

Dortmund Airport
Flughafenring 11
44319 Dortmund

Telefon
+49.231.92 13-01
Telefax
+49.231.92 13-125

E-Mail
service@dortmund-airport.de
SITA
DTMAPXH

Dortmund Airport Postfach 13 02 61, 44312 Dortmund

Seite
1/26

Ihr Schreiben	Unser Zeichen	Es schreibt
--		
Ihr Zeichen	Telefon	E-Mail
--	+49.231.92 13-	
Datum	Telefax	
28.12.2010	+49.231.92 13-	

Verkehrsflughafen Dortmund
Luftrechtliche Genehmigung vom 14. Juli 1986 i.d.F. vom 24.01.2000,
geändert am 07.05.2009 (Az.: 26.01.01.02-EDLW)
hier: Antrag auf Änderung der Betriebszeit (Nrn. 7, 7a)

Sehr geehrter Herr ,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Flughafen Dortmund GmbH beantragt, im Wege eines Änderungsge-
nehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 S. 2, § 8 Abs. 4 S. 2 LuftVG i.d.F.
der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert
durch Gesetz vom 05.08.2010 (BGBl. I S. 1126) der luftrechtlichen Ge-
nehmigung des Verkehrsflughafens Dortmund vom 14. Juli 1986, neu ge-
fasst am 24.01.2000, sowie zuletzt geändert am 07.05.2009 (Az.:
26.01.01.02-EDLW) in Nr. 7 und Nr. 7a folgende Fassung zu geben:

- „7. Der Flughafen dient dem allgemeinen Verkehr mit Luftfahrzeugen nach Sicht- und Instrumen-
tenflugregeln für Präzisions- und Nichtpräzisi-
onsanflugverfahren zwischen 06:00 und 22:30
Uhr (Ortszeit). Für auf dem Verkehrsflughafen
Dortmund stationierte oder auf dem Verkehrs-
flughafen Dortmund über Nacht verbleibende
Luftfahrzeuge gilt eine allgemeine Betriebszeit
von 06:00 bis 23:00 Uhr (Ortszeit).

Flughafen Dortmund GmbH
Geschäftsführer
Markus Bunk
Aufsichtsratsvorsitzender
Guntram Pehlke
Handelsregister
Amtsgericht Dortmund
HRB 2491

- 7.a Flugzeuge im flugplanmäßigen Verkehr (scheduled Flights), deren planmäßige Landungen bzw. Starts auf dem Verkehrsflughafen Dortmund bis 22:30 Uhr vorgesehen sind, dürfen nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) noch bis 23:00 Uhr (Ortszeit) starten und landen. Flugzeuge im planmäßigen Verkehr (scheduled Flights), die auf dem Verkehrsflughafen Dortmund stationiert sind oder über Nacht auf dem Verkehrsflughafen Dortmund verbleiben und deren planmäßige Landung gemäß Flugplan bis 23.00 Uhr (Ortszeit) auf dem Verkehrsflughafen Dortmund vorgesehen sind, dürfen nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) noch bis 23:30 Uhr (Ortszeit) landen.

Es dürfen nur Flugzeuge für verspätete Starts oder Landungen auf dem Verkehrsflughafen Dortmund zugelassen werden, die aufgrund ihrer besonderen lärmarmen Bauweise in der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen in ihrer jeweiligen Fassung enthalten sind. Die Genehmigung des Platzhalters (PPR) darf nur erteilt werden, wenn sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung ergibt.“

Mit dem Antrag auf Änderung der luftrechtlichen Genehmigung für den Verkehrsflughafen Dortmund werden folgende Stellungnahmen und Gutachten vorgelegt:

- Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Verkehrsflughafen Dortmund bis zum Jahr 2025, Desel Consulting / Airport Research Center GmbH, Februar 2010,
- Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22:00 und 24:00 Uhr am Flughafen Dortmund, Desel Consulting / Airport Research Center GmbH, Februar 2010,
- Gutachterliche Stellungnahme zu den zur Abstimmung anste-

henden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund, Desel Consulting / Airport Research Center GmbH, 12. November 2010,

- Prognose der regionalwirtschaftliche Effekte des Flughafens Dortmund für das Jahr 2025, Institut der Verkehrswissenschaft der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, Februar 2010,
- Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der Betriebszeitenregelung gemäß des Beschlusses des Rates der Stadt Dortmund vom 18. November 2010 auf die regionalwirtschaftlichen Effekte, Institut für Verkehrswissenschaft der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, November 2010,
- Prognose über die Lärmimmission aus dem Flugverkehr des Flughafens Dortmund im Jahr 2025 unter Berücksichtigung einer Ausweitung der Betriebszeiten („Planfall 2025“), ADU cologne, 22. März 2010,
- Stellungnahme zu den Ergebnissen der Fluglärmuntersuchung vom 22. März 2010, ADU cologne, 19. November 2010,
- Technische Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Lufthygiene, Ingenieurbüro Dr. Dröscher, Juli 2010,
- Stellungnahme zu den Auswirkungen der zur Abstimmung anstehenden veränderten Betriebszeitenregelungen auf die lufthygienische Untersuchung und die flugmeteorologische Untersuchung, Ingenieurbüro Dr. Dröscher, 22. November 2010,
- Bewertung der Auswirkungen auf die flugmeteorologischen Bedingungen, Ingenieurbüro Dr. Dröscher, Juli 2010,
- Lärmmedizinische Stellungnahme Flughafen Dortmund, Lärmimmission aus dem Flugverkehr Planfall 2025, Prof. Dr. Scheuch, 29.11.2010,
- Änderung der Betriebszeiten am Flughafen Dortmund, Studie über die Verträglichkeit mit der Umwelt, Planungsbüro Drecker, Dezember 2010.

Der Antrag auf Änderung der Betriebszeiten für den Verkehrsflughafen Dortmund wird wie folgt begründet:

1. Das Verfahren

1.1 Die bestehende Betriebszeitenregelung

Die am 24.01.2000 geänderte, ergänzte und neu gefasste Genehmigung für den Verkehrsflughafen Dortmund vom 14. Juli 1986 hat die Betriebszeit für den Verkehrsflughafen Dortmund auf 06:00 bis 22:00 Uhr (Ortszeit) festgesetzt. Die Genehmigungsänderung vom 29.01.2003 (ergänzt am 28. September 2005) hat die luftrechtliche Genehmigung für den Verkehrsflughafen Dortmund in Nr. 7a um eine Verspätungsregelung (verspätete Landungen bis 23:00 Uhr) ergänzt.

1.2 Die Änderung der Betriebszeitenregelung als Genehmigungsänderungsverfahren

Mit dem hier gestellten Antrag wird die Erweiterung der Betriebszeit von 22:00 bis 22:30 Uhr begehrt. Für auf dem Verkehrsflughafen Dortmund stationierte oder über Nacht verbleibende Luftfahrzeuge soll die Betriebszeit darüber hinaus bis 23:00 Uhr erweitert werden. Die Verspätungsregelung soll im Wege der Genehmigungsänderung mit einer Verspätungstoleranz von jeweils einer halben Stunde an die erweiterten Betriebszeiten angepasst werden. Starts von Luftfahrzeugen nach 23:00 Uhr (Ortszeit) sind nach wie vor auf dem Verkehrsflughafen Dortmund nicht zulässig.

Die mit dem Antrag von der Flughafen Dortmund GmbH nachgesuchte Änderung der luftrechtlichen Genehmigung für den Verkehrsflughafen Dortmund ist wesentlich, § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG. Nach § 6 Abs. 4 S. 2, § 8 Abs. 4 S. 2 LuftVG bedarf die Änderung der Betriebszeitenregelung, selbst wenn diese zuvor Gegenstand einer Änderungsplanfeststellung gewesen ist, ausschließlich einer Genehmigung entsprechend § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG. Ein Planfeststellungsverfahren ist nicht durchzuführen.

- so ausdrücklich: BVerwG, U. vom 20. April 2005 -
BVerwG 4 C 18.03 -, Bl. 9 der Urteilsausfertigung -

Da die Rechtsgrundlage des Änderungsgenehmigungsverfahrens § 8 Abs. 4 S. 2 LuftVG i.V.m. § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG ist, richtet sich das Verwaltungsverfahren, namentlich das Anhörungsverfahren ausschließlich nach § 28 NRW VwVfG, wie sich auch aus § 6 Abs. 5 S. 2 LuftVG ergibt, und nicht nach den für das Planfeststellungsverfahren geltenden Verwaltungsvorschriften des § 10 Abs. 2 LuftVG, §§ 72 ff. NRW VwVfG einschließlich § 73 Abs. 6 NRW VwVfG.

1.3 Die Zuständigkeit

Der Antrag auf Genehmigungsänderung nach § 8 Abs. 4 S. 2, § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG ist nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 LuftfahrtZustVO vom 7. August 2007 (GVNRW S. 316) bei der Bezirksregierung Münster als der für die Durchführung des Verwaltungsverfahrens und für die Entscheidung über den Antrag der Flughafen Dortmund GmbH zuständigen Behörde (§ 6 LuftVG i.V.m. § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG) zu stellen.

1.4 Die Umweltverträglichkeitsprüfung

Gegenstand des Änderungsantrages ist ausschließlich die Änderung einer Betriebsregelung mit der Folge, dass die Vorschriften über die Planfeststellung, §§ 8 ff. LuftVG, auf das Verfahren nicht anwendbar sind. Dies gilt auch im Hinblick auf § 8 Abs. 1 S. 2 LuftVG (Prüfung der Umweltverträglichkeit). Gleichwohl hat die Flughafen Dortmund GmbH über die Anforderungen des § 6 LuftVG und der §§ 3 ff. UVPG hinaus den Antragsunterlagen eine Studie über die Verträglichkeit der beabsichtigten Betriebszeitenänderung im Umfeld beigefügt.

2. **Die Veranlassung des Antrages**

2.1 Die Auswirkungen der bestehenden Betriebszeitregelung

Die luftrechtliche Genehmigung für den Verkehrsflughafen Dortmund vom 14. Juli 1986 i.d.F. ihrer Änderung vom 24.01.2000 lässt in Nr. 7 (regelmäßige) Starts und Landungen auf dem Verkehrsflughafen Dortmund ausschließlich zwischen 06:00 und 22:00 Uhr (Ortszeit) zu.

Diese (Regel-) Betriebszeit hat in den Jahren 2008/2009 zu folgender Entwicklung geführt: Zunächst hat die Deutsche Lufthansa AG die Bedienung von Frankfurt, seit Sommer 2008 auch von München, aufgegeben, da bei Ankunftszeiten bis 22:00 Uhr auf dem Verkehrsflughafen Dortmund eine hinreichende Anschlussqualität an diese Hubs für die späten Abbringer nicht gegeben ist. Die Fluggesellschaft EasyJet hat zunächst die auf dem Verkehrsflughafen Dortmund vier stationierten Flugzeuge auf drei reduziert und zum Winterflugplan 2008/2009 unter Verweis auf die Betriebszeit des Verkehrsflughafens Dortmund die Basis Dortmund gänzlich aufgegeben. Es werden mittlerweile nur noch einzelne Strecken bedient. Germanwings hat, ebenfalls aufgrund der Betriebszeit, das Streckenportfolio und die Anzahl der auf dem Verkehrsflughafen Dortmund stationierten Flugzeuge halbiert. Aus dieser Entwicklung ist abzulesen, dass das Ende der Flugbetriebszeit um 22:00 Uhr die Luftverkehrsgesellschaften daran hindert, ein der tatsächlichen Nachfrage entsprechendes Flugangebot am Verkehrsflughafen Dortmund zu entwickeln, um dessen Markt abzudecken, und Luftfahrzeuge auf dem Verkehrsflughafen Dortmund zu stationieren.

Die Flughafen Dortmund GmbH hat gutachterlich untersuchen lassen, welche Änderungen an die Betriebszeit erfüllt sein müssen, um der Entwicklung der Jahre 2008/2009 entgegenzutreten und ein der tatsächlichen Nachfrage entsprechendes Flugangebot am Dortmunder Flughafen zu entwickeln. Diese Untersuchungen haben ergeben, dass zur Sicherstellung der Anschlüsse des Verkehrsflughafens Dortmund an die europäischen Verkehrsknoten sowie zur Sicherung der erforderlichen Umlaufzeiten im Passagierverkehr am Beispiel der Luftverkehrsgesellschaften EasyJet und Air Berlin, eine Mindestbetriebszeit von 06:00 bis 23:00 Uhr (unter Einschluss der auf dem Verkehrsflughafen Dortmund stationierten und über Nacht verbleibenden Luftfahrzeuge) nebst Verspätungsregelung erforderlich ist.

Der Aufsichtsrat der Flughafen Dortmund GmbH hat auf der Grundlage der von der Flughafen Dortmund GmbH eingeholten gutachterlichen Stellungnahmen die Geschäftsführung der Flughafen Dortmund GmbH beauftragt, einen entsprechenden Antrag auf Änderung der luftrechtlichen Genehmigung zu stellen. Die von der Flughafen Dortmund GmbH eingeholten Gutachten sind diesem

Änderungsantrag in der **Anlage** beigefügt.

2.2 Der Beschluss des Rates der Stadt Dortmund vom 18.11.2010

Der Rat der Stadt Dortmund hat mit Beschluss vom 18.11.2010 die Absicht der Flughafen Dortmund GmbH, die Rahmenbedingungen des Flughafens durch eine Betriebszeitenerweiterung den Anforderungen des modernen Luftverkehrs anzupassen, bestätigt. Er hat der Erweiterung der allgemeinen Betriebszeit von 06:00 bis 22:30 Uhr (nebst Verspätungsregelung für Landungen und Starts bis 23:00 Uhr) sowie der Erweiterung der Betriebszeit für in Dortmund stationierte oder über Nacht in Dortmund verbleibende Fluggeräte von 06:00 bis 23:00 Uhr (nebst Verspätungsregelung für Landungen bis 23:30 Uhr) zugestimmt.

3. **Die Rechtfertigung der Betriebszeiterweiterung**

3.1 Der besondere Bedarf

3.1.1 Der Regelflugbetrieb

Die Flughafen Dortmund GmbH hat den besonderen Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen am Tagesrand (22:00 bis 24:00 Uhr) gutachterlich untersuchen lassen.

Das Gutachten der Sachverständigen Desel Consulting / Airport Research Center, Februar 2010, ist dem Antrag beigefügt. Das Gutachten stellt fest, dass der Einzugsbereich des Verkehrsflughafens Dortmund durch die gegenwärtige Betriebszeit auf dem Verkehrsflughafen Dortmund (06:00 bis 22:00 Uhr) von den Verbindungen in die wichtigsten europäischen Destinationen der „Netzwerkcarrier“ (etwa Lufthansa/Star Alliance) abgeschnitten ist. Überdies hat die bestehende Betriebszeit auf dem Verkehrsflughafen Dortmund dazu geführt, dass auch die Low-Cost-Carrier (etwa EasyJet und Germanwings) die Anzahl der stationierten Flugzeuge auf dem Verkehrsflughafen Dortmund erheblich reduziert und damit ihr jeweiliges Streckenportfolio maßgeblich herabgesetzt haben. Durch die Aufgabe der Bedienung der Drehkreuze Frankfurt und München durch die Lufthansa sowie die Aufgabe der Basis Dortmund durch die Luftverkehrsgesellschaft EasyJet und die

Halbierung der Anzahl der stationierten Flugzeuge hat sich die Erschließung des Einzugsgebietes des Flughafens Dortmund im Geschäftsreise- wie auch im Touristikverkehr signifikant verschlechtert. Geschäftsreisende aus dem Einzugsgebiet des Flughafens Dortmund verfügen mit dem Flughafen Dortmund nicht mehr über eine Hub-Anbindung (München, Frankfurt) und auch nicht mehr über Punkt-zu-Punkt-Verbindungen in die wichtigsten europäischen Destinationen. Dass eine Nachfrage nach derartigen Flugverbindungen besteht, ergibt sich im Hinblick auf den Geschäftsreiseverkehr allein schon dadurch, dass die den Verkehrsflughafen Dortmund bedienenden Luftverkehrsgesellschaften teilweise Geschäftsreiseanteile an den Gesamtpassagieren von über 40 % aufweisen und auch die am Tagesrand durchgeführten Flüge ab und zum Verkehrsflughafen Dortmund Auslastungswerte um 80 % aufweisen. Das Ende der Flugbetriebszeit um 22:00 Uhr hindert demnach die Luftverkehrsgesellschaften daran, ein der tatsächlichen Nachfrage entsprechendes Angebot in Dortmund zu entwickeln und aufrecht zu erhalten.

- Gutachterliche Stellungnahme, Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen, Bl. 29 f. -

Dies gilt erst recht für den Touristikverkehr.

Eine nachfragerechte Angebotsqualität und -breite lässt sich auf dem Verkehrsflughafen Dortmund nur über die Anbindung an Drehkreuze (etwa Flughafen München und Frankfurt im nationalen Bereich, London, Paris und Amsterdam im internationalen Bereich) durch die Einrichtung von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen (im Low-Cost-Verkehr) herstellen. Beides macht die Inanspruchnahme der Zeit von 22:00 bis 23:00 Uhr als Betriebszeit des Verkehrsflughafens Dortmund erforderlich. Für die Einbindung in Drehkreuze muss für Starts und Landungen die Zeit zwischen 22:00 bis 22:30 Uhr und für Landungen (für auf dem Verkehrsflughafen Dortmund stationierte oder auf diesem Flughafen über Nacht verbleibende Luftfahrzeuge) die Betriebszeit bis 23:00 Uhr offen stehen. Der Low-Cost-Verkehr bedarf der Sicherung der erforderlichen 17 stündigen Betriebszeit auf dem Verkehrsflughafen Dortmund, um die erforderlichen Umläufe zu gestatten. Dies bedingt eine Betriebszeit von 06:00 bis 23:00 Uhr. Auch insoweit wird auf das dem Antrag beigegebene Gutachten „Der besondere Bedarf für eine

Ausweitung der Flugbetriebszeiten“ der Sachverständigen Desel Consulting / Airport Research Center GmbH Bezug genommen.

- dort 109 ff., Bl. 46 ff., Bl. 53 ff., Bl. 83 ff., Bl. 113 -

3.1.2 Die Verspätungen

Die nachfragegebotene und hier beantragte Ausweitung der Flugbetriebszeit in den Tagesrand macht es erforderlich, auch die für den Verkehrsflughafen Dortmund geltende Verspätungsregelung (Nr. 7a der luftrechtlichen Genehmigung) anzupassen. Die Flughafen Dortmund GmbH hat hierzu gutachterlich untersuchen lassen, welche Auswirkungen eine Ausweitung der Betriebszeit in den Tagesrand auf die Verspätungssituation haben wird. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die prognostizierte Angebotsstruktur im Passagierverkehr am Flughafen Dortmund (Airline-Typen, Anzahl und Zeitenlage von Starts und Landungen) unter Berücksichtigung der verlängerten Flugbetriebszeit wie bisher eine Kumulierung der Verspätungen in der auf die Planzeit folgenden halben Stunde erwarten lässt.

- vgl. hierzu Gutachten „Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeiten und die Durchführung von Flugbewegungen“, Bl. 98 ff., Bl. 101 f. -

Dies hat die Flughafen Dortmund GmbH dem hier gestellten Antrag auf Änderung der luftrechtlichen Genehmigung zugrunde gelegt. Dieser Antrag passt die Verspätungsregelung in Nr. 7a der luftrechtlichen Genehmigung an die mit dem Antrag auf Änderung der luftrechtlichen Genehmigung verfolgte Betriebszeitausweitung an. Beantragt wird demzufolge eine Verspätungsregelung für verspätete Starts und Landungen bis 23:00 Uhr, wenn die Starts und Landungen gemäß Flugplan bis 22:30 Uhr hätten erfolgen sollen, sowie eine Verspätungsregelung bis 23:30 Uhr für bis 23:00 Uhr geplante Landungen von auf dem Verkehrsflughafen Dortmund stationierten oder über Nacht verbleibenden Luftfahrzeugen. Nach wie vor können verspätete Flugbewegungen nur mit Luftfahrzeugen zugelassen werden, die aufgrund ihrer besonderen lärmarmen Bauweise in der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen in ihrer jeweiligen Fassung enthalten sind.

3.2 Die Entwicklung von Fluggast- und Flugbewegungsaufkommen

Die Flughafen Dortmund GmbH hat weiterhin gutachterlich untersuchen lassen, in welcher Weise sich das Fluggast- und Flugbewegungsaufkommen für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025 bei Beibehaltung der Betriebszeit für den Verkehrsflughafen Dortmund einerseits und bei Ausweitung der Flugbetriebszeit für den Verkehrsflughafen Dortmund in den Tagesrand hinein (Planfall) entwickeln wird.

3.2.1 Der Status-quo-Fall 2025 (Beibehaltung der Betriebszeiten)

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass im „Szenario status quo 2025“ aufgrund der weiterhin unverändert bestehenden Betriebszeitenregelung von einer verhaltenen Entwicklung der Passagier- und Flugbewegungsvolumina ohne nennenswerte Stationierung von Flugzeugen auf dem Flughafen Dortmund auszugehen ist, da das auf dem Verkehrsflughafen Dortmund vorhandene Nachfragepotential mangels Angebot nur zu einem Teil ab dem Flughafen Dortmund befriedigt werden kann. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass im Szenario status quo im Jahr 2025 rund 2,3 Mio. Passagiere zu erwarten sind. Dies entspricht dem Passagieraufkommen im Linien- und Charterverkehr des Jahres 2008. Wegen der bestehenden Betriebszeitenregelung haben die Lufthansa und die Sterling Airways ihre Flüge ab dem Verkehrsflughafen Dortmund in der Folge ebenso eingestellt, wie die Luftverkehrsgesellschaft EasyJet die Basis Dortmund aufgegeben und die Luftverkehrsgesellschaft Germanwings ihre Flüge maßgeblich reduziert haben. Dies hat im Jahr 2009 zu einem Rückgang der Fluggäste im Linien- und Charterverkehr auf 1,7 Mio. Passagiere geführt.

3.2.2 Der Planfall 2025

Wird, wie hier beantragt, die Betriebszeit in den Nachtrand hinein ausgeweitet, erwartet das Gutachten unter Berücksichtigung der dann möglichen Stationierung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen Dortmund ein Marktwachstum von im Mittel von 2,4 % auf 3,4 Mio. Passagiere im Linien- und Charterverkehr. Bei den Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr geht das Gutachten für das Szenario status quo im Jahre 2025 von 18.700 Bewegungen und im Szenario Planfall (Ausweitung der Betriebszeit) von

29.500 Flugbewegungen aus.

- Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025, Febr. 2010, Bl. 131 f. -

3.2.3 Die Prognosemethodik, die maßgeblichen Einflussgrößen

Das im Prognosejahr 2025 auf dem Verkehrsflughafen Dortmund zu erwartende Fluggast- bzw. Flugbewegungsaufkommen ist auf der Grundlage des im Gutachten dargestellten Flughafenwahlmodells der Airport Research Center GmbH ermittelt worden. Zur Aufbereitung der für das Flughafenwahlmodell erforderlichen Eingangsgröße hat das Gutachten (Abschnitt 6.2) das Wettbewerbsumfeld im Luftverkehrsmarkt Dortmund analysiert und modelliert. Abschnitt 6.3 des Gutachtens ist für die verschiedenen Prognose-szenarien unter Rückgriff auf die Randbedingungen ein wahrscheinliches Luftverkehrsangebot auf dem Verkehrsflughafen Dortmund für das Jahr 2025 ermittelt worden. Im Rahmen der Flughafenwahlrechnung ist die in Abschnitt 4 des Gutachtens prognostizierte Luftverkehrsnachfrage im Untersuchungsraum auf die relevanten Flughäfen entsprechend der unterstellten Angebotsausprägungen verteilt und das für den Flughafen Dortmund modellierte Luftverkehrsangebot anhand von Nachfrage- und Wettbewerbsimplikationen (z.B. Auslastung/Flug) überprüft und iterativ angepasst worden.

- zur Darstellung der Prognosemethodik: Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025, Bl. 87, Abbildung 6-1 -

Als maßgebliche Einflussgröße für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf dem Flughafen Dortmund haben sich hierbei die betrieblichen Rahmenbedingungen des Verkehrsflughafens Dortmund herausgestellt. Besondere Bedeutung hierbei kommt der Ausweitung der Flugbetriebszeit, wie hier beantragt, zu. Sie bietet den Luftverkehrsgesellschaften die Möglichkeit, auf dem Verkehrsflughafen Dortmund Fluggerät zu stationieren und die erforderlichen Umläufe des Fluggerätes mit Start- und Zielpunkt Dortmund zu planen und die Anbindung des Luftverkehrsmarktes Dortmund an die nationalen und internationalen Drehscheiben sicherzustellen. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsflughafens Dortmund zu den anderen in seiner Umgebung liegen-

den Verkehrsflughäfen (namentlich Flughäfen Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt) wieder (jedenfalls annähernd) hergestellt.

Die Flughafen Dortmund GmbH hat bei dem Gutachter eine Stellungnahme zu der hier beantragten Betriebszeitenregelung am Flughafen Dortmund eingeholt, da die von der Flughafen Dortmund GmbH beantragte Betriebszeitenerweiterung hinter den vom Gutachter betrachteten Betriebszeiten (Normalbetrieb von 06:00 bis 23:00 Uhr mit Verspätungsregelung bis 24:00 Uhr) zurückbleibt. Der Gutachter weist darauf hin, dass ein Vergleich mit den Nachtflugbeschränkungen auf anderen Flugplätzen zeigt, dass eine Öffnungszeit bis 23:00 Uhr die Regel ist und eine Verspätungstoleranz bei vielen Flughäfen 60 Minuten beträgt. Lediglich die Flughäfen, die planmäßig bis 23:30 Uhr geöffnet sind, haben im Allgemeinen eine Verspätungstoleranz von nur 30 Minuten (Beachtung der Kernzeit). Aus diesem Vergleich leitet der Gutachter her, dass in einem Wettbewerbsumfeld der Flughafen Dortmund mit der nachgesuchten Betriebszeitemausweisung zwar besser gestellt ist als heute, jedoch mit der jetzt nachgesuchten Öffnungszeit samt Verspätungstoleranz (nach wie vor) schlechter dasteht, als der größte Teil der anderen deutschen Flughäfen. Eine Quantifizierung hieraus herrührender Effekte ist dem Gutachter jedoch nicht möglich. Verschlechterungen der operativen Rahmenbedingungen erhöhen allenfalls das Risiko, dass die prognostizierten Passagierzahlen und Flugbewegungen des Planfalles nicht erreicht werden, da Fluggesellschaften ihre Kapazität auf anderen Flughäfen einsetzen.

- Stellungnahme vom 12. November 2010, Bl. 8 -

Hieraus ist nach Auffassung der Flughafen Dortmund GmbH der Schluss zu ziehen, dass die mit dem Antrag auf Änderung der luftrechtlichen Genehmigung nachgesuchte Erweiterung der Betriebszeiten auf dem Verkehrsflughafen Dortmund ein „Minimum“ darstellt, um Luftverkehrsgesellschaften in die Lage zu versetzen, unter Ausnutzung des Tagesrandes (nebst Verspätungstoleranz) die aus dem Einzugsgebiet des Verkehrsflughafens Dortmund herrührende Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen zu befriedigen. Eine weitere Eingrenzung der nachgesuchten Ausweitung der Betriebszeiten würde das (gerechtfertigte) Planungsziel der Flughafen Dortmund GmbH in Frage stellen.

3.3 Die regionalwirtschaftlichen Effekte

Die Flughafen Dortmund GmbH hat mit dem dem Antrag beigefügten Gutachten „Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte des Verkehrsflughafens Dortmund für das Jahr 2025“ des Instituts für Verkehrswissenschaft der Universität Münster untersuchen lassen, welche regionalwirtschaftlichen Effekte im Jahr 2025 im „Status-quo-Fall“ (Beibehaltung der Betriebszeiten) und im Planfall (Ausweitung der Betriebszeiten) eintreten werden.

Bei den direkten Beschäftigungseffekten ergeben sich im Status-quo-Fall 1.680 Beschäftigte und im Planfall 2.280 Beschäftigte im Jahr 2025. Die direkten Einkommenseffekte belaufen sich im Status-quo-Fall auf 69,17 Mio. € und im Planfall auf 105,71 Mio. € sowie die direkten Wertschöpfungseffekte im Status-quo-Fall auf 153,94 Mio. € und im Planfall auf 206,96 Mio. €.

- Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte im Jahr 2025, Bl. 29, Bl. 41 -

Die prognostizierte Nachfrage nach Investitions- und Vorausleistungsgütern im Jahre 2025 beträgt im Status-quo-Fall bei den Bauinvestitionen 2,33 Mio. €, bei den Ausrüstungsinvestitionen 59,02 Mio. € und bei den Vorleistungsgüterbezug 347,47 Mio. €. Die prognostizierte Nachfrage nach Investitions- und Vorausleistungsgütern im Jahre 2025 erreicht demgegenüber im Planfall bei den Bauinvestitionen 5,78 Mio. €, bei den Ausrüstungsinvestitionen 70,41 Mio. € und bei den Vorleistungsgüterbezug 484,69 Mio. €.

- Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte im Jahr 2025, Bl. 30, Bl. 42 -

Die Prognose der bundesweiten indirekten Nachfrageeffekte im Jahr 2025 ergibt im Status-quo-Fall bei den indirekten Beschäftigungseffekten 2.470 Beschäftigte, bei den indirekten Einkommenseffekten 79,38 Mio. €, bei den indirekten Wertschöpfungseffekten 190,09 Mio. €. Die Prognose der bundesweiten indirekten Nachfrageeffekten im Jahr 2025 im Planfall ergibt bei den indirekten Beschäftigungseffekten 3.410 Beschäftigte, bei den indirekten Einkommenseffekten 109,40 Mio. €, bei den indirekten Wertschöpfungseffekten 260,96 Mio. €.

- Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte im Jahr
2025, Bl. 31, Bl. 43 -

Die Prognose der regionalen indirekten Nachfrageeffekte im Jahr 2025 erreicht im Status-quo-Fall bei den indirekten Beschäftigungseffekten 1.490 Beschäftigte, bei den indirekten Einkommenseffekten 47,61 Mio. € und bei den indirekten Wertschöpfungseffekten 114,42 Mio. Demgegenüber erreicht die Prognose der regionalen indirekten Nachfrageeffekte im Jahre 2025 im Planfall bei den indirekten Beschäftigungseffekten 2.060 Beschäftigte, bei den indirekten Einkommenseffekten 65,89 Mio. € und bei den indirekten Wertschöpfungseffekten 157,22 Mio. €.

- Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte im Jahre
2025, Bl. 32, Bl. 44 -

Die prognostizierte Nachfrage aufgrund des induzierten Konsums im Inland beläuft im Status-quo-Fall für das Jahr 2025 (Güternachfrage in inländischer Produktion) 42,41 Mio. € und im Planfall (Jahr 2025) auf 57,14 Mio. €.

- Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte im Jahre
2025, Bl. 33, Bl. 45 -

Für die Prognose der induzierten Nachfrageeffekte im Jahr 2025 ergibt im Status-quo-Fall 490 Beschäftigte in Deutschland und 310 Beschäftigte in der Region, an induzierten Einkommenseffekten € 12,56 Mio. in Deutschland und € 7,99 Mio. in der Region sowie an induzierten Wertschöpfungseffekten in Deutschland € 33,27 Mio. und in der Region € 21,18 Mio. Dem stehen im Planfall bei den induzierten Beschäftigungseffekten in Deutschland 660 und in der Region 420 Beschäftigte, an induzierten Einkommenseffekten in Deutschland € 16,82 Mio. und in der Region € 10,58 Mio. sowie an induzierten Wertschöpfungseffekten in Deutschland € 44,83 Mio. und in der Region € 28,38 Mio. gegenüber.

- Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens Dortmund für das Jahr 2025, Bl. 34, Bl. 46 -

Die Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte im Jahr 2025 geht auch auf die Kaufkrafteffekte und die fiskalischen Effekte im Status-quo-Fall

- Bl. 34, Bl. 35 f. des Gutachtens -

und im Planfall ein.

- Bl. 46 f., Bl. 47 f. -

Den aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens im Planfall (namentlich Outgoing-Verkehr) in der Saldierung auftretenden Kaufkraftabflüssen steht im Bereich der fiskalischen Effekte im Jahr 2020 ein Steueraufkommen im Status-quo-Fall von € 67,98 Mio. und im Planfall ein Steueraufkommen von € 92,16 Mio. gegenüber.

- Bl. 36, Bl. 48 des Gutachtens -

Das Gutachten prognostiziert für den Status-quo-Fall, dass durch die Existenz des Flughafens Dortmund im Jahr 2025 bundesweit rund 5.140 Arbeitsplätze gesichert werden, durch welche ein Bruttoeinkommen in Höhe von € 187,05 Mio. und eine Bruttowertschöpfung von € 405,48 Mio. erzielt wird.

- Bl. 37 f. des Gutachtens -

Dem steht für den Planfall im Jahr 2025 bundesweit die Sicherung von rund 7.020 Arbeitsplätzen gegenüber, durch welche ein Bruttoeinkommen von € 253,6 Mio. entsteht und eine Bruttowertschöpfung von ca. € 550,9 Mio. generiert wird.

- Gutachten Bl. 49 f. -

Die Aggregation der Gesamteffekte für die Flughafenregion Dortmund ist in Tabelle 18 (Status-quo-Fall 2025) und in Tabelle 30 des Gutachtens (Planfall 2025) zusammengefasst. In der Aggregation des Gesamteffekte für die Flughafenregion ist im Jahr 2025 mit 3.380 Beschäftigte im Status-quo-Fall gegenüber 4.610 Beschäftigten im Planfall 2025 zu rechnen. Die Einkommenseffekte belaufen sich im Status-quo-Fall 2025 auf € 132,59 Mio. gegenüber € 178,91 Mio. im Planfall 2025. Die Wertschöpfungseffekte

betragen € 282,75 Mio. im Status-quo-Fall gegenüber € 382,81 Mio. im Planfall 2025.

- Bl. 38 f., Bl. 49 f. des Gutachtens -

Die Flughafen Dortmund GmbH hat überprüfen lassen, ob das Ergebnis der Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens Dortmund für das Jahr 2025, die ebenso wie die Fluggast- und Flugbewegungsprognose bzw. die Untersuchung des besonderen Bedarfes für eine Ausweisung der Flugbetriebszeit der Sachverständige Desel Consulting / Airport Research Center von einer Betriebszeit von 22:00 Uhr bis 24:00 Uhr (einschließlich Verspätungsregelung) ausgegangen ist, angesichts des hier gestellten Antrages auf Ausweitung der Betriebszeit des Verkehrsflughafens Dortmund auf 22:30 Uhr / 23:00 Uhr (nebst Verspätungsregelung) zu ändern ist. Das Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Münster kommt in seiner Stellungnahme vom November 2010 zu dem Ergebnis, dass das Zahlengerüst, das der Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens Dortmund für das Jahr 2025 zugrunde gelegen hat, auch bei der neuen Betriebszeitenregelung weiterhin Geltung hat. Auf der Basis der vorliegenden Bewertungen zur Luftverkehrsprognose und den Langfristplanungen des Flughafens Dortmund lässt sich für das Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Münster nicht erkennen, „dass das Niveau der prognostizierten regionalökonomischen Effekte aufgrund der nun zur Genehmigung vorzulegende Betriebszeitenregelung gegenüber den Prognoseannahmen des Ausgangsgutachtens anzupassen wäre“. Jedoch lasse sich analog zur Stellungnahme von Desel Consulting feststellen, dass mit einer gegenüber dem Ausgangsgutachten geringeren Betriebszeitenerweiterung die Prognoseunsicherheit für die regionalwirtschaftlichen Effekte steige. Darüber hinaus sind an den signifikanten regionalwirtschaftlichen Auswirkungen der beabsichtigten Betriebszeitenerweiterung auf dem Verkehrsflughafen Dortmund, wie oben im Einzelnen unter Bezug auf die Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens Dortmund für das Jahr 2025 dargestellt, keine Abstriche zu machen.

4. Die Auswirkungen der beantragten Betriebszeitenerweiterung

4.1 Fluglärm

4.1.1 Die Ermittlung der Lärmimmissionen

Die Flughafen Dortmund GmbH hat den Sachverständigen ADU cologne beauftragt, die zu erwartenden Lärmimmissionen aus dem der beabsichtigten Betriebszeitenerweiterung herrührenden Flugverkehr des Flughafens Dortmund zu berechnen. Berechnet worden sind Dauerschallpegelisophone und die Linien nach dem Maximalschallpegelhäufigkeitskriterium, die zur Festlegung von Tag-schutzzonen und der Nachtschutzzone gemäß dem Fluglärmgesetz für bestehende Flughäfen heranzuziehen sind. Daneben sind Dauerschallpegel tags / nachts und die Maximalschallpegelhäufigkeit nachts für zehn ausgewählte Immissionsorte (Dortmund, Trapphofstraße / Ravensweg, Dortmund Marsbruchstraße, Dortmund Nagelpötchen, Dortmund Phoenix-See, Dortmund Windflügelweg 44, Holzwickede Schule / Kindergarten Nordstraße, Unna Bergstraße 62, Unna Siegfriedstraße 28a, Unna Karlstraße 15 / Sonnenschule, Unna Hansastraße / Mühlenstraße) berechnet worden. Diese Immissionsorte liegen unterhalb der Anfluggrundlinie in verschiedenen Dortmunder und Unnaer Stadtgebieten sowie seitlich der Anfluggrundlinie in Holzwickede.

Die Berechnung des lärmphysikalischen Gutachtens ist nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 21. Oktober 2007 (BGBl. I, S. 2551), der 1. Fluglärmschutzverordnung vom 27. Dezember 2008 (BGBl. I, S. 2980), der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) vom 19. November 2008 (BAnz. Nr. 195a vom 23. Dezember 2008), der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) vom 19. November 2008 (BAnz. Nr. 195a vom 23. Dezember 2008) und dem Schreiben vom 26. Februar 2009 des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz in Nordrhein-Westfalen an die Flugplatzhalter in NRW (Berechnung der Lärmschutzbereiche nach Fluglärmgesetz – zusammengefasst unter Beachtung des Rollverkehrs) vorgenommen worden.

Der für die Immissionsorte für den Planfall 2025 errechnete äquivalente Dauerschallpegel erreicht an den Immissionsorten Werte zwischen 44 dB(A) (Holzwickede, Nordstraße IO 6) bis 57, 1 dB(A)

(Unna, Bergstraße 62 IO 7). Im Übrigen verbleibt der äquivalente Dauerschallpegel (nachts) im Wesentlichen unter 55 dB(A) L_{eq} . 72 dB(A) zur Nachtzeit werden 6 x an den Immissionsorten 7 bis 10) erreicht: Unna, Bergstraße 62 6,8, Unna, Siegfriedstraße 28a 6,6, Unna Karlstraße 15 / Sonnenschule 6,4 und Unna Hansastrasse / Mühlenstraße 6,0. An all diesen Orten, die in das Nachtschutzgebiet nach dem Fluglärmgesetz fallen, sind auf Kosten der Flughafen Dortmund GmbH Schallschutzvorrichtungen an Wohngebäuden anzubringen.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Nachtschutzzone des Verkehrsflughafens Dortmund bei Zugrundelegung der für den Planfall 2025 prognostizierten Bewegungszahlen über den derzeitigen Lärmschutzbereich hinaus reicht. Dies ist im Wesentlichen auf die rechtlichen Anforderungen des Fluglärmgesetzes und das mit dem Fluglärmgesetz eingeführte NAT-Kriterium von 6 x 72 dB(A) Maximalpegeln zurückzuführen. Die Erweiterung des Nachtschutzgebietes erstreckt sich in Richtung Unna. In Richtung Dortmund Aplerbeck verläuft die Nachtschutzzone innerhalb des derzeitigen Lärmschutzbereiches. Die Asymmetrie der Nachtschutzzone begründet sich daraus, dass für den Planfall nachts mehr Landungen als Starts prognostiziert wurden und Landungen aufgrund der vorherrschenden Verteilung der Windrichtung öfters von Osten und damit über das Stadtgebiet von Unna als vom Westen her erfolgen. An den Immissionsorten IO 1 bis IO 6 wird das NAT-Kriterium 6 x 72 dB(A) L_{max} Außenpegel nachts im Planfall nicht erreicht. Auch liegen dort keine Dauerschallpegel von mehr als 55 dB(A) nachts vor. Diese Orte liegen deshalb nicht in der Nachtschutzzone. Da bei den übrigen Immissionsorten IO 7 bis IO 10, wie dargestellt, das durch das Fluglärmgesetz 2007 erstmals eingeführte NAT-Kriterium 6 x 72 dB(A) Maximalpegel nicht eingehalten wird, fallen diese Immissionsorte in das (schallschutzbe gründende) Nachtschutzgebiet des Fluglärmgesetzes.

- hierzu: Prognose über die Lärmimmissionen aus dem Flugverkehr des Flughafens Dortmund im Jahr 2025 unter Berücksichtigung einer Ausweitung der Betriebszeiten (Planfall 2025), Bl. 21 ff. -

Die Flughafen Dortmund GmbH hat den Sachverständigen ADU cologne beauftragt, zu überprüfen, ob die mit dem hier gestellten Antrag auf Änderung der luftrechtlichen Genehmigung verringerten

Ausmaß der Betriebszeitemerweiterung gegenüber den ursprünglichen Annahmen eine Veränderung der betroffenen Umgebung des Verkehrsflughafens Dortmund verbunden ist. Der Gutachter hat mit dem den Änderungsgenehmigungsantrag beigefügten Schreiben vom 19. November 2010 festgestellt, dass der hier gestellte Antrag auf Änderung der luftrechtlichen Genehmigung keine Auswirkungen auf die Ergebnisse der Fluglärmuntersuchung des Sachverständigen vom 22. März 2010 hat.

4.1.2 Die lärmmedizinische Bewertung

Die Flughafen Dortmund GmbH hat die Ergebnisse der Prognose über die Lärmimmissionen aus dem Flugverkehr des Flughafens Dortmund im Jahr 2025 unter Berücksichtigung der Ausweitung der Betriebszeiten einer lärmmedizinischen Überprüfung durch Herrn Prof. Dr. Scheuch unterzogen.

Die lärmmedizinische Stellungnahme von Herrn Prof. Dr. Scheuch ist dem Antrag auf Genehmigungsänderung gleichfalls beigefügt. Die lärmmedizinische Stellungnahme kommt zu dem Ergebnis, dass an den Orten, an denen die Lärmwerte des Fluglärmgesetzes (Immissionsorte IO 7 bis IO 10 der lärmphysikalischen Begutachtung, Bl. 22 des lärmphysikalischen Gutachtens) überschritten werden, diese Immissionsorte schon heute passiven Schallschutz erhalten bzw. künftig erhalten werden. Da im Übrigen die geplante Ausweitung der Betriebszeiten am Verkehrsflughafen Dortmund sich im Wesentlichen auf die Zeit von 22:00 Uhr bis 22:30 Uhr / 23:00 Uhr und nur ausnahmsweise auf 23:30 Uhr (Verspätungsregelung) erstreckt, sind aus lärmmedizinischer Sicht Einwendungen gegen die beabsichtigte Änderung der luftrechtlichen Genehmigung nicht zu erheben. Das lärmmedizinische Gutachten weist darauf hin, dass unter Wirkungsgesichtspunkten diese Konzentration des Nachtflugverkehrs auf die Zeit von 22:00 Uhr bis 22:30 Uhr / 23:00 Uhr zu unterstützen sei, „da Störeffekte, insbesondere in der Kernzeit und in frühen Morgenstunden, nicht vorhanden sind“.

4.2 Die lufthygienische Untersuchung

Die Flughafen Dortmund GmbH hat auch eine technische Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Lufthygiene

erstellen lassen. Diese technische Stellungnahme stellt fest, dass sich im Hinblick auf die Bewertung der vorhabensbedingten Immissionsbeiträge zur Langzeitbelastung (Jahresmittelwerte) für Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaub PM10 keine Auswirkungen ergeben. Dies gilt auch für die vorhabensbedingten Immissionsbeiträge zur Kurzzeitbelastung für Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaub PM10.

An dieser Bewertung ändert sich auch nichts durch den jetzt gestellten Antrag der Flughafen Dortmund GmbH, der eine Ausweitung der Betriebszeit von nur noch bis 22:30 Uhr / 23:00 Uhr (mit Verspätungsregelung) vorsieht. Die von der Flughafen Dortmund GmbH hierzu eingeholte Stellungnahme des Ingenieurbüros für technischen Umweltschutz Dr. Dröscher vom 22. November 2010 weist darauf hin, dass die zum Antrag gemachte Anpassung der Betriebszeiten zu keiner veränderten Bewertung der im Gutachten 1136 vom Juli 2010 vorgenommenen Bewertungen führt. Die ergänzende Stellungnahme des Ingenieurbüros für technischen Umweltschutz Dr. Dröscher vom 22. November 2010 ist diesem Antrag gleichfalls beigelegt.

4.3 Die flugmeteorologischen Bedingungen

Die auf dem Flughafen Dortmund vorhandenen flugmeteorologischen Bedingungen sind von den dem Antrag auf Änderung der Genehmigung beigelegten Bericht des Ingenieurbüros für technischen Umweltschutz Dr. Dröscher vom Juli 2010 ermittelt und bewertet worden. An der Ermittlung und Bewertung der flugmeteorologischen Bedingungen am Flughafen Dortmund für Flüge in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr nebst Verspätungen nach 23:00 Uhr ändert sich auch nichts durch jetzt zum Gegenstand des Änderungsantrages gemachten Betriebszeiten des Flughafens Dortmund. Auch insoweit wird auf die ergänzende Stellungnahme des Ingenieurbüros für technischen Umweltschutz Dr. Dröscher vom 22. November 2010 Bezug genommen.

5. **Umweltverträglichkeit**

Die Flughafen Dortmund GmbH hat das Planungsbüro Drecker mit der Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie beauftragt, um zu prüfen, ob die mit diesem Antrag verfolgte Erweiterung der Betriebszeiten auf 22:30 Uhr / 23:00 Uhr (nebst Verspätungsrege-

lung) raumbedeutsame Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG haben kann.

5.1 Schutzgut Mensch

Die Umweltverträglichkeitsstudie kommt im Rahmen der Prüfung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu dem Ergebnis, dass sich durch das Vorhaben flugbetriebsbedingte Auswirkungen auf 44,39 ha Wohnbauflächen und 0,49 ha Fläche mit gemischter Nutzung ergeben. Es handelt sich um Flächen, die in der (schallschutzbegründenden) Nachtschutzzone nach dem Fluglärmschutzgesetz liegen. Die Umweltverträglichkeitsstudie weist darauf hin, dass die Vergrößerung der Nachtschutzzone nicht ausschließlich auf das Vorhaben zurückzuführen ist, sondern gerade auch darauf, dass das Fluglärmschutzgesetz 2007 erstmals eine Nachtschutzzone 1 festgelegt hat, nach welcher neben einem Dauerschallkriterium auch ein NAT-Kriterium (6 x 72 dB(A)) maßgeblich ist. Die Umweltverträglichkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass den Auswirkungen auf die Wohnfunktion ausreichend durch die Schallschutzmaßnahmen, die im Fluglärmschutzgesetz innerhalb der Nachtschutzzone 1 vorgesehen sind, begegnet werden kann. Darüber hinaus seien weite Teile der betroffenen Bereiche bereits im Bestand durch Straßen- und Schienenverkehr zum Teil deutlich vorbelastet, so dass jedenfalls insoweit nicht von einer erstmaligen Verlärmung eines bisher unbelasteten Raumes gesprochen werden kann. Die Umweltverträglichkeitsstudie bezieht sich auch auf die lärmmedizinische Stellungnahme, die deutlich hervorhebt, dass unter Wirkungsgesichtspunkten die beabsichtigte Konzentration des Flugbetriebes auf 22:00 bis 23:30 Uhr zu unterstützen sei, da Störeffekte, insbesondere in der Kernzeit (00:00 bis 05:00 Uhr) und in früheren Morgenstunden nicht vorhanden sind.

5.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind aufgrund der für 2025 im Planfall prognostizierten Wirkungen keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Bezüglich der Schadstoffe werden keine erheblichen Auswirkungen eintreten, da die Irrelevanzschwelle im Fall von Stickstoff nicht überschritten wird und auch durch andere Stoffe (Feinstaub, Benzol) keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind. Auch bezüglich des Vogelschlages sind aufgrund des begrenzten Zeitfensters, das Gegenstand

des Antrages auf Genehmigungsänderung ist, und in dem viele Arten nicht aktiv sind, keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten. Damit aber sind auch keine erheblichen Auswirkungen auf in NRW planungsrelevante bzw. artenschutzrechtlich relevante Arten zu erwarten. Die Umweltverträglichkeitsstudie stellt fest, dass keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt sind. Auch sind keine Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet „Hellweg Börde“ oder andere Vogelschutz- bzw. FFH-Gebiete zu erwarten. Boden und Bodenfunktionen ebenso wie Grundwasser werden durch mögliche zusätzliche betriebsbedingte Stoffeinträge aufgrund der guten Puffer- und Filterfunktion der Böden nicht gefährdet sein. Die Umweltverträglichkeitsstudie schließt erhebliche Auswirkungen aus.

5.3 Schutzgüter Boden, Wasser und Luft

Nachdem die Irrelevanzschwelle im Fall von Stickstoff nicht überschritten wird, ist auch ein relevanter Eintrag von Stickstoff in empfindliche Biotoptypen durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. Gleichfalls sind erhebliche Auswirkungen durch Stickstoffeinträge auf Oberflächengewässer nicht zu erwarten. Das Nämliche gilt für Benzol und Feinstaubeträge. Bezüglich des Schutzgutes Luft sind unter Berücksichtigung der irrelevanten Immissionsbeiträge durch die beabsichtigten Betriebszeitenerweiterungen keine Überschreitungen der jeweiligen Beurteilungswerte zu erwarten. Damit aber scheiden auch erhebliche Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf das Schutzgut Mensch und die menschliche Gesundheit aus.

5.4 Schutzgüter Klima, Landschaftsbild, Kultur und sonstige Sachgüter

Die prognostizierte Zunahme der Flugbewegungen am Flughafen Dortmund im Planfall 2025 ist im Vergleich zur Status-quo-Prognose 2025 in Bezug auf Treibhausgase aufgrund der geringen Veränderung für das Schutzgut Klima nicht bewertbar. Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaftsbild sowie auf Kultur und sonstige Sachgüter sind nicht zu erwarten.

5.5 Ergebnis

Damit verbleiben, wie die Umweltverträglichkeitsstudie abschließend feststellt, nach Durchführung der durch das Fluglärmschutzgesetz aufgegebenen Schallschutzmaßnahmen keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 2 UVPG. Das Vorhaben ist umweltverträglich.

- zum Ganzen: Änderung der Betriebszeiten am Flughafen Dortmund, Studie über die Verträglichkeit mit der Umwelt, Zusammenfassende Darstellung und Bewertung, Bl. 112 ff. –

6. **Zur Abwägung der Belange**

Die mit diesem Antrag von der Flughafen Dortmund GmbH begehrte Änderung der luftrechtlichen Genehmigung findet ihre Ermächtigungsgrundlage in § 6 Abs. 4 S. 2, § 8 Abs. 4 S. 2 LuftVG. Die mit dem Antrag nachgesuchte Ausweitung der Betriebszeit auf 22:30 Uhr bzw. 23:00 Uhr (nebst jeweiliger Verspätungsregelung) bedarf, wie das Bundesverwaltungsgericht festgestellt hat, keiner Planfeststellung, sondern ausschließlich einer Genehmigung entsprechend § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG. Dieser Genehmigungsänderung folgt auch keine Planfeststellung nach.

- BVerwG, U. vom 20. April 2005 - BVerwG 4 C 18.03 -, Bl. 9 f. der Urteilsausfertigung –

Damit ist die luftrechtliche Genehmigung, deren Änderung hier beantragt wird, nicht nur Unternahmergenehmigung, sondern auch Planungsentscheidung und unterliegt somit dem fachplanerischen Abwägungsgebot. Lärmbetroffene können also beanspruchen, dass ihre Lärmschutzbelange mit dem ihnen zustehenden Gewicht in die planerische Abwägung eingestellt werden und mit den für das Vorhaben angeführten öffentlichen Verkehrsbelangen in einen Ausgleich gebracht werden, die zur objektiven Gewichtigkeit ihrer Belange nicht außer Verhältnis steht. Dies schließt aber nicht einen Rechtsanspruch auf Fortbestand der bisherigen Nachtflugregelung (Betriebszeit) ein, wie das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich hervorgehoben hat.

- so BVerwG, U. vom 20.04.2005 - BVerwG 4 C 18.03 -,
Bl. 11 der Urteilsausfertigung -

Mit dem hier gestellten Antrag wird die Zulassung von Passagierflugverkehr in den Nachtrandzeiten (hier: 22:00 bis 22:30 Uhr bzw. 23:00 Uhr nebst Verspätungsregelung bis 23:00 bzw. 23:30 Uhr) begehrt. Wie das Bundesgericht in seiner Rechtsprechung betont, ist für die Nutzung dieser Nachtrandzeit ein standortspezifischer Bedarf nicht erforderlich.

- BVerwG, U. vom 24.07.2008 - BVerwG 4 A 3001.07 -,
Leitsatz 1 –

Mit dem von der Flughafen Dortmund GmbH mit ihrem Antrag auf Erweiterung der Betriebszeit vorgelegten Gutachten, namentlich den Gutachten der Sachverständigen Desel Consulting / Airport Research Center GmbH „Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeiten und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22:00 und 24:00 Uhr am Flughafen Dortmund“, Februar 2010, und dem Gutachten „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025“, Februar 2010, werden die Gründe der beantragten Nutzung der Nachtrandzeit plausibel nachgewiesen: Erschließung des Einzugsbereiches des Flughafens Dortmund durch Anbindung des Verkehrsflughafens Dortmund an in- und ausländische Passagierdrehkreuze und Gestattung einer effektiven Flugzeugumlaufplanung nebst Schaffung der Möglichkeit, Flugzeuge auf dem Verkehrsflughafen Dortmund im Sinne einer Basis zu stationieren. Die Zulassung aber von Passagierflugverkehr in den Nachtrandzeiten aus Gründen der Anbindung eines Verkehrsflughafens an in- und ausländische Passagierdrehkreuze und aus Gründen einer effektiven Flugzeugumlaufplanung sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zugleich plausible Gründe dafür, weshalb ein bestimmter Verkehrsbedarf oder ein bestimmtes Verkehrssegment nicht innerhalb der Tagesstunden abgewickelt werden kann.

- BVerwG, U. vom 24. Juli 2008 - BVerwG 4 A 3001.07 -,
Leitsätze 1, 2 -

Zudem stärkt der Flughafen Dortmund, wie sich aus dem mit dem Antrag vorgelegten Gutachten ergibt, mit der beantragten Ausweitung der Betriebszeit seine Position im Wettbewerb mit anderen Verkehrsflughäfen. Zwar sind Verkehrsflughäfen Bestandteil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur, anders aber als im Fall öffentlicher Straßen jedoch manifestiert sich der Bedarf nach Luftverkehr in der Nachfrage von gewerblichen Verkehrsleistungen, die im allgemeinen von den Luftverkehrsgesellschaften an die Verkehrsflughäfen herangetragen wird. Der Umfang der Nachfrage bestimmt die Anforderungen an die Kapazitäten und des Betriebsregimes eines Verkehrsflughafens. Im Falle des Verkehrsflughafens Dortmund besteht Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaften nach Flugbetriebszeiten zwischen 22:00 bis 23:00 Uhr / 23:30 Uhr zur Anbindung des Flughafens Dortmund an in- und ausländische Passagierdrehkreuze ebenso wie zur Ermöglichung effektiver Umlaufplanung. Zugleich ist es der Flughafen Dortmund GmbH nach der Rechtsprechung gestattet, den Wirtschaftsstandort Dortmund zu sichern und zu fördern. Die regionalwirtschaftlichen Effekte der hier beantragten Erweiterung der Betriebszeit sind durch das dem Antrag beigegebene Gutachten belegt. Wie das Bundesverwaltungsgericht betont, kann es einem Flughafenbetreiber auf diesem Hintergrund nicht von vornherein verwehrt sein, bestehende Nachtflugmöglichkeiten zu erweitern, um sich für einen prognostizierten allgemeinen Anstieg der Nachfrage im Personenverkehr zu rüsten.

- zum Ganzen: BVerwG, U. vom 20. April 2005 -
BVerwG 4 C 18.03 -, Bl. 15 f. der Urteilsausfertigung –

Der Antrag der Flughafen Dortmund GmbH auf Erweiterung der Betriebszeit von 22:00 Uhr auf 22:30 Uhr bzw. 23:00 Uhr, verbunden mit einer entsprechenden Verspätungsregelung bis 23:00 Uhr bzw. 23:30 Uhr Ortszeit entspricht den rechtlichen Anforderungen, die das Bundesverwaltungsgericht in seiner Rechtsprechung an die Zulassung von Flugverkehr in der Nachtrandzeit stellt.

Dies gilt auch im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen der Zulassung von Flugbetrieb in der nachgesuchten Zeit.

Soweit die Lärmgrenzwerte des ab dem Jahr 2007 geltenden Fluglärmschutzgesetzes erreicht werden, ist für die Auswirkungen nächtlichen Flugbetriebes Schallschutz zu leisten. Die Konzentration des Flugbetriebes, wie hier nachgesucht, auf den Beginn der Nachtzeit lässt die Kernruhezeit (00:00 bis 05:00 Uhr), die frühen Morgenstunden (05:00 bis 06:00 Uhr) unberührt und entspricht damit den Empfehlungen des dem Gutachten beigefügten lärmmedizinischen Gutachtens.

Darüber hinaus ist das Vorhaben angesichts der dem Antrag beigegebenen Studie über die Umweltverträglichkeit umweltverträglich.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Bunk
Geschäftsführer