicht im Einzelfall bis 23.00 Uhr (22.50 Uhr off blocks) Ortszeit eine Ausnahmegenehmigung erteilen, wenn diese zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Flugbetriebs oder zur Vermeidung erheblicher Störungen im betrieblichen Ablauf eines Luftfahrtunternehmens erforderlich ist.
  - 4.3 Planmäßige Landungen sind in der Zeit von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
  - 4.4 Verspätete Landungen im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr sind in der Zeit von 23.30 Uhr bis 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
  - 4.5 Verspätete Landungen von Flugzeugen, die
    - im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr eingesetzt werden
    - und**
    - Luftfahrtunternehmen gehören, die auf dem Flughafen Düsseldorf einen von der Genehmigungsbehörde anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunkt unterhalten,
 sind in der Zeit von 00.00 Uhr bis 5.00 Uhr Ortszeit unzulässig; bei Wegfall eines anerkannten örtlichen

Wartungsschwerpunktes kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag eines anderen Luftfahrtunternehmens den Flughafen Düsseldorf als örtlichen Wartungsschwerpunkt anerkennen.

- 4.6 Bei einer Änderung der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dürfen die in der Neufassung nicht mehr enthaltenen Strahlflugzeugtypen bis zum Ablauf der Geltungsdauer dieser Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen weiterhin verwendet werden.
- 4.7 Nach dem Zeitpunkt der letzten Aktualisierung der Bonusliste neu in der Bundesrepublik Deutschland im Luftverkehr eingesetztes, nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3 zertifiziertes Fluggerät mit moderner Triebwerkstechnik (z.B. Boeing B 737-600/700/800/900; Bombardier CRJ 700; Gulfstream V, Tupolev TU-204) gilt bis zur Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über seine Aufnahme als Bonuslisten-Fluggerät.
- 5 Propellerflugzeuge
  - 5.1 Starts und Landungen sind in der Zeit von 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) bis 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
  - 5.2 Von diesen Beschränkungen ausgenommen sind Starts und Landungen von Propellerflugzeugen, die über eine der folgenden Lärmzulassungen verfügen: ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, Kapitel 4, Kapitel 5, Kapitel 6 oder Kapitel 10.  
Für Propellerflugzeuge mit mehr als 9 Tonnen MTOM gilt:
    - Planmäßige Starts sind in der Zeit von 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) bis 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
    - Für verspätete Starts im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr kann die Luftaufsicht im Einzelfall bis 23.00 Uhr (22.50 Uhr off blocks) Ortszeit eine Ausnahmegenehmigung erteilen, wenn diese zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Flugbetriebs oder zur Vermeidung erheblicher Störungen im betrieblichen Ablauf eines Luftfahrtunternehmens erforderlich ist.
    - Planmäßige Landungen sind in der Zeit von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
    - Verspätete Landungen im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr sind in der Zeit von 23.30 Uhr bis 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
- 6 Von den Beschränkungen sind ausgenommen:
  - 6.1 Landungen von Luftfahrzeugen, die den Flughafen Düsseldorf nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen anfliegen.
  - 6.2 Starts und Landungen im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz sowie sonstigen Notfällen; Starts jedoch nur vorbehaltlich der Einzelgenehmigung durch die Luftaufsicht.
  - 6.3 Vermessungsflüge der DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH).
- 7 Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann die Bezirksregierung Düsseldorf (Luftaufsichtsstelle am Flughafen Düsseldorf) in begründeten Einzelfällen weitere Ausnahmen insbesondere dann zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.  
Anträge sind gegebenenfalls zu richten an:  
Luftaufsichtsstelle  
Flughafen Düsseldorf  
40474 Düsseldorf  
Telefon: 02 11-421 63 64  
Telefax: 02 11-421 64 93

- 8 Die zuvor genannten Beschränkungen treten mit Wirkung vom:

1. November 2007

in Kraft.

Eine Änderung dieser Beschränkungen bleibt vorbehalten, wenn insbesondere neue umwelttechnische oder -rechtliche Rahmenbedingungen, wie z. B. veränderte gesetzliche Vorschriften oder Änderungen der Vorschriften für die Lärmzulassung für Luftfahrzeuge nach ICAO Annex 16, diese geboten erscheinen lassen oder aber Entwicklungen in der Regionalpolitik oder im internationalen Luftverkehrsmarkt diese erfordern.

#### Anlage

#### NfL I – 83/03

##### Bonusliste für startende und landende Flugzeuge

Die Bonuslisten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, die von den Flughäfen zur Differenzierung der Landegebühen im Rahmen des Listenverfahrens angewendet werden können, sind überarbeitet worden. Es wird darauf hingewiesen, dass neu auf den Markt kommende Flugzeugtypen solange so behandelt werden sollen, als ob sie bereits auf der Liste stünden, bis entsprechende Messdaten vorliegen, die die Aufnahme in die Liste rechtfertigen.

Damit gelten ab 1. Januar 2003 die Listen in der folgenden Form:

Die ab dem 1. Januar 2003 gültigen Bonuslisten (veröffentlicht in den NfL I – 83/03) umfassen folgende Flugzeug-Typen:

##### Für den Abflug:

alle Baureihen/-muster mit einer MTOM\* unter 25 t

Airbus 300  
Airbus 310  
Airbus 330  
Airbus 340  
Airbus A319/320/321  
BAe 146/AVRO RJ-Baureihe  
Boeing 717  
Boeing 727-100 Reengined mit 3 Tay-Triebwerken  
Boeing 737 Typen 300 bis 800  
Boeing 747-400  
Boeing 757  
Boeing 767  
Boeing 777  
Canadair RJ  
Dash 8-400  
Fokker 70/100  
Gulfstream IV/V  
Lockheed 1011  
McDonnell Douglas DC 10  
McDonnell Douglas DC 8-70-Baureihe  
McDonnell Douglas MD 11  
McDonnell Douglas MD 90  
Tupolew 204

\* Maximum Take Off Mass

##### Für den Anflug:

alle Baureihen/-muster mit einer MTOM\* unter 25 t

Airbus 300  
Airbus 310

Airbus 330  
Airbus 340  
Airbus A319/320/321  
BAe 146/AVRO RJ-Baureihe  
Boeing 717  
Boeing 727-100 Reengined mit 3 Tay-Triebwerken  
Boeing 737 Typen 300 bis 800  
Boeing 747-400  
Boeing 757  
Boeing 767  
Boeing 777  
Canadair RJ  
Dash 8-400  
Fokker 70/100  
Gulfstream IV/V  
McDonnell Douglas DC 10-30  
McDonnell Douglas DC 8-70-Baureihe  
McDonnell Douglas MD 11  
McDonnell Douglas MD 80-Baureihe  
McDonnell Douglas MD 90  
Tupolew 204  
\* Maximum Take Off Mass

NfL I – 6/03 wird hiermit aufgehoben.

Bonn, den 18. Februar 2003

LS 11/28.35.00 – 03

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen

Im Auftrag  
Hellenbroich

– MBl. NRW. 2007 S. 651

#### Landeswahlleiterin

##### Bundestagswahl 2005 Vernichtung von Wahlunterlagen

Bek. d. Landeswahlleiterin  
– 12 – 35.04.00 – v. 26.9.2007

Gemäß § 90 Abs. 2 und 3 der Bundeswahlordnung (BWO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. April 2002 (BGBl. I S. 1376), zuletzt geändert durch Verordnung vom 30. Juni 2005 (BGBl. I S. 1951) lasse ich die Vernichtung der Wahlunterlagen der Bundestagswahl vom 18. September 2005 in allen nordrhein-westfälischen Wahlkreisen zu, soweit die Wahlunterlagen nicht für die Strafverfolgungsbehörde zur Ermittlung einer Wahlstrafat von Bedeutung sein können. Entsprechendes gilt gemäß § 17 Abs. 3 der Verordnung über den Einsatz von Wahlgeräten bei Wahlen zum Deutschen Bundestag und der Abgeordneten des Europäischen Parlaments in der Bundesrepublik Deutschland (Bundeswahlgeräteverordnung – BWahlGV –) vom 3. September 1975 (BGBl. I S. 2459), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. April 1999 (BGBl. I S. 749) für die Aufhebung der Sperrung und Versiegelung der Wahlgeräte oder der Stimmenspeicher.

– MBl. NRW. 2007 S. 652