

Bezirksregierung Münster



Genehmigung
für den
Flughafen Dortmund

Bezirksregierung Münster



Genehmigung für den Flughafen Dortmund

26.01.01.02-EDLW

Münster, 23. Mai 2014

Inhaltsverzeichnis

I. Genehmigung	4
1. Genehmigungsentscheidung.....	4
2. Neufassung.....	5
3. Bedingung.....	7
4. Auflagen.....	7
5. Weitere Auflagen zur Wahrung öffentlicher Belange.....	11
6. Hinweise.....	12
7. Entscheidung über die Anträge und Einwendungen.....	13
8. Kostenentscheidung.....	13
II. Sachverhalt	13
1. Vorgeschichte.....	13
2. Antragsumfang.....	20
a. Antrag vom 28.12.2010.....	20
b. Antragsänderung vom 15.10.2012.....	21
3. Antragsunterlagen.....	21
a. Gutachten.....	21
b. Pläne.....	24
4. Antragsbegründung.....	25
a. Auswirkungen der bestehenden Betriebszeitenregelungen.....	25
b. Besonderer Bedarf für die Ausweitung des Regelflugbetriebs.....	26
c. Besonderer Bedarf für die Ausweitung der Verspätungsregelung.....	27
d. Entwicklung des Fluggastaufkommens.....	27
e. Regionalwirtschaftliche Effekte.....	29
f. Fluglärm.....	31
g. Lärmmedizin.....	33
h. Lufthygienische Untersuchung.....	33
i. Flugmeteorologische Bedingungen.....	33
j. Umweltverträglichkeit.....	33
k. Abwägung der Belange.....	35
5. Anhörungsverfahren.....	37
a. Auslegung der Antragsunterlagen.....	37
b. Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	38
c. Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange.....	38
d. Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	39
e. Beteiligung der Lärmschutzkommission.....	40
6. Anhörungstermin.....	40

III. Begründung der Entscheidung	41
1. Bestimmtheit des Antrags	41
2. Notwendigkeit und Begründung des Vorhabens	42
a. Planrechtfertigung	42
b. Verfahrensfragen /-forderungen	42
(1) Forderung nach Planfeststellung	42
(2) Forderung nach Durchführung einer UVP	43
(3) Forderung nach Einstufung als Stadtflughafen	44
(4) Forderung nach Anpassung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen	44
c. Bedarf für Nachtflugverkehr	45
(1) Bedarf für die Ausweitung der Betriebszeiten	45
(2) Bedarf für die Verspätungsregelungen	51
d. Verwertbarkeit der Gutachten/Prognosen	54
(1) Fluggast- und Flugbewegungsprognose	54
(2) Bedarfsgutachten	58
(3) Gutachtliche Stellungnahme Bedarf	60
(4) Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte	61
(5) Prognose über die Lärmimmission	63
(6) Ergänzende Untersuchung zur Maximalpegelverteilung	66
(7) Lärmmedizinische Stellungnahme	66
(8) Technisches Luftschadstoffgutachten	67
(9) Umweltverträglichkeitsstudie	70
(10) Artenschutzfachbeitrag	72
(11) Bewertung der flugmeteorologischen Bedingungen	72
3. Raumordnung, Landesplanung, Städtebau	73
a. Grundsätzliches	73
b. LEP	73
(1) Einwendungen/Argumente	73
(2) Würdigung der Einwendung	73
c. Regionalplan	73
(1) Einwendungen/Argumente	73
(2) Würdigung der Einwendung	73
d. Städtebau	74
(1) Einwendungen/Argumente	74
(2) Würdigung der Einwendung	74
4. Naturschutz und Landschaftspflege	75
a. Grundsätzliches	75
b. Einwendungen/Argumente	75
c. Würdigung der Einwendungen	75
5. Schutz vor Fluglärm / Bodenlärm	76
a. Grundsätzliches	76
b. Gesundheitliche Schäden	77
(1) Einwendungen/Argumente	77
(2) Würdigung der Einwendungen	78
c. Erhebliche oder unzumutbare Beeinträchtigung	79
(1) Einwendungen/Argumente	79
(2) Würdigung der Einwendungen	81

(3) Erforderliche Maßnahmen	85
d. Gesamtbewertung	86
6. Schutz vor Luftschadstoffen	87
a. Grundsätzliches	87
b. Erhöhung der Schadstoffbelastung	88
(1) Einwendungen / Argumente	88
(2) Würdigung der Einwendungen	88
c. Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Luftschadstoffe	89
(1) Einwendungen / Argumente	89
(2) Würdigung der Einwendungen	90
d. Gesamtbewertung	91
7. Entschädigungs- und Erstattungsansprüche	92
a. Passiver Schallschutz	92
(1) Einwendungen / Argumente	92
(2) Würdigung der Einwendungen	92
b. Wertminderungen / Mietverluste	93
(1) Einwendungen / Argumente	93
(2) Würdigung der Einwendungen	93
c. Eingeschränkte Nutzbarkeit des Außenwohnbereichs	94
8. Sonstige Einwendungen	95
a. betriebswirtschaftliche Einwände	95
(1) Einwendungen / Argumente	95
(2) Würdigung der Einwendungen	95
b. Sicherheitsbedenken	96
(1) Einwendungen / Argumente	96
(2) Würdigung der Einwendungen	96
c. Politische Aussagen / Zusagen, Lage des Flughafens	97
(1) Einwendungen / Argumente	97
(2) Würdigung der Einwendungen	97
d. Sonstiges	98
(1) Einwendungen / Argumente	98
(2) Würdigung der Einwendungen	98
IV. Gesamtabwägung	98
V. Rechtsbehelfsbelehrung	101
VI. Gutachtenverzeichnis	103
VII. Abkürzungsverzeichnis	106
VIII. Anlagen	109
1. Tag-Schutzzone 1	109
2. Tag-Schutzzone 2	110
3. Nachtschutzzone	111
4. Lärmschutzbereiche gemäß Fluglärmschutzverordnung	112

I. Genehmigung

1. Genehmigungsentscheidung

Gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 in Verbindung mit § 8 Abs. 4 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.05.2007, zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.12.2012 (BGBl. I S. 2454) werden die bisherigen Ziffern 7. und 7a. der Genehmigung zur Anlage und Betrieb des Verkehrsflughafens Dortmund vom 24.01.2000, zuletzt modifiziert durch Bescheid vom 07.05.2009, geändert und erhalten folgende Fassung:

7. Der Flughafen dient dem allgemeinen Verkehr mit Luftfahrzeugen nach Sicht- und Instrumentenflugregeln für Präzisions- und Nichtpräzisionsanflugverfahren zwischen 06:00 und 22:30 Uhr (Ortszeit). Planmäßige Landungen auf dem Verkehrsflughafen Dortmund sind bis 23:00 Uhr (Ortszeit) zulässig.
- 7a. Flugzeuge im flugplanmäßigen Verkehr (scheduled flights), deren planmäßige 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. Flugzeuge im planmäßigen Verkehr (scheduled flights), 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.

Sollte die Zahl von 20 Verspätungen in einem Monat überschritten werden, dürfen weitere Spätstarts oder -landungen in dem betreffenden Monat nur noch mit Zustimmung der örtlichen Luftaufsicht zugelassen werden. Diese kann insbesondere bei Vorhersehbarkeit und/oder mehrfacher Wiederholung einer Verspätung auf einer Flugverbindung ihre Zustimmung versagen.

Anträge sind durch den Platzhalter bei der örtlichen Luftaufsicht zu stellen.

Die Genehmigung wird entsprechend geändert und redaktionell an aktuelle rechtliche Gegebenheiten angepasst. Auflagen die aktuellen rechtlichen Gegebenheiten nicht mehr entsprechen oder sich durch Zeitablauf erledigt haben, werden geändert bzw. gestrichen. Die Genehmigung erhält damit folgende

2. Neufassung

1. Bezeichnung	Verkehrsflughafen Dortmund
2. Lage	ca. 10 km östlich Dortmund-Mitte
3. Flugplatzbezugspunkt	
a. geographische Koordinaten	51° 31' 05,925" N 07° 36' 44,066" E
b. Höhe	123,75 m über NN
Startbahnbezugspunkt	
geographische Koordinaten	51° 31' 05,925" N 07° 36' 44,066" E
4. Status des Flugplatzes	Verkehrsflughafen
5. Flugbetriebsflächen	
Start- und Landefläche	
Richtung	060°/240° rechtweisend
Länge	2.120 m
Breite	300m
Start- und Landebahn	
Richtung	060°/240° rechtweisend
Länge	2.000 m
Breite	45 m
Tragfähigkeit	PCN 49 F/CW/T

Schwellenlage:

Auf der Start- und Landebahn werden die Schwellen 06 und 24 jeweils um 300 m nach innen versetzt. Die Distanz zwischen den Schwellen beträgt damit 1.400 m; die nutzbare Länge als Landebahn beträgt 1.700 m.

Rollbahn:

Parallelrollbahn gemäß Lageplan 1: 5000

Vorfeld:

Erweiterung des Vorfeldes gemäß Lageplan 1 : 5000

6. Arten der Luftfahrzeuge, die auf dem Flughafen betrieben werden dürfen:
 - a. Flugzeuge bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von 100.000 kg. Es gelten folgende Einschränkungen:
 - i. Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) über 9.000 kg dürfen nur betrieben werden, wenn sie den Lärmschutzanforderungen des ICAO-Anhangs 16, Band I entsprechen,
 - ii. Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von mehr als 75.000 kg dürfen nur betrieben werden, wenn sie aufgrund ihrer besonderen lärmarmen Bauweise in der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bzw. in neueren Regelungen, die die Bonusliste ablösen, enthalten sind, oder nach ICAO Anhang 16, Kapitel 4 zertifiziert sind.
 - b. Hubschrauber bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von 30.000 kg.
 - c. Selbststartende Motorsegler, jedoch nur mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).
 7. Der Flughafen dient dem allgemeinen Verkehr mit Luftfahrzeugen nach Sicht- und Instrumentenflugregeln für Präzisions- und Nichtpräzisionsanflugverfahren zwischen 06:00 und 22:30 Uhr (Ortszeit). Planmäßige Landungen auf dem Verkehrsflughafen Dortmund sind bis 23:00 Uhr (Ortszeit) zulässig.
 - 7a. Flugzeuge im flugplanmäßigen Verkehr (scheduled flights), deren planmäßige 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. Flugzeuge im planmäßigen Verkehr (scheduled flights), 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.

Sollte die Zahl von 20 Verspätungen in einem Monat überschritten werden, dürfen weitere Spätstarts oder -landungen in dem betreffenden Monat nur noch mit Zustimmung der örtlichen Luftaufsicht zugelassen werden. Diese kann insbesondere bei Vorhersehbarkeit und/oder mehrfacher Wiederholung einer Verspätung auf einer Flugverbindung ihre Zustimmung versagen.

Anträge sind durch den Platzhalter bei der örtlichen Luftaufsicht zu stellen.

8. Es wird ein Bauschutzbereich, in dem die für die Erteilung von Baugenehmigungen zuständigen Behörden Baugenehmigungen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden erteilen dürfen, gemäß Ausbauplan 1 : 25.000 (Anlage) nach § 12 LuftVG festgesetzt.

Die Festlegung eines Bauhöhenplans gem. § 13 LuftVG bleibt vorbehalten.

3. Bedingung

Zur Regulierung von Personen- und Sachschäden ist eine Platzhalterhaftpflichtversicherung abzuschließen, die mindestens folgende Deckungssummen je Schadensfall vorsieht:

- a) 500 Mio. € für Personenschäden
- b) 500 Mio. € für Sachschäden

4. Auflagen

1. Die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen sowie Entschädigungen für Bauverbote oder Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs sind nach den dafür einschlägigen Regelungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) in Verbindung mit der Zweiten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (2. FlugLSV) sowie Dritten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (3. FlugLSV) abzuwickeln.

Ansprüche, die aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses / der Genehmigung vom 24.01.2000 oder aufgrund einer hierzu erlassenen Änderungsgenehmigung bestehen, bleiben unberührt.

- 1a. Auf Antrag des Eigentümers/der Eigentümerin eines innerhalb des Wirbelschleppen-Gefährdungsgebietes gelegenen Grundstücks (Anlage 6)

hat die Flughafen Dortmund GmbH die Kosten für die Sicherung von Dächern und anderen Gebäudeteilen gegen Beschädigung durch Wirbelschleppen zu übernehmen, sofern die Sicherung des Gebäudes nach den Kriterien der Analyse der Wirbelschleppenproblematik im Anflugbereich des Flughafens Dortmund und Erörterung von Maßnahmen zu deren Entschärfung (Gutachten Oktober 2002 von Univ. Prof. Dr.-Ing. U. Peil und Univ. Prof. Dr.-Ing. G. Schänzer) als erforderlich anzusehen ist.

Exponierte Gebäude außerhalb des festgesetzten Wirbelschleppen-Gefährdungsgebietes sind entsprechend dem Punktekatalog des Gutachters gesondert zu betrachten, und bei Erreichen einer Gesamtpunktzahl von 14 genauer zu untersuchen. Gegebenenfalls sind auf Antrag des jeweiligen Eigentümers/der jeweiligen Eigentümerin die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zu treffen. Dies gilt gleichermaßen für Gebäude, die aufgrund ihrer konkreten Nutzung ein besonderes Gefährdungspotential darstellen.

Steht ein Gebäude ganz oder teilweise im Eigentum eines/einer Erbbauberechtigten oder eines/einer Wohnungseigentümers / Wohnungseigentümerin, so treten auch in diesem Falle diese an die Stelle des Grundstückseigentümers/der Grundstückseigentümerin.

Sollte es außerhalb des festgesetzten Wirbelschleppen-Gefährdungsgebietes zu Schäden durch Wirbelschleppen kommen, so behält sich die Genehmigungsbehörde eine Ausweitung des Wirbelschleppen-Gefährdungsgebietes vor.

2. Zur Vermeidung von Bodenlärm dürfen alle im Zusammenhang mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen stehenden Bewegungen aus eigener Kraft nur zwischen 06:00 und 23:30 Uhr erfolgen. Das Abrollen nach der Landung mit eigenen Triebwerken ist in jedem Fall bis zur ersten zugewiesenen Abfertigungsposition gestattet.
3. Darüber hinaus gelten zum Schutz der Anwohner vor Bodenlärm folgende Einschränkungen:
 - a. Alle Triebwerksprobeläufe dürfen ausschließlich innerhalb der Lärmschutzkabine durchgeführt werden. Hierzu zählt nicht der Lauf der Triebwerke im Leerlauf.
 - b. Nicht betroffen von der Regelung sind Überprüfungen der Triebwerke im Rahmen der vom Hersteller vorgesehenen Vorflugkontrolle, die der unmittelbaren Vorbereitung des Starts dienen. Diese Probeläufe sind aber nur in der Betriebszeit zulässig.

- c. Sofern die Lärmschutzkabine nachweisbar aus technischen Gründen nicht benutzbar und eine Instandsetzung nicht rechtzeitig möglich ist, kann in dringenden Fällen die Flughafen Dortmund GmbH für die Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ausnahmen zulassen; in der Zeit von 06:00 - 08:00 Uhr und 20:00 - 22:00 Uhr ist zusätzlich die Zustimmung der Luftaufsicht einzuholen.
 - d. Nach 22:30 Uhr (Ende der allgemeinen Betriebszeit für Starts) ist der Einsatz von APUs für Luftfahrzeuge nicht mehr zulässig. Die Energieversorgung hat danach ausschließlich über GPUs zu erfolgen. Ausnahmen sind nur mit vorheriger Zustimmung durch die Luftaufsicht und nur für den Fall zulässig, dass eine sicherheitsrelevante Überprüfung von Komponenten eines Luftfahrzeuges den Betrieb einer APU unumgänglich macht.
4. Für Flugzeuge bis 2.000 kg im nicht gewerblichen Verkehr ist die Landeplatz-Lärmschutzverordnung (Landeplatz-LärmschutzV) vom 05.01.1999 (BGBl. I S. 35) in der jeweils gültigen Fassung für den Flughafen Dortmund entsprechend anzuwenden.

Darüber hinaus sind wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeugs innerhalb eines Zeitraumes von weniger als einer Stunde zu folgenden Zeiten nicht zulässig:

- Samstags vor 07:00 Uhr, von 12:30 Uhr bis 14:30 Uhr und nach 20:00 Uhr Ortszeit
- an Sonn- und Feiertagen vor 09:00 Uhr, von 12:30 Uhr bis 14:30 Uhr und nach 19:00 Uhr Ortszeit.

Ausgenommen von den zeitlichen Begrenzungen sind Luftfahrzeuge der Bundeswehr, der Bundespolizei und der Polizei (§ 30 LuftVG).

Abweichend von dieser Regelung kann die Luftaufsicht für den Flughafen Dortmund in begründeten Einzelfällen Ausnahmen von diesen Beschränkungszeiten zulassen, wenn dies zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Luftverkehrs oder zur Vermeidung von Störungen des Luftverkehrs erforderlich erscheint.

- 4a. Die Flughafen Dortmund GmbH hat der Genehmigungsbehörde monatlich zu den erfolgten verspäteten Starts und Landungen zu berichten. In dem Bericht hat sie die einzelnen Tagesumläufe mit den geplanten und tatsächlichen Start- und Landezeiten sowie die Verspätungsgründe darzustellen.

Für den Fall, dass sich Verspätungen schon aus der Flugplangestaltung ergeben sollten, behält sich die Genehmigungsbehörde vor, die Antragstellerin anzuweisen, die erforderliche Genehmigung (PPR) für den betreffenden Flug zu verweigern.

5. Für den Flughafen sind Messanlagen zur Überwachung der durch die Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegten Höchstwerte für Lärmemissionen vorzuhalten. Die Anschaffung, das Aufstellen und die Inbetriebnahme der Messanlagen erfolgt nach Zustimmung der Genehmigungsbehörde und ggfls. Beratung durch die Kommission nach § 32 b LuftVG. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Anzahl, Aufstellungsorte und ggfls. bei wesentlichen Änderungen des späteren Betriebs der Messanlagen. Die Messung der gasförmigen Emissionen erfolgt in Abstimmung mit der vorgenannten Kommission nach Aufforderung durch die Genehmigungsbehörde.
6. Die Betriebsfahrzeuge sind deutlich sichtbar zu kennzeichnen.
7. Instrumentenflugbetrieb darf auf der verlängerten Start- und Landebahn erst aufgenommen werden, wenn der Nachweis der erforderlichen Hindernisfreiheit erbracht und eine den Richtlinien des BMVBS entsprechende Befeuerungsanlage eingerichtet und abgenommen ist. Näheres wird im Rahmen der Betriebsgestattung - ggfls. mit Zustimmung des BMVBS - festgelegt.
8. Notfallplanung
Für den Flughafen ist ein Flugplatz-Notfallplan (Alarmplan) zu erstellen, der im Einklang mit dem Luftfahrzeugbetrieb und anderen auf dem Flughafen stattfindenden Aktivitäten steht. Die vom Plan betroffenen Stellen sind bei der Erstellung zu beteiligen. Der Plan ist der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen.

Für die Flugplatz-Notfallplanung sowie das Rettungs- und Feuerlöschwesen sind ICAO, Anhang 14, Kapitel 9 sowie die entsprechenden "Airport Service Manuals" in der jeweilig neusten Fassung maßgebend.

Die Planung der Notfall-/Groß-/Teilübungen ist der Genehmigungsbehörde für mindestens ein Jahr im Voraus bekanntzugeben. Die einzelnen Termine sind rechtzeitig vorher anzuzeigen.
9. Feuerlösch- und Rettungswesen
Der Umfang des am Flughafen vorzusehenden Schutzes ist auf der Grundlage der Abmessungen der den Flugplatz benutzenden Luftfahrzeuge (Brandschutzkategorie) zu bestimmen.

Die Feuerlösch- und Rettungsdienste auf dem Flughafen sind so zu organisieren, auszurüsten und zu besetzen sowie deren Personal so zu schulen und einzusetzen, dass sie die ihnen obliegenden Aufgaben nach ICAO-Anhang 14 sowie den zugehörigen "Airport Service Manuals" in der jeweils neusten Fassung erfüllen.

Die Einhaltung der Reaktionszeiten gemäß ICAO-Anhang 14 zwischen der ersten Alarmierung des Rettungs- und Feuerlöschdienstes und dem Zeitpunkt, an dem das erste eingreifende Fahrzeug in Position ist, ist bei den Übungen nach ICAO-Anhang 14 Nr. A) 3. regelmäßig nachzuweisen.

Andere feuerschutzrechtliche Vorschriften, nach denen Brandschutzgeräte für Gebäude, Werkstätten, Tankstellen usw. bereitzuhalten sind, bleiben unberührt.

Eine ausreichende Unfall-/Sanitätsausstattung sowie in Erster Hilfe ausgebildete Personen müssen vorhanden sein. Der ordnungsgemäße Zustand der Sanitätsausrüstung ist regelmäßig durch einen Facharzt zu überprüfen und zu bescheinigen. Es ist darüber hinaus sicherzustellen, dass bei Unfällen schnellstmöglich ärztliche Hilfe zur Erstversorgung verletzter Personen geleistet werden kann.

10. Die für die Durchführung der Luftaufsicht erforderlichen Räume sind vom Platzhalter bereitzustellen und zu unterhalten. Flugbetrieb darf in der Regel nur in Anwesenheit von Luftaufsichtspersonal durchgeführt werden.
11. Die Platzhalterin hat ein Hauptflughbuch gem. § 70 LuftVG zu führen.
12. Änderungen der Flughafenbenutzungsordnung und der Entgeltordnung zur Regelung der Entgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen sind nach § 43 LuftVZO bzw. § 19b LuftVG vorher zur Genehmigung vorzulegen.
13. Weitere Auflagen zur Gewährleistung der Flugsicherheit, zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, zum Schutz von Umwelt und Natur und zur Verbesserung der Fluglärmsituation bleiben vorbehalten.

5. Weitere Auflagen zur Wahrung öffentlicher Belange

1. Flugtechnisch notwendige Vergrümmungsmaßnahmen, die im landschaftspflegerischen Begleitplan nicht genau spezifiziert sind, sind unter Beachtung der Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftver-

kehr vom 13.02.1974 - L 4/60.01.87-02 - nur im Einvernehmen mit der höheren Landschaftsbehörde zulässig.

Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag sind unter Berücksichtigung des vorhandenen Biotopmanagementplans durchzuführen.

2. Die Anwendung von Bioziden auf Langgraswiesen ist unzulässig.
3. Die Glatthaferwiesen sind entsprechend den Bewirtschaftungsgrundsätzen für Grünlandbiotope gem. Kreiskulturlandschaftsprogramm zu pflegen.

6. Hinweise

1. Der Flughafen ist gem. § 46 LuftVZO zur Verhinderung von Gefährdungen oder Störungen des Flugbetriebes so einzufrieden, dass das Betreten durch Unbefugte verhindert wird.
2. Gem. § 45 LuftVZO sind eine oder mehrere sachkundige Personen für die Leitung des Verkehrs und des Betriebs des Flughafens zu bestellen.
3. Folgende Richtlinien gelten für die Anlage und den Betrieb:
 - a. Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb (NfL I - 328/01 vom 02.11.2001).
 - b. Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen (NfL I - 143/07 vom 24.05.2007).
 - c. Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und die Befeuerung von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr (NfL I - 95/03 vom 03.04.2003).
 - d. Einrichtung und Betrieb von Fluglärmmessanlagen für Flughäfen vom 19.06.1972 (NfL I - 230/72).
 - e. ICAO, Anhang 14 in der jeweils neusten Fassung.
 - f. Richtlinie "Instrumentenflugbetrieb an Regionalflugplätzen und Landeplätzen" der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS).
4. Werden die für Anlage und Betrieb maßgeblichen Richtlinien des BMVBS geändert oder neu gefasst, so bleibt eine Anpassung dieser Genehmigung vorbehalten.
5. Die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen können gem. § 9 Abs. 7 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) nur innerhalb von 5 Jahren nach Entstehung des Anspru-

ches (diese ist im § 9 Abs. 1 und 2 FluglärmG geregelt) geltend gemacht werden.

7. Entscheidung über die Anträge und Einwendungen

Die Anträge und Einwendungen, über die nicht schon im Genehmigungsverfahren entschieden worden ist oder denen nicht in diesem Genehmigungsbescheid entsprochen wird, werden hiermit zurückgewiesen.

8. Kostenentscheidung

Das Genehmigungsverfahren ist gemäß § 1 Abs. 1 LuftKostV kostenpflichtig. Die Kosten hat nach § 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG die Flughafen Dortmund GmbH als Antragstellerin zu tragen.

Die Kosten bestehen aus einer Gebühr sowie aus Auslagen. Gemäß § 2 Abs. 1 in Verbindung mit Abschnitt V Nr. 6 a) des Gebührenverzeichnisses der LuftKostV wird für diesen Bescheid eine Gebühr in Höhe von

25.000,-- €

(in Worten: fünfundzwanzigtausend Euro)

festgesetzt. Diesen Betrag bitte ich innerhalb von 4 Wochen auf das auf Seite 1 dieses Bescheides angegebene Konto zu überweisen.

Bitte geben Sie bei Ihrer Zahlung folgenden **Verwendungszweck** unbedingt an:

T247892306EDLWDortmund

Die Höhe der nach § 3 LuftKostV zu erhebenden Auslagen, soweit sie nicht bereits von der Antragstellerin beglichen worden sind, wird durch gesonderten Bescheid festgesetzt.

II. Sachverhalt

1. Vorgeschichte

Die Flughafen Dortmund GmbH, eine Eigengesellschaft der Stadt Dortmund, ist Halterin und Betreiberin des ursprünglichen Verkehrslandeplatzes Dortmund-Wickede.

Der Landeplatz wurde zunächst aufgrund einer vorläufigen Genehmigung vom 13.03.1960 und dann durch die endgültige Genehmigung vom 01.02.1963 von der Rechtsvorgängerin der Flughafen Dortmund GmbH,

dem Aero-Club Dortmund e.V., angelegt und betrieben. Diese Genehmigung wurde ergänzt durch Bescheid vom 12.01.1966.

Seit dieser Zeit war der Landeplatz als Verkehrslandeplatz für einen Flugbetrieb nach Sichtflugregeln zugelassen. Der Flugbetrieb wurde auf einer als Graspiste ausgebildeten 650 m langen Start- und Landebahn mit Motorflugzeugen bis 3.000 kg, Drehflüglern bis 4.000 kg höchstzulässiger Flugmasse sowie mit Motorseglern und Segelflugzeugen im Flugzeugschlepp durchgeführt.

Auf Antrag der Stadt Dortmund vom 13.08.1969, der von der Flughafen Dortmund GmbH am 31.03.1970 weiterverfolgt wurde, erhielt die Flughafen Dortmund GmbH mit Datum vom 09.07.1971 die Genehmigung zur Erweiterung und Änderung der Anlage und des Betriebes (Ausbau) des Landeplatzes Dortmund-Wickede. Der Landeplatz war danach als Verkehrslandeplatz für den allgemeinen gewerblichen und nichtgewerblichen Luftverkehr nach Sichtflugregeln (VFR) am Tag und mit zeitlicher Beschränkung auch bei Nacht zugelassen. Die Genehmigung umfasste vor allem die Anlage einer 850 m langen und 30 m breiten befestigten und befeuerten Start- und Landebahn ca. 800 m nordöstlich der vorhandenen Bahn.

Außerdem wurde die höchstzulässige Flugmasse für Motorflugzeuge und Drehflügler auf 5.700 kg erhöht.

Die Genehmigung war befristet bis zum 31.07.1976.

Nachdem aufgrund des Antrages der Flughafen Dortmund GmbH vom 30.10.1972 ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden war, erging am 10.03.1975 der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes. Dieser wurde in einem späteren Verwaltungsstreitverfahren durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 21.08.1981 - 4 C 77.99 - aufgehoben.

Mit Genehmigungsbescheid vom 13.03.1975 wurde gemäß § 6 Abs.4 LuftVG die Genehmigung vom 09.07.1971 in geringfügigen Einzelpunkten aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses vom 10.03.1975 geändert.

Die Start- und Landebahn von 850 m konnte auf beiden Seiten vor den Schwellen um ein 100 m langes nur für den Startvorgang benutzbares Teilstück verlängert werden. Strahlflugzeuge durften nicht zum Einsatz kommen; jedoch wurde der Antragstellerin zugestanden, durch ein Ergänzungsgutachten nachzuweisen, dass durch den Einsatz bestimmter Strahlflugzeugmuster diejenigen Schallpegellinien nicht zum Nachteil verändert wurden, die in dem für das Planfeststellungsverfahren eingeholten Lärmgutachten des Prof. Dr. Meister vom 06. Juli 1972 errechnet worden waren. Die Öffnungs-

zeiten wurden allgemein auf 08:00 bis 21:30 MEZ und auf 06:00 bis 08:00 MEZ bei Gestattung durch den Platzhalter (PPR) in begründeten Ausnahmefällen festgelegt. Diese Genehmigung galt bis zum 31. Juli 1986.

Mit Bescheid vom 26. September 1977 wurde die Genehmigung um die Bestimmung eines beschränkten Bauschutzbereiches gemäß § 17 LuftVG ergänzt.

Im März 1982 wurde mit dem Bau der neuen Start- und Landebahn begonnen, und mit Bescheid vom 27. Juni 1983 die Aufnahme des Betriebes auf dieser Bahn genehmigt. Der Verkehr wurde danach von der bis dahin noch betriebenen ursprünglichen, Mitte der 70er Jahre allerdings befestigten 650 m langen Bahn auf die neue Start- und Landebahn verlagert.

Aufgrund des Antrags der Flughafen Dortmund GmbH vom 10.06.1985 und dem Ergänzungsantrag vom 30.08.1985 wurde die Befristung der Genehmigung vom 13.07.1976 aufgehoben, die Start- und Landebahn auf 1050 m festgelegt und gleichzeitig die Anlegung von Stoppbahnen mit einer Fläche von 200 m Länge und 30 m Breite an den jeweiligen Enden genehmigt. Außerdem wurde die höchstzulässige Flugmasse (MTOM) für Flugzeuge mit Kolben- bzw. Turbinentriebwerken sowie Drehflügler auf 30.000 kg und für Strahlflugzeuge auf 20.000 kg begrenzt.

Gegen diese Entscheidung wurde nach erfolglosen Widerspruchsverfahren von der Stadt Unna, der Gemeinde Holzwickede und einigen Privatpersonen Klage beim Verwaltungsgericht Gelsenkirchen erhoben. Sämtliche Klagen wurden abgewiesen. Auch die sich daran anschließenden Berufungsverfahren vor dem Oberverwaltungsgericht des Landes Nordrhein-Westfalen hatten keinen Erfolg. Dies gilt auch für von zwei Klägerinnen gegen die Nichtzulassung der Revision eingelegte Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht (Beschlüsse vom 14. März 1996 - BVerwG 4 B 124.95 und 17. September 1998 - BVerwG 11 B 2.99).

Die gegen den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts im Verfahren 4 B 124.95 sowie das Urteil des Oberverwaltungsgerichtes des Landes Nordrhein-Westfalen vom 02. Februar 1995 - 20 A 3485/91 erhobene Verfassungsbeschwerde wurde durch Beschluss vom 21. August 1997 (ohne Begründung) nicht zur Entscheidung angenommen.

Im Wege eines Anzeigeverfahrens wurde der Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln auch mittels Präzisionsanflugverfahren mit Bescheid vom 28.10.1996 nach §§ 53, 45 LuftVZO zugelassen.

Mit Schreiben vom 23.07.1993 beantragte die Flughafen Dortmund GmbH die Genehmigung zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Dortmund zum

Verkehrsflughafen nach § 6 Luftverkehrsgesetz und die Erteilung einer Genehmigung zum Betrieb dieser Anlage durch die Flughafen Dortmund GmbH einschließlich der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 8 Luftverkehrsgesetz mit folgenden Ausbaueckwerten:

- Aufstufung vom Verkehrslandeplatz zum Flughafen
- Festlegung eines Bauschutzbereiches nach § 12 LuftVG
- S/L-Bahn-Verlängerung auf 2.000 m mit um 300 m versetzten Schwellen und einer Breite von 45 m
- Komplettierung des Instrumentenlandesystems durch Gleitwegsender
- Anpassung der Rollwege, Vorfelder und Flugbetriebsflächen sowie der Abfertigungsanlagen und -einrichtungen an das zu erwartende Verkehrsaufkommen
- Luftfahrzeuge über 9.000 kg müssen den höchsten Lärmschutzanforderungen (ICAO, Anhang 16, Band 1, Kapitel 3) entsprechen
- Kein Nachtflugbetrieb, Festsetzung der Betriebszeiten auf 06:00 bis 22:00 Uhr
- Festlegung des Höchstabfluggewichts für Luftfahrzeuge auf 75 t
- Einrichtung von Messanlagen zur Überwachung der durch die Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegten Höchstwerte bei Lärm- und Abgasemissionen.

Nachdem mit Planvereinfachungsgesetz (PIVereinfG) vom 17.12.1993 (BGBl. I, S. 2123) die Möglichkeit der Plangenehmigung geschaffen worden war, hat die Flughafen Dortmund GmbH mit Schreiben vom 12.04.1996 zunächst die Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens nach § 8 Abs. 2 LuftVG beantragt. Der Antrag ging von dem bis dahin genehmigten Ausbauzustand des Flugplatzes aus.

Mit der Plangenehmigung vom 17.03.1997 wurden die bisherigen Stoppbahnen in die Start- und Landebahn mit einbezogen. Die Distanz zwischen den Schwellen betrug damit 1.450 m. Außerdem wurde das höchst zulässige Abfluggewicht für Flugzeuge auf 55.000 kg neu festgesetzt und für Drehflügler mit 30.000 kg beibehalten. In dem Genehmigungsbescheid wurde die sofortige Vollziehung der Plangenehmigung angeordnet.

Gegen die Plangenehmigung haben die Stadt Unna, die Gemeinde Holzwickede sowie verschiedene Privatpersonen beim Oberverwaltungsgericht des Landes Nordrhein-Westfalen Klage erhoben sowie den Antrag auf aufschiebende Wirkung Ihrer Klagen gestellt. Letztere wurden in allen Fällen vom OVG abgewiesen. Die Klageverfahren waren bis zu Entscheidung über das laufende Planfeststellungsverfahren nicht abgeschlossen.

Mit Schreiben vom 26.03.1997 teilte die Flughafen Dortmund GmbH der zum damaligen Zeitpunkt zuständigen Planfeststellungsbehörde, dem früheren Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr (MWM-TV) mit, dass sie auch weiterhin die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantrage und legte unter Bezugnahme auf den Antrag vom 23.07.1993 überarbeitete und ergänzende Planunterlagen vor. Die Antragseckwerte dieses Antrages blieben bestehen.

Mit Beschluss vom 24.01.2000 wurde der Plan zur:

- Verlängerung der Start- und Landebahn um 550 m auf 2.000 m Gesamtlänge mit um 300 m versetzten Schwellen und einer Breite von 45 m
- Anlage eines Streifens, der die Start- und Landebahn gleichmäßig umgibt und mit dieser ein Rechteck von 2.120 m Länge und 300 m Breite bildet
- Anlage einer Parallelrollbahn mit einer Breite von 23 m sowie der Erweiterung des Vorfeldes
- Verlegung des Holsterngrabens

festgestellt.

Gleichzeitig wurde die erteilte Genehmigung vom 14.07.1986 (zuletzt geändert am 17.03.1997) in folgenden Punkten geändert:

- Aufstufung vom Verkehrslandeplatz zum Verkehrsflughafen
- Versetzung der Schwellen 06 und 24 der nunmehr 2.000 m langen Start- und Landebahn um 300 m nach innen. Die Distanz zwischen den Schwellen betrug damit 1.400 m, die nutzbare Länge als Landebahn 1.700 m
- Festlegung eines Bauschutzbereiches nach § 12 LuftVG
- Anpassung der Rollwege, Vorfelder und Flugbetriebsflächen sowie der Abfertigungsanlagen und -einrichtungen
- Festlegung des Höchstabfluggewichts für Luftfahrzeuge auf 75 t, für Drehflügler auf 30 t höchstzulässiger Abflugmasse (MTOM)
- Luftfahrzeuge über 9.000 kg müssen den höchsten Lärmschutzanforderungen (ICAO, Anhang 16, Band 1, Kapitel 3) entsprechen
- Betrieb selbststartender Motorsegler, jedoch nur mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR)
- Festsetzung der Betriebszeiten auf 06:00 bis 22:00 Uhr
- Zweck des Verkehrsflughafens ist die Durchführung von allgemeinem Verkehr mit Luftfahrzeugen nach Sicht- und Instrumentenflugregeln für Präzisions- und Nichtpräzisionsanflugverfahren.

Seit dem 01. Okt. 2002 ist der Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig.

Auf Antrag des Flughafens Dortmund vom 21.01.2001 wurde die Genehmigung mit Datum vom 29. Januar 2003 wie folgt geändert:

- Ergänzung um eine Verspätungsregelung für Flugzeuge im flugplanmäßigen Verkehr (scheduled flights), deren planmäßige Landung gemäß Flugplan bis 22:00 Uhr Ortszeit am Flughafen Dortmund vorgesehen ist. Danach dürfen verspätete Flugzeuge nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) noch bis 23:00 Uhr (Ortszeit) landen, sofern sie aufgrund ihrer besonderen lärmarmen Bauweise in der Bonusliste (für Landungen) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bzw. in neueren Regelungen, die die Bonusliste ablösen, enthalten sind.
- Ergänzung um Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von mehr als 75.000 kg nach vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR). Zugelassen werden dürfen nur Flugzeuge, die aufgrund ihrer besonderen lärmarmen Bauweise in der Bonusliste (für Landungen) des BMVBS bzw. in neueren Regelungen, die die Bonusliste ablösen, enthalten sind.

Ferner wurden folgende Regelungen in Form von Nebenbestimmungen getroffen:

- die Neufestlegung eines Tagschutzgebiets, das die Zone C des fluglärmetechnischen Gutachtens auf der Basis der Flugverkehrsprognose des Jahres 2010 umfasst. Sie wurde ausgeweitet auf den Bereich, in dem mindestens 19 Lärmereignisse pro Tag auftreten, die einen Pegel von 85 dB(A) übersteigen. Innerhalb der Tag-Schutzzone sind Eigentümern vor dem 13. Juni 1997 errichteter oder genehmigter Wohngebäude auf Antrag Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an Aufenthaltsräumen zu erstatten, die gewährleisten, dass durch An- und Abflüge im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten.
- die Festlegung von Entschädigungen für Nutzungsbeeinträchtigungen von Grundstücken und Immobilien sowie
- die Festschreibung eines Wirbelschleppengefährdungsgebietes in dem Eigentümern auf Antrag die Kostenübernahme für Maßnahmen zur Sicherung von Dächern gewährt wird.

Gegen die Verspätungsregelung wurde geklagt und beim Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) ein Antrag nach § 80a Abs. 1 Nr. 2, § 80 Abs. 5 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage gestellt. Dieser Antrag wurde mit Beschluss des OVG NRW vom 28. September 2004, 20 B 572/03.AK, zwar abgelehnt, das Gericht äußert in seinem o.a. Beschluss

aber Zweifel an der Einhaltung der in der Änderungsgenehmigung zugrunde gelegten Zahl an Spätlandungen von 240/Jahr.

Die Genehmigung wurde daher mit Datum vom 28.09.2005 ergänzt. Mehr als 20 Spätlandungen/Monat sind seitdem nur noch mit Zustimmung der Luftaufsicht möglich.

Aufgrund eines Wirbelschleppenvorfalles mit Ablösung von Dachziegeln außerhalb des Wirbelschleppengefährdungsgebietes wurde mit Datum vom 27.01.2007 die Zulassung von Flugzeugen über 75 t (mit Genehmigung des Platzhalters) eingeschränkt. Flugzeuge des Typs Boeing 757, die zur Wirbelschleppen-kategorie "heavy" gehören, wurden ausgenommen.

Mit Urteilen vom 13.12.2005, 20 D 83/03.AK, 20 D 108/03.AK und 20 D 119/03.AK hat das Oberverwaltungsgerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) die Bezirksregierung Münster als zuständige Luftfahrtbehörde verpflichtet, in Bezug auf die Änderungsgenehmigung vom 29.01.2003 in der Fassung der jeweiligen Widerspruchsbescheide und unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts über eine Begrenzung der Tonnagefreigabe und über die fachplanerische Zumutbarkeit der Fluglärmauswirkungen, die vom Flughafen Dortmund auf der Basis der Tonnagefreigabe auf die Grundstücke der Kläger einwirken, zu entscheiden.

Die Flughafen Dortmund GmbH hat daraufhin die Festsetzung einer fixen Tonnagebegrenzung von 100 t höchstzulässiger Abflugmasse beantragt.

Mit Bescheid vom 07.05.2009 wurden die Arten zu betreibender Luftfahrzeuge wie folgt neu festgelegt:

- Flugzeuge bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von 100 t
- Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) über 9.000 kg dürfen nur betrieben werden, wenn sie den Lärmschutzanforderungen des ICAO-Anhang 16, Band I entsprechen
- Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von mehr als 75.000 kg dürfen nur betrieben werden, wenn sie aufgrund ihrer besonderen lärmarmen Bauweise in der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bzw. in neueren Regelungen, die die Bonusliste ablösen, enthalten sind, oder nach ICAO Anhang 16, Kapitel 4 zertifiziert sind
- Hubschrauber bis zu einer höchstzulässigen Abflugmasse (MTOM) von 30.000 kg
- Selbststartende Motorsegler, jedoch nur mit vorheriger Genehmigung des Platzhalters (PPR).

Gleichzeitig wurde die Flughafen Dortmund GmbH verpflichtet, die Ansprüche auf Außenbereichsentschädigung der Kläger aus den Urteilen des Oberverwaltungsgerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 13.12.2005 - 20D83/03.AK, 20D08/03.AK und 20D119/03.AK - nach im Bescheid vorgegebenen Maßgaben zu regulieren.

Mit Datum vom 28.12.2010 stellte die Flughafen Dortmund GmbH den diesem Bescheid zugrundeliegenden Antrag auf Betriebszeitenerweiterung.

2. Antragsumfang

a. Antrag vom 28.12.2010

Mit Schreiben vom 28.12.2010 stellte die Flughafen Dortmund GmbH den Antrag die Betriebszeiten des Verkehrsflughafens Dortmund im Rahmen eines Genehmigungsänderungsverfahrens nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG in Verbindung mit § 8 Abs. 4 S. 2 LuftVG auszuweiten. Sie beantragte die Nr. 7. und 7a. der Genehmigung wie folgt zu ändern:

7. Der Flughafen dient dem allgemeinen Verkehr mit Luftfahrzeugen nach Sicht- und Instrumentenflugregeln für Präzisions- und Nichtpräzisionsanflugverfahren zwischen 06:00 und 22:30 Uhr (Ortszeit). Für auf dem Verkehrsflughafen Dortmund stationierte oder auf dem Verkehrsflughafen Dortmund über Nacht verbleibende Luftfahrzeuge gilt eine allgemeine Betriebszeit von 06:00 bis 23:00 Uhr (Ortszeit).
- 7a. 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 ist, 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 Platzhal-

ters (PPR) darf nur erteilt werden, wenn sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung ergibt.

b. Antragsänderung vom 15.10.2012

Dieser Antrag wurde mit Schreiben vom 15.10.2012 nach Aufforderung durch die Genehmigungsbehörde präzisiert und teilweise zurückgenommen. Es wurde nunmehr beantragt, für die Nr. 7. und 7a. folgenden Wortlaut zu genehmigen:

7. Der Flughafen dient dem allgemeinen Verkehr mit Luftfahrzeugen nach Sicht- und Instrumentenflugregeln für Präzisions- und Nichtpräzisionsanflugverfahren zwischen 06:00 und 22:30 Uhr (Ortszeit). Planmäßige Landungen auf dem Verkehrsflughafen Dortmund sind bis 23:00 Uhr (Ortszeit) zulässig.
- 7a. Flugzeuge im flugplanmäßigen Verkehr (scheduled flights), deren planmäßige 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. Flugzeuge im planmäßigen Verkehr (scheduled flights), 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.

3. Antragsunterlagen

a. Gutachten

- Gutachten "Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22:00 und 24:00 Uhr am Flughafen Dortmund"
- zitiert als "**Bedarfsgutachten**"
Desel Consulting / Airport Research Center GmbH
Februar 2010

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund

Desel Consulting / Airport Research Center GmbH

November 2010

- Gutachtliche Stellungnahme "Strukturelle und betriebliche Gründe für einen planmäßigen Nachtflugbetrieb in der Zeit von 22:00 bis 23:00 Uhr am Flughafen Dortmund"

- zitiert als "**Gutachtliche Stellungnahme Bedarf**"

Karl-Friedrich Müller, Aviation Consultant

Oktober 2012

- Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025

- zitiert als "**Fluggast- und Flugbewegungsprognose**"

Desel Consulting / Airport Research Center GmbH

Februar 2010

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund

Desel Consulting / Airport Research Center GmbH

November 2010

- Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens Dortmund für das Jahr 2025

- zitiert als "**Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte**"

Institut für Verkehrswissenschaft der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster (IVM)

Februar 2010

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund

IVM Münster

November 2010

- Prognose über die Lärmimmission aus dem Flugverkehr des Flughafens Dortmund im Jahre 2025 unter Berücksichtigung einer Ausweitung der Betriebszeiten (Planfall 2025)

- zitiert als "**Fluglärmgutachten**"

ADU Cologne

März 2010

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund
ADU Cologne
November 2010

- Ergänzende Untersuchungen zur Maximalpegelverteilung in Unna (IO7 - IO 11) im Hinblick auf den passiven Schallschutz in der Nacht-Schutzzone
- zitiert als "**Ergänzende Untersuchung zur Maximalpegelverteilung**"
ADU Cologne
April 2012
- Lärmmedizinische Stellungnahme, Lärmimmissionen aus dem Flugverkehr Planfall 2025
- zitiert als "**Lärmmedizinische Stellungnahme**"
Prof. Dr. med. K. Scheuch
Oktober 2010
- Studie über die Verträglichkeit der Änderung der Betriebszeiten am Flughafen Dortmund mit der Umwelt
- zitiert als "**Umweltverträglichkeitsstudie**"
Planungsbüro Decker
Dezember 2010
- Technische Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Lufthygiene
- zitiert als "**Technisches Luftschadstoffgutachten**"
Ingenieurbüro Dr. Dröscher
Juli 2010

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund
Ingenieurbüro Dr. Dröscher
November 2010

- Bewertung der Auswirkungen auf die flugmeteorologischen Bedingungen
- zitiert als "**Bewertung der flugmeteorologischen Bedingungen**"
Ingenieurbüro Dr. Dröscher
Juli 2010

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund

Ingenieurbüro Dr. Dröscher

November 2010

- Artenschutzfachbeitrag
- zitiert als "**Artenschutzfachbeitrag**"
Planungsbüro Drecker
März 2012

b. Pläne

- Schallimmissionsplan Prognosejahr 2025 Tag-Schutzzone 1 ($L_{Aeq} > 65$ dB(A)).
(Bestandteil der Prognose über die Lärmimmission aus dem Flugverkehr des Flughafens Dortmund im Jahre 2025 unter Berücksichtigung einer Ausweitung der Betriebszeiten).
- Schallimmissionsplan Vergleich Prognosejahr 2025 Tag-Schutzzone 1 ($L_{Aeq} > 65$ dB(A)) mit bestehendem Lärmschutzgebiet.
(Bestandteil der Prognose über die Lärmimmission aus dem Flugverkehr des Flughafens Dortmund im Jahre 2025 unter Berücksichtigung einer Ausweitung der Betriebszeiten).
- Schallimmissionsplan Prognosejahr 2025 Tag-Schutzzone 2 ($L_{Aeq} > 60$ dB(A)).
(Bestandteil der Prognose über die Lärmimmission aus dem Flugverkehr des Flughafens Dortmund im Jahre 2025 unter Berücksichtigung einer Ausweitung der Betriebszeiten).
- Schallimmissionsplan Prognosejahr 2025 Nacht-Schutzzone ($L_{Aeq} > 55$ dB(A) oder NAT-Kriterium 6×72 dB(A) L_{max} außen).
(Bestandteil der Prognose über die Lärmimmission aus dem Flugverkehr des Flughafens Dortmund im Jahre 2025 unter Berücksichtigung einer Ausweitung der Betriebszeiten).
- Schallimmissionsplan Vergleich Prognosejahr 2025 Nacht-Schutzzone ($L_{Aeq} > 55$ dB(A) oder NAT-Kriterium 6×72 dB(A) L_{Amax} außen) mit bestehendem Lärmschutzgebiet.
(Bestandteil der Prognose über die Lärmimmission aus dem Flugverkehr des Flughafens Dortmund im Jahre 2025 unter Berücksichtigung einer Ausweitung der Betriebszeiten).

4. Antragsbegründung

Die Flughafen Dortmund GmbH begründet die Notwendigkeit ihres Antrags wie folgt:

a. Auswirkungen der bestehenden Betriebszeitenregelungen

Die luftrechtliche Genehmigung für den Verkehrsflughafen Dortmund vom 14. Juli 1986 in der Fassung ihrer Änderung vom 24.01.2000 gemäß Nummer II 7. lasse (regelmäßige) Starts und Landungen auf dem Verkehrsflughafen Dortmund ausschließlich zwischen 06:00 und 22:00 Uhr (Ortszeit) zu.

Dies habe in den Jahren 2008/2009 dazu geführt, dass zunächst die Deutsche Lufthansa die Bedienung von Frankfurt, später auch München aufgegeben habe, da bei Ankunftszeiten bis 22:00 Uhr auf dem Verkehrsflughafen Dortmund eine hinreichende Anschlussqualität an diese Hubs nicht gegeben sei.

Die Fluggesellschaft Easy Jet habe die Stationierung von Flugzeugen zunächst von 4 auf 3 reduziert und dann unter Hinweis auf die Betriebszeiten ganz aufgegeben.

Germanwings habe, ebenfalls wegen der Betriebszeiten, die Anzahl der stationierten Flugzeuge halbiert.

Aus diesen Entwicklungen sei abzulesen, dass das Ende der Betriebszeit um 22:00 Uhr die Luftverkehrsgesellschaften daran hindere, ein der tatsächlichen Nachfrage entsprechendes Angebot am Verkehrsflughafen Dortmund zu entwickeln, um zum einen den Markt abdecken und zum anderen Luftfahrzeuge auf dem Verkehrsflughafen Dortmund stationieren zu können.

Die Flughafen Dortmund GmbH habe gutachterlich untersuchen lassen, welche Änderungen der Betriebszeiten erfolgen müssten, um der geschilderten Entwicklung der Jahre 2008/2009 entgegenwirken zu können.

Diese Untersuchungen hätten ergeben, dass zur Sicherstellung der Anschlüsse des Verkehrsflughafens Dortmund an die europäischen Verkehrsknoten sowie zur Sicherstellung der erforderlichen Umlaufzeiten im Passagierverkehr am Beispiel der Luftfahrtgesellschaften Easy Jet und Air Berlin, eine Mindestbetriebszeit von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr nebst Verspätungsregelung erforderlich sei.

Der Aufsichtsrat der Flughafen Dortmund GmbH habe auf Grundlage der eingeholten Gutachten die Flughafen Dortmund GmbH beauftragt,

einen entsprechenden Antrag auf Änderung der luftrechtlichen Genehmigung zu stellen.

Der Rat der Stadt Dortmund habe mit Beschluss vom 18.11.2010 der Absicht der Flughafen Dortmund GmbH, die Rahmenbedingungen des Flughafens durch eine Betriebszeitenerweiterung den Anforderungen des modernen Luftverkehrs anzupassen, bestätigt.

b. Besonderer Bedarf für die Ausweitung des Regelflugbetriebs

Hinsichtlich des besonderen Bedarfs für die Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen am Tagesrand (22:00-24:00 Uhr) verweist die Flughafen Dortmund GmbH auf das durch sie veranlasste Gutachten der Desel Consulting / Airport Research Center vom Februar 2010.

Dieses stelle fest, dass der Einzugsbereich des Verkehrsflughafens Dortmund durch die gegenwärtige Betriebszeit von den Verbindungen der wichtigsten europäischen Netzwerkcarrier (etwa Lufthansa/Star Alliance) abgeschnitten sei. Überdies habe die bestehende Betriebszeit dazu geführt, dass auch Low-Cost-Carrier die Anzahl der am Verkehrsflughafen Dortmund stationierten Flugzeuge erheblich reduziert und damit ihr jeweiliges Streckenportfolio maßgeblich herabgesetzt hätten. Durch die Aufgabe der Bedienung der Drehkreuze Frankfurt und München durch die Lufthansa sowie die Aufgabe der Basis Dortmund durch die Luftverkehrsgesellschaft Easy Jet und die Halbierung der Anzahl der stationierten Flugzeuge habe sich die Erschließung des Einzugsgebietes im Geschäftsreise- und Touristikverkehr signifikant verschlechtert. Geschäftsreisende verfügten 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 Flügen bestehe, ergebe sich im Hinblick auf den Geschäftsreiseverkehr allein schon dadurch, dass die den Flughafen Dortmund bedienenden Luftverkehrsgesellschaften teilweise Geschäftsreiseanteile von 40 % hätten und auch am Tagesrand durchgeführte Flüge ab und zum Flughafen Dortmund Auslastungswerte von 80 % aufwiesen. Das Ende der Betriebszeit (22:00 Uhr) hindere demnach die Luftverkehrsgesellschaften daran, ein der tatsächlichen Nachfrage entsprechendes Angebot zu entwickeln und aufrecht zu erhalten.

Das gelte erst recht für den Touristikverkehr.

Eine nachfragegerechte Angebotsqualität und -breite lasse sich nur über die Anbindung an Drehkreuze (Frankfurt, München, London, Paris,

Amsterdam) und durch die Einrichtung von Punkt-zu-Punkt Verbindungen herstellen. Beides mache die Inanspruchnahme der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr als Betriebszeit erforderlich. Für die Einbindung in Drehkreuze müsse für Starts die Zeit bis 22:30 Uhr und für Landungen bis 23:00 Uhr offen stehen. Der Low-Cost Verkehr bedürfe der Sicherung einer 17-stündigen Betriebszeit um die erforderlichen Umläufe möglich zu machen.

c. Besonderer Bedarf für die Ausweitung der Verspätungsregelung

Die nachfragegebotene und beantragte Ausweitung der Flugbetriebszeit mache es erforderlich, auch die geltende Verspätungsregelung (Nr. 7a. der luftrechtlichen Genehmigung) anzupassen.

Das in Auftrag gegebenen Gutachten komme zu dem Ergebnis, dass die prognostizierte Angebotsstruktur im Passagierverkehr unter Berücksichtigung der verlängerten Flugbetriebszeit wie bisher eine Kumulierung der Verspätungen in der auf die Planzeit folgenden halben Stunde erwarten lässt.

Dies habe der Flughafen seinem hier gestellten Antrag zur Änderung der Verspätungsregelung zugrunde gelegt. Mit der beantragten Änderung werde die Verspätungsregelung aus Punkt 7a. der Genehmigung an die mit gleichem Antrag gestellte Ausweitung der Betriebszeit angepasst.

Beantragt würden eine Verspätungsregelungen für Starts und Landungen bis 23:00 Uhr und für Landungen bis 23:30 Uhr, sofern es sich um stationierte bzw. übernachtende Luftfahrzeuge handele. Beides unter der Voraussetzung, dass diese gemäß Flugplan bis 22:30 Uhr hätten erfolgen sollen.

Die Einschränkung, dass diese Verspätungsregelungen nur für auf der Bonusliste genannte Luftfahrzeuge gelten, bleibe bestehen.

d. Entwicklung des Fluggastaufkommens

Die Flughafen Dortmund GmbH hat zur weiteren Begründung gutachtlich untersuchen lassen, in welcher Weise sich die Fluggast- und Flugbewegungsaufkommen bis zum Jahr 2025 bei Beibehaltung (Status-quo Fall) und bei der Ausweitung der Flugbetriebszeit (Planfall) im beantragten Umfang entwickeln werden.

Status-quo Fall 2025

Für diesen Fall komme das Gutachten zu dem Ergebnis, dass von einer verhaltenen Entwicklung der Passagier- und Flugbewegungsvolumina ohne nennenswerte Stationierung von Flugzeugen auszugehen sei, da

das vorhandene Nachfragepotential mangels Angebot nur zu einem Teil vom Flughafen Dortmund befriedigt werden könne. Für 2025 seien rund 2,3 Mio. Passagiere zu erwarten. Dies entspräche dem Aufkommen aus dem Jahre 2008.

Wegen der bestehenden Betriebszeitenregelung hätten sowohl die Lufthansa als auch die Sterling Airways ihre Flüge in der Folge ebenso eingestellt, wie die Luftverkehrsgesellschaften Easy Jet die Basis Dortmund habe aufgeben müssen und die Germanwings ihre Flüge maßgeblich reduziert habe. Dies hätte im Jahr 2009 zu einem Rückgang der Fluggäste auf 1,9 Mio. Passagiere geführt.

Planfall 2025

Für den Fall, dass die Betriebszeit wie beantragt ausgeweitet werde, erwarte das Gutachten unter Berücksichtigung der dann möglichen Stationierung von Luftfahrzeugen bei einem allgemeinen Marktwachstum von im Mittel 2,4 % eine Steigerung auf 3,4 Mio. Passagiere im Linien- und Charterverkehr. Hinsichtlich der Flugbewegungen gehe das Gutachten im Status-quo Fall von 18.700 Bewegungen und im Planfall von 29.500 Flugbewegungen aus.

Prognosemethodik

Das für das Prognosejahr 2025 zu erwartende Fluggast- und Flugbewegungsaufkommen sei auf Grundlage des im Gutachten dargestellten Flughafenwahlmodells der Airport Research Center GmbH erstellt worden.

Zur Aufbereitung der für das Flughafenwahlmodell erforderlichen Eingangsgröße habe der Gutachter das Wettbewerbsumfeld im Luftverkehrsmarkt Dortmund analysiert und modelliert.

Abschnitt 6.3 sei für die verschiedenen Prognoseszenarien unter Rückgriff auf die Randbedingungen eines wahrscheinlichen Luftverkehrsangebotes auf dem Verkehrsflughafen Dortmund für das Jahr 2025 ermittelt worden.

In Abschnitt 4 des Gutachtens seien die prognostizierte Luftverkehrsnachfrage im Untersuchungsraum auf die relevanten Flughäfen entsprechend der unterstellten Angebotsausprägung verteilt und das für den Flughafen Dortmund modellierte Luftverkehrsangebot anhand von Nachfrage- und Wettbewerbsimplikationen (z.B. Auslastung/Flug) überprüft und iterativ angepasst worden.

Als maßgebliche Einflussgröße für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens hätten sich hierbei die betrieblichen Rahmenbedingungen des

Verkehrsflughafens Dortmund herausgestellt. Besonderer Bedeutung komme hierbei der Ausweitung der Betriebszeit zu. Sie biete den Luftverkehrsgesellschaften die Möglichkeit, auf dem Verkehrsflughafen Dortmund Fluggerät zu stationieren und die erforderlichen Umläufe mit Start- und Zielpunkt Dortmund zu planen und die Anbindung des Luftverkehrsmarktes Dortmund an die nationalen und internationalen Drehscheiben sicherzustellen. Damit werde die Wettbewerbsfähigkeit zu den anderen in seiner Umgebung liegenden Verkehrsflughäfen (Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt) wieder (jedenfalls annähernd) hergestellt.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass eine Stellungnahme des Gutachters zu der beantragten Betriebszeitregelung eingeholt wurde, da diese hinter den vom Gutachter betrachteten Betriebszeiten (Normalbetrieb von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr, mit Verspätungsregelung bis 24:00 Uhr) zurückgeblieben sei. Der Gutachter weise darauf hin, dass ein Vergleich mit Nachtflugbeschränkungen anderer Flugplätze zeige, dass eine Öffnungszeit bis 23:00 Uhr die Regel sei und eine Verspätungstoleranz bei vielen Flughäfen 60 Minuten betrage. Lediglich bei Flughäfen, die bis 23:30 Uhr geöffnet seien, läge diese bei 30 Minuten. Daraus leite der Gutachter her, dass der Flughafen Dortmund in einem Wettbewerbsumfeld zwar besser gestellt sei als heute, jedoch mit der jetzt nachgesuchten Öffnungszeit einschließlich Verspätungstoleranz nach wie vor deutlich schlechter da stehe, als der größte Teil der anderen deutschen Flughäfen. Eine Quantifizierung hieraus entstehender Effekte sei jedoch nicht möglich. Verschlechterungen der operativen Rahmenbedingungen würden allenfalls das Risiko erhöhen, dass die prognostizierten Passagier- und Flugbewegungszahlen des Planfalls nicht erreicht würden, da die Fluggesellschaften ihre Kapazität auf anderen Flughäfen einsetzen.

Daraus sei nach Auffassung der Flughafen Dortmund GmbH der Schluss zu ziehen, dass die nachgesuchte Erweiterung der Betriebszeiten das Minimum darstelle, um Fluggesellschaften in die Lage zu versetzen, unter Ausnutzung des Tagesrands (nebst Verspätungsregelung) die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen zu befriedigen. Eine weitere Eingrenzung der nachgesuchten Ausweitung würde das Planungsziel der Flughafen Dortmund GmbH in Frage stellen.

e. Regionalwirtschaftliche Effekte

Des Weiteren sieht die Flughafen Dortmund GmbH eine Rechtfertigung Ihrer Betriebszeitenänderung auch aufgrund der regionalwirtschaftlichen Effekte des Verkehrsflughafens Dortmund. Mit Hilfe eines Gutachtens

habe sie diese für das Jahr 2025 (Vergleich Status-quo/Planfall) untersuchen lassen.

Das Gutachten führt folgende Effekte an:

- direkte Beschäftigungseffekte (1.680 zu 2.280 Beschäftigte)
- direkte Einkommenseffekte (69,17 zu 105,71 Mio. €)
- direkte Wertschöpfungseffekte (153,94 zu 206,96 Mio. €)
- Bauinvestitionen (2,33 zu 5,78 Mio. €)
- Ausrüstungsinvestitionen (59,02 zu 70,41 Mio. €)
- Vorleistungsgüterbezüge (347,47 zu 484,69 Mio. €)
- indirekte, bundesweite Beschäftigungseffekte (2.470 zu 3.410 Beschäftigte)
- indirekte, bundesweite Einkommenseffekte (79,38 zu 109,40 Mio. €)
- indirekte, bundesweite Wertschöpfungseffekte (190,09 zu 260,96 Mio. €)
- indirekte, regionale Beschäftigungseffekte (1.490 zu 2.060 Beschäftigte)
- indirekte, regionale Einkommenseffekte (47,61 zu 65,89 Mio. €)
- indirekte, regionale Wertschöpfungseffekte (114,42 zu 157,22 Mio. €)
- induzierter Konsum im Inland (42,41 zu 57,14 Mio. €)
- induzierte, bundesweite Beschäftigungseffekte (490 zu 660 Beschäftigte)
- induzierte, regionale Beschäftigungseffekte (310 zu 420 Beschäftigte)
- induzierte, bundesweite Einkommenseffekte (12,56 zu 16,82 Mio. €)
- induzierte, regionale Einkommenseffekte (7,99 zu 10,58 Mio. €)
- induzierte, bundesweite Wertschöpfungseffekte (33,27 zu 44,83 Mio. €)
- induzierte, regionale Wertschöpfungseffekte (21,18 zu 28,38 Mio. €)
- Steueraufkommen (67,98 zu 92,16 Mio. €)
- Sicherung von bundesweiten Arbeitsplätzen (5.140 zu 7.020), mit einem Bruttoeinkommen von (187,05 zu 253,6 Mio. €) sowie einer Bruttowertschöpfung von (405,48 zu 550,9 Mio. €).

In der Zusammenfassung (Aggregation) der Gesamteffekte **für die Flughafenregion Dortmund** (das Gutachten geht dabei davon aus, dass die bundesweiten Effekte mit nahezu 2/3 auf die Region entfallen) bedeute dies:

- Beschäftigungseffekte (3.380 zu 4.610)
- Einkommenseffekte (132,59 zu 178,91 Mio. €)

- Wertschöpfungseffekte (282,75 zu 382,81 Mio. €).

Hinsichtlich des Ergebnisses der Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens Dortmund für das Jahr 2025, die ebenso wie die Fluggast- und Flugbewegungsprognose bzw. die Untersuchung des besonderen Bedarfs für die Ausweisung der Flugbetriebszeit von einer Betriebszeit von 22:00 - 24:00 Uhr ausgegangen sei, habe die Flughafen Dortmund GmbH untersuchen lassen, ob dieses angesichts des gestellten Antrags auf Ausweitung der Betriebszeit auf 22:30/23:00 Uhr, zu ändern sei.

Das Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Münster komme in seiner Stellungnahme vom November diesbezüglich zu dem Ergebnis, dass das Zahlengerüst, welches der Prognose zugrunde liege, auch bei der neuen Betriebszeitenregelung weiterhin Geltung habe.

Auf Basis der vorliegenden Bewertungen zur Luftverkehrsprognose und den Langfristplanungen des Flughafens Dortmund ließe sich nicht erkennen, "dass das Niveau der prognostizierten regionalökonomischen Effekte aufgrund der nun zur Genehmigung vorzulegenden Betriebszeitenregelung gegenüber den Prognoseannahmen des Ausgangsgutachtens anzupassen wäre". Allerdings lasse sich analog zur Stellungnahme der Desel Consulting feststellen, dass aufgrund der geringeren Betriebszeitenerweiterung die Prognoseunsicherheit für die regionalwirtschaftlichen Effekte steige. Darüber hinaus seien keine Abstriche zu machen.

f. Fluglärm

Die zu erwartenden Lärmimmissionen aus der beabsichtigten Betriebszeitenerweiterung hat die Flughafen Dortmund GmbH durch die ADU cologne untersuchen lassen. Die Berechnungen der Dauerschallpegelisophone und Linien seien nach dem Maximalschallpegelhäufigkeitskriterium berechnet worden. Dieses sei gem. Fluglärmgesetz für bestehende Flughäfen heranzuziehen. Daneben seien Dauerschallpegel tags/nachts und die Maximalschallpegelhäufigkeit nachts für zehn ausgewählte Immissionsorte berechnet worden. Diese lägen unterhalb der Anfluggrundlinie in verschiedenen Stadtgebieten von Unna und Dortmund sowie seitlich der Anfluggrundlinie in Holzwickede.

Die Berechnung des lärmphysikalischen Gutachtens seien nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG), der 1. Fluglärm-schutzverordnung (1. FlugLSV), der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzD) und dem Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW 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 erreiche zwischen 44 dB(A) (Holzwickede, Nordstraße) bis 57,1 dB(A) (Unna, Bergstraße). Im Übrigen verbleibe der äquivalente Dauerschallpegel (nachts) im Wesentlichen unter 55 dB(A).

72 dB(A) L_{\max} (Außenpegel) zur Nachtzeit würden 6 x an den Immissionsorten 7-10 erreicht. An diesen Orten, die in das Nachtschutzgebiet nach dem FluglärmG fallen, seien auf Kosten der Flughafen Dortmund GmbH Schallschutzvorrichtungen an Wohngebäuden anzubringen.

Das Gutachten komme zu dem Ergebnis, dass die Nacht-Schutzzone bei Zugrundelegung der Bewegungszahlen für den Planfall 2025 über den derzeitigen Lärmschutzbereich hinaus reiche. Dies sei im Wesentlichen auf die Anforderungen des FluglärmG und das mit diesem eingeführte NAT-Kriterium von 6 x 72 dB(A) Maximalpegeln zurückzuführen. Die Erweiterung des Nachtschutzgebiets erstrecke sich in Richtung Unna. In Richtung Aplerbeck verlaufe die Nacht-Schutzzone innerhalb des derzeitigen Lärmschutzbereichs. Die Asymmetrie erkläre sich dadurch, dass für den Planfall nachts mehr Landungen als Starts prognostiziert wurden und Landungen aufgrund der vorherrschenden Verteilung der Windrichtung häufiger von Osten und damit über das Stadtgebiet von Unna, als von Westen erfolgen.

An den Immissionsorten 1 bis 6 werde das NAT-Kriterium nicht erreicht. Auch lägen dort keine Dauerschallpegel von > 55 dB(A) nachts vor. Diese Orte lägen daher nicht in der Nacht-Schutzzone. Bei den übrigen Immissionsorten (7-10) werde das NAT-Kriterium nicht eingehalten. Somit fielen diese Orte in das (schallschutzbegründende) Nachtschutzgebiet des FluglärmG.

Der Flughafen habe den Sachverständigen ADU cologne beauftragt zu überprüfen, ob mit dem verringerten Ausmaß der Betriebszeitenerweiterung des hier gestellten Antrags eine Veränderung gegenüber den ursprünglichen Annahmen zu erwarten sei. Dieser habe mit Schreiben vom 19. November 2010 festgestellt, dass die Verringerung der Betriebszeiten keine Auswirkungen auf die Ergebnisse der Fluglärmuntersuchung habe.

g. Lärmmedizin

Die Flughafen Dortmund GmbH habe die Ergebnisse der Prognose über die Lärmimmissionen einer lärmmedizinischen Überprüfung durch Herrn Prof. Dr. Scheuch unterzogen.

Diese komme zu dem Ergebnis, dass die Orte (IO 7-10) an denen die Lärmwerte des FluglärmG überschritten werden, schon heute passiven Schallschutz erhalten haben bzw. erhalten werden. Da die geplante Ausweitung der Betriebszeiten sich im Wesentlichen auf die Zeit von 22:00 bis 22:30/23:00 Uhr und nur ausnahmsweise auf 23:30 Uhr (Verspätungsregelung) erstreckt, seien aus lärmmedizinischer Sicht keine Einwendungen gegen die beabsichtigte Änderung der Genehmigung zu erheben. Das Gutachten weise darauf hin, dass unter Wirkungsgesichtspunkten diese Konzentration des Nachflugverkehrs auf die Zeit von 22:00 bis 22:30/23:00 Uhr zu unterstützen sei, "da Störeffekte, insbesondere in der Kernzeit und in frühen Morgenstunden, nicht vorhanden sind".

h. Lufthygienische Untersuchung

Die Flughafen Dortmund GmbH habe auch eine technische Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Lufthygiene erstellen lassen. Diese stelle fest, dass sich im Hinblick auf die Bewertung der vorhabensbedingten Immissionsbeiträge zur Langzeitbelastung (Jahresmittelwerte) für Stickstoffdioxid und Feinstaub keine Auswirkungen ergäben. Dies gelte auch für die Immissionsbeiträge zur Kurzzeitbelastung.

An dieser Bewertung ändere sich auch nichts durch die mit dem Antrag gestellte, geringere Betriebszeitenerweiterung. Der Gutachter Dr. Dröscher weise darauf hin, dass diese Anpassung nicht zu einer veränderten Bewertung führe.

i. Flugmeteorologische Bedingungen

Diese seien durch das Ingenieurbüro Dr. Dröscher ermittelt und berechnet worden. Daran ändere sich ebenfalls durch die nun beantragte verringerte Betriebszeitenerweiterung nichts.

j. Umweltverträglichkeit

Die Flughafen Dortmund GmbH habe das Planungsbüro Decker mit der Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie beauftragt. Damit solle überprüft werden, ob die mit dem Antrag verfolgte Erweiterung der Betriebszeiten, raumbedeutsame Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG haben könne.

Schutzgut Mensch

Die Studie komme 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 handele sich um Flächen, die in der Nacht-Schutzzone gemäß FluglärmG liegen. Die Studie wiese darauf hin, dass die Vergrößerung der Nacht-Schutzzone nicht ausschließlich auf das Vorhaben zurückzuführen sei, sondern gerade auch darauf, dass das FluglärmG erstmals NAT-Kriterien habe.

Die Umweltverträglichkeitsstudie komme zu dem Ergebnis, dass den Auswirkungen auf die Wohnfunktion ausreichend durch die Schallschutzmaßnahmen, die lt. FluglärmG innerhalb der Nacht-Schutzzone vorgesehen seien, begegnet werden könne. Darüber hinaus seien weite Teile der betroffenen Bereiche bereits im Bestand durch Straßen- und Schienenverkehr zum Teil deutlich vorbelastet, so dass insoweit nicht von einer erstmaligen Verlärmung eines bisher unbelasteten Raumes gesprochen werden könne. Die Studie beziehe sich auch auf die lärmmedizinische Stellungnahme, die deutliche hervorhebe, dass unter Wirkungsgesichtspunkten die beabsichtigte Konzentration des Flugbetriebs auf 22:00 bis 23:30 Uhr zu unterstützen sei, da insbesondere Störeffekte in der Kernzeit (00:00 bis 05:00 Uhr) und in früheren Morgenstunden nicht vorhanden seien.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Für dieses Schutzgut seien keine Auswirkungen zu erwarten. Hinsichtlich der Schadstoffe würden keine erheblichen Auswirkungen eintreten, da die Irrelevanzschwelle im Fall von Stickstoff nicht überschritten werde und auch durch andere Stoffe (Feinstaub, Benzol) keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind. Auch für den Vogelschlag seien aufgrund des begrenzten Zeitfensters in dem viele Arten nicht aktiv seien, keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten. Dem entsprechend sei auch nicht mit erheblichen Auswirkungen auf in NRW planungsrelevante bzw. artenschutzrechtlich relevante Arten zu rechnen.

Die Studie stelle fest, dass keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt seien. Auch seien keine Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet "Hellweg Börde" oder andere Vogelschutz- bzw. FFH-Gebiete zu erwarten. Boden und Bodenfunktion, ebenso wie das Grundwasser, seien durch mögliche zusätzliche, betriebsbedingte Schadstoffeinträge aufgrund der guten Puffer- und Filterfunktion der Böden, nicht gefährdet. Die Umweltverträglichkeitsstudie schließe erhebliche Auswirkungen aus.

Schutzgüter Boden, Wasser und Luft

Nachdem die Irrelevanzschwelle im Fall von Stickstoff nicht überschritten werde, sei auch ein diesbezüglich relevanter Eintrag in empfindliche Biotoptypen durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. Ebenso sei nicht mit erheblichen Auswirkungen durch Stickstoffeinträge, auf Oberflächengewässer zu rechnen. Das gelte auch für Benzol und Feinstaubinträge. Auch bezüglich des Schutzgutes Luft seien unter Berücksichtigung der irrelevanten Immissionsbeiträge durch die beabsichtigten Betriebszeitenerweiterungen keine Überschreitungen der jeweiligen Beurteilungswerte zu erwarten. Damit schieden auch erhebliche Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf das Schutzgut Mensch und die menschliche Gesundheit aus.

Schutzgüter Klima, Landschaftsbild, Kultur und sonst. Sachgüter

Die durch die Betriebszeitenerweiterung in Bezug auf Treibhausgase auftretenden Auswirkungen seien aufgrund der geringen Veränderungen für das Schutzgut Klima nicht bewertbar. Mit Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaftsbild, Kultur und sonst. Sachgüter sei nicht zu rechnen.

Im Ergebnis verblieben somit, nach Durchführung der durch das Fluglärmschutzgesetz vorgegebenen Schallschutzmaßnahmen, keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG. Das Vorhaben sei damit umweltverträglich.

k. Abwägung der Belange

Die Flughafen Dortmund GmbH sieht die Ermächtigungsgrundlage Ihres Antrags in den §§ 6 Abs. 4 S.2 und 8 Abs. 4 S. 2 des LuftVG. Die Ausweitung der Betriebszeiten bedürfe nach Feststellung des BVerwG keiner Planfeststellung, sondern ausschließlich einer Genehmigung gem. § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG. Der Genehmigungsänderung folge keine Planfeststellung.

Damit sei die Genehmigung nicht nur Unternehmergenehmigung, sondern auch Planungsentscheidung und unterliege somit dem fachplanerischen Abwägungsgebot.

Lärmbetroffene könnten damit eine Abwägung Ihrer Belange mit den für das Vorhaben angeführten öffentlichen Verkehrsbelangen einfordern, die zur objektiven Gewichtigkeit Ihrer Belange nicht außer Verhältnis stünden. Dies schließe aber laut BVerwG keinen Rechtsanspruch auf Fortbestand der bisherigen Nachtflugregelung ein.

Mit dem gestellten Antrag werde die Zulassung von Passagierflugverkehr in den Nachtrandzeiten begehrt. Für die Nutzung dieser Nachtrandzeit sei ein standortspezifischer Bedarf nicht erforderlich.

Mit den Gutachten "Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeiten und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22:00 und 24:00 Uhr am Flughafen Dortmund" der Desel Consulting / Airport Research Center GmbH und dem Gutachten "Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025" seien die Gründe für die beantragte Nutzung der Nachtrandzeiten plausibel nachgewiesen:

Erschließung des Einzugsbereichs 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 Verkehrslandeplatz Dortmund im Sinne einer Basis zu stationieren.

Die Zulassung von Passagierflugverkehr in den Nachtrandzeiten aus diesen Gründen seien nach Rechtsprechung des BVerwG zugleich plausible Gründe dafür, weshalb ein bestimmter Verkehrsbedarf oder ein bestimmtes Verkehrssegment nicht innerhalb der Tagesrandstunden abgewickelt werden kann.

Zudem stärke der Flughafen Dortmund mit der beantragten Ausweitung der Betriebszeiten seine Wettbewerbsposition. Zwar seien Verkehrsflughäfen Bestandteil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur, anders aber als im Fall öffentlicher Straße manifestiere sich der Bedarf nach Luftverkehr in der Nachfrage von gewerblichen Verkehrsleistungen, die im allgemeinen von den Luftverkehrsgesellschaften an die Verkehrsflughäfen herangetragen werden. Der Umfang der Nachfrage bestimme die Anforderungen an die Kapazitäten und das Betriebsregime eines Verkehrsflughafens. Im Falle des Flughafens Dortmund bestehe die Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaften nach Flugbetriebszeiten zwischen 22:00 bis 23:00/23:30 Uhr zur Anbindung an in- und ausländische Passagierdrehkreuze ebenso, wie zur Ermöglichung effektiver Umlaufplanung. Zugleich sei 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 seien durch das dem Antrag beigegebene Gutachten belegt. Wie das BVerwG betone, könne es einem Flughafenbetreiber aus diesem Grunde nicht von vorneherein verwehrt sein, bestehende Nachflugmöglichkeiten zu erweitern, um sich für einen prognosti-

zierten allgemeine Anstieg der Nachfrage im Personenverkehr zu rüsten.

Der Antrag der Flughafen Dortmund GmbH entspräche den rechtlichen Anforderungen, die das BVerwG in seiner Rechtsprechung an die Zulassung von Flugverkehr in der Nachtrandzeit stelle.

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

Soweit die Lärmgrenzwerte des FluglärmG erreicht würden, sei für die Auswirkungen nächtlichen Flugbetriebs Schallschutz zu leisten. Die Konzentration des Flugbetriebes auf den, wie hier nachgesucht, Beginn der Nachtrandzeit ließe die Kernzeit (00:00 bis 05:00 Uhr) und die frühen Morgenstunden (05:00 bis 06:00 Uhr) unberührt und entspräche damit den Empfehlungen des lärmmedizinischen Gutachtens.

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

5. Anhörungsverfahren

Obwohl dies für ein Genehmigungsänderungsverfahren gesetzlich nicht vorgesehen ist, hat sich die Bezirksregierung Münster entschlossen, ein Anhörungsverfahren (in Anlehnung an § 73 VwVfG NW) durchzuführen. So sollte sichergestellt werden, dass zum einen alle entscheidungserheblichen Aspekte auch tatsächlich in das Verfahren einfließen und zum anderen Transparenz geschaffen wird.

Dem entsprechend hat die Bezirksregierung Münster Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie des Landesbüros der Naturschutzverbände NRW eingeholt und die öffentliche Auslegung der Genehmigungsunterlagen veranlasst.

a. Auslegung der Antragsunterlagen

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurden die Genehmigungsunterlagen (vgl. dazu den Punkt II.3. "Antragsunterlagen") nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung einen Monat in folgenden Städten bzw. Gemeinden in der Zeit vom 06.06.-05.07.2011 (1 Monat) öffentlich ausgelegt:

Stadt Dortmund
Stadt Fröndenberg
Stadt Herdecke
Stadt Kamen
Stadt Schwerte

Stadt Unna
Gemeinde Bönen
Gemeinde Holzwickede

b. Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Genehmigungsverfahren wurden neben den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange 14.551 Einwendungen erhoben. Diese gliedern sich wie folgt:

Listen und Vordruckeinwender:	12978
Individuelle Einwendungen	1441
Positive Einwendungen:	132

Die Einwendungen wurden mit Hilfe einer Software erfasst, nach Argumenten gegliedert, synoptisch aufgearbeitet und ausgewertet.

c. Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange

In Anlehnung an § 73 Abs. 2 VwVfG NW wurden neben der Auslegung folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW zu Stellungnahmen aufgefordert:

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 32
Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 51
Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 55/56
Landrat des Ennepe-Ruhr-Kreises
Landrat des Kreises Unna
Oberbürgermeister der Stadt Dortmund
Bürgermeister der Gemeinde Bönen
Bürgermeister der Stadt Fröndenberg
Bürgermeisterin der Stadt Herdecke
Bürgermeister der Gemeinde Holzwickede
Bürgermeister der Stadt Kamen
Bürgermeister der Stadt Schwerte
Bürgermeister der Stadt Unna
Wehrbereichsverwaltung West
Landesbüro der Naturschutzverbände NRW
Handwerkskammer Dortmund
Industrie- und Handelskammer Dortmund
Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
Bundespolizeidirektion St. Augustin
Deutsche Post AG
Dortmunder Stadtwerke AG

Flughafen Düsseldorf GmbH
Flughafen Münster / Osnabrück GmbH (FMO)
Flughafen Paderborn / Lippstadt GmbH
Regionalverband Ruhr (RVR)
Dortmunder Energie und Wasserversorgung GmbH
Landesentwicklungsgesellschaft NRW GmbH
Resolution Südwestfälische Industrie- und Handelskammer (SIHK)

Darüber hinaus haben die Industrie- und Handelskammer Mittleres Ruhrgebiet sowie die LWL-Klinik in Dortmund eine Stellungnahme abgegeben, ohne vorher angeschrieben worden zu sein.

d. Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Insgesamt 24 Stellungnahmen, davon 12 ohne Bedenken/befürwortend und 12 mit Bedenken, wurden abgegeben. 8 angeforderte Stellungnahmen wurden nicht beantwortet. Im Einzelnen:

Bedenken

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 51
Landrat des Kreises Unna
Bürgermeister der Gemeinde Bönen
Bürgermeisterin der Stadt Herdecke
Bürgermeister der Gemeinde Holwickede
Bürgermeister der Stadt Kamen
Bürgermeister der Stadt Unna
Landesentwicklungsgesellschaft NRW GmbH
Regionalverband Ruhr (RVR)
Landesbüro der Naturschutzverbände NRW
LWL-Klinik in Dortmund

keine Bedenken bzw. befürwortend

Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 32
Oberbürgermeister der Stadt Dortmund
Wehrbereichsverwaltung West
Handwerkskammer Dortmund
Industrie- und Handelskammer Dortmund
Industrie- und Handelskammer Mittleres Ruhrgebiet
Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
Bundespolizeidirektion St. Augustin
Dortmunder Stadtwerke AG
Flughafen Münster / Osnabrück GmbH (FMO)
Dortmunder Energie und Wasserversorgung GmbH
Resolution Südwestfälische Industrie- und Handelskammer (SIHK)

e. Beteiligung der Lärmschutzkommission

Allen Mitgliedern der Lärmschutzkommission wurde gem. § 32 b Abs. 2 Satz 2 LuftVG der Genehmigungsantrag nebst allen vorgeschriebenen Unterlagen und Gutachten mit der Aufforderung zur Stellungnahme zugeleitet.

Der Antrag wurde in der Kommissionssitzung am 19.10.2011 behandelt. Eine Stellungnahme der Lärmschutzkommission erfolgte nicht.

6. Anhörungstermin

Analog zu § 73 Abs. 6 VwVfG NW bestand vom 22.-26.04.2013 in der Westfalenhalle 8 für jeden Einwender/Betroffenen bzw. Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit seine Argumente mit dem Antragsteller, dessen Gutachtern und der Behörde zu erörtern.

Bereits unter Punkt II.5. Anhörungsverfahren oben wurde darauf hingewiesen, dass ein solcher Termin für ein Genehmigungsverfahren gesetzlich nicht vorgeschrieben ist. Gleichwohl hat sich die Genehmigungsbehörde entschlossen, diesen im Sinne einer möglichst umfassenden und transparenten Bürgerbeteiligung durchzuführen.

Die Information über Ort und Zeitraum des Erörterungstermins erfolgte analog zu § 73 Abs. 6 Satz 4 VwVfG NW durch öffentliche Bekanntmachung in den Städten und Gemeinden in denen auch die Antragsunterlagen ausgelegt worden sind (vgl. Punkt II.5.a. "Auslegung der Antragsunterlagen"). Ferner waren diese Informationen auf den Internetseiten der Bezirksregierung einsehbar.

Die Resonanz auf die Möglichkeit, die beantragte Genehmigungsänderung zu erörtern, war allerdings gering. So ist diese von max. 80 Besuchern/Tag wahrgenommen worden. Auch die Anzahl der Redner (20, 24, 23, 32 sowie 8 Personen an den verschiedenen Tagen) zeugt von einer eher geringen Bereitschaft zur Nutzung dieses Bürgerangebots. In der Summe haben 55 verschiedene Einwender (davon 8 Befürworter) Redebeiträge geleistet.

Neue Einwendungen oder ergänzende Aspekte zu den bereits im Rahmen der Auslegung vorgetragenen Argumenten wurden, ebenso wie diese, in der verwendeten Software erfasst und ausgewertet. Gestellte Befangenheitsanträge gegen den Verhandlungsleiter und den Behördenleiter der Genehmigungsbehörde wurden während des Anhörungsverfahrens abschlägig beschieden.

III. Begründung der Entscheidung

Rechtsgrundlage für die beantragte Änderung der Betriebszeiten für den Verkehrsflughafen Dortmund ist § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG in Verbindung mit § 8 Abs. 4 S. 2 LuftVG. Ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erfolgt nicht.

Die begehrte Genehmigung ist damit die einzig mögliche und endgültige Rechtsgrundlage für die beantragte Betriebserweiterung. Sie ist nach der Rechtsprechung des BVerwG einerseits Unternehmergenehmigung und andererseits Planungsentscheidung. Neben den zu prüfenden materiell rechtlichen Voraussetzungen (angemessene Berücksichtigung der Erfordernisse der Raumordnung, des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie des Städtebaus) und Versagungsgründen (Ungeeignetheit des Geländes; Vorliegen von Tatsachen, die die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird) ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG zu prüfen, ob das Vorhaben den Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt. Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 11.07.2001, 11 C 14.00) sind damit Lärmschutzbelange mit dem den Betroffenen zustehenden Gewicht in die planerische Abwägung der Genehmigungsbehörde einzustellen und mit den für das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen zu einem Ausgleich zu bringen, der zur objektiven Gewichtigkeit der einzelnen Belange nicht außer Verhältnis steht.

1. Bestimmtheit des Antrags

Die Flughafen Dortmund GmbH hat zunächst einen Antrag auf Erweiterung der Betriebszeiten gestellt, der die Begrifflichkeiten *stationierte* und *über Nacht verbleibende Luftfahrzeuge* enthielt. Diese Begrifflichkeiten ließen keine eindeutigen Rückschlüsse auf die zu erwartenden Änderungen des Flugbetriebs zu.

Ein Antrag, der aufgrund solcher Formulierungen keinen genauen Antragsumfang beinhaltet, kann zwangsläufig nicht in einen Verwaltungsakt münden, der die zu stellenden Bestimmtheitsanforderungen des § 37 Abs. 1 VwVfG NW erfüllt. Er war daher zu präzisieren.

Die Antragstellerin wurde daher im Laufe des Genehmigungsverfahrens aufgefordert, diesen Mangel zu beheben. Ergebnis war eine Umformulierung des Antrages, der die im Hinblick auf den zu erwartenden Flugbetrieb ungenauen Begrifflichkeiten nunmehr nicht mehr enthält. Gleichzeitig wurde der Antrag bezüglich der generellen Betriebszeit für Starts auf 22:30 Uhr reduziert.

Das Antragsbegehren ist damit klar definiert. Die Anforderungen an die Bestimmtheit sind erfüllt.

2. Notwendigkeit und Begründung des Vorhabens

a. Planrechtfertigung

Eine Flugplatzplanung ist gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Luftverkehrsgesetz verfolgten Ziele, einschließlich sonstiger gesetzlicher Vorgaben, ein Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich ist.

Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftiger Weise geboten ist, so die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. etwa Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075/04 - Rn. 182).

Zu den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes gehört nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts insbesondere die Befriedigung eines hinreichend konkreten Verkehrsbedürfnisses.

Der Flughafen Dortmund hat in seinem Antrag zutreffend dargelegt, dass die derzeit geltenden Betriebszeiten zu den restriktivsten in NRW gehören. Daraus ergäben sich vor allem Restriktionen in Bezug auf die Erreichbarkeit von Verkehrsknotenpunkten in den Tagesrandzeiten. Mit der beantragten Betriebszeitenerweiterung würde zum einen dem Bedürfnis der Passagiere nach Touristik- und Geschäftsreiseverkehr Rechnung getragen; zum anderen wäre eine optimalere Umlaufgestaltung durch die Fluggesellschaften möglich. Darauf ist die Antragstellerin sowohl in der Antragsbegründung als auch in den vorgelegten Gutachten näher eingegangen.

Somit ist das Vorhaben vernünftigerweise geboten und eine Rechtfertigung des Antrags, die Betriebszeiten am Flughafen Dortmund auszuweiten gegeben.

b. Verfahrensfragen /-forderungen

Beantragt wurde von der Flughafen Dortmund GmbH, die Betriebszeiten des Verkehrsflughafens Dortmund im Rahmen eines Genehmigungsänderungsverfahrens nach § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG in Verbindung mit § 8 Abs. 4 S. 2 LuftVG auszuweiten.

(1) Forderung nach Planfeststellung

Von Einwenderseite wird dagegen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 8 Abs. 1 S. 1 LuftVG gefordert. Begründet wird dies mit vermeintlichen Absichten des Flughafens zur Verlängerung der Start-/Landebahn bzw. mit notwendigen Investitionen in Gebäude und Abfertigungsinfrastruktur (Terminalneubau, Vorfelderweiterung etc.). Die

Aufspaltung der verschiedenen Vorhaben stelle eine Salomitaktik dar. Alle Vorhaben seien daher zusammenzufassen und im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu behandeln.

Von der Planfeststellungspflicht ausgenommen sind gemäß § 8 Abs. 4 S. 2 LuftVG Änderungen betrieblicher Regelungen, die nur einer Entscheidung gemäß § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG bedürfen.

Der Flughafen hat eine Verlängerung der allgemeinen Betriebszeit für Starts bis 22:30 Uhr und für Landungen bis 23:00 Uhr zuzüglich einer Verspätungsregelung von jeweils 30 Minuten beantragt. Damit hat er allein eine Veränderung der Betriebszeiten, also einer rein betrieblichen Regelung, beantragt.

Gegenteilig wäre dies, wenn Bauvorhaben in einem engen zeitlichen und konzeptionellen Zusammenhang mit der beantragten betrieblichen Änderung stünden (BVerwG vom 28.08.2009, 9 A 22/07). Dann wären diese in einem Planfeststellungsverfahren zusammenzufassen.

In der mit dem Antrag vorgelegten "Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025" werden die nächtlichen Flugbewegungen für den Prognosefall 2025 am Durchschnittstag der verkehrsreichsten 6 Monate mit 12 (Seite 129 des Gutachtens) angegeben. Damit ist weder offensichtlich, noch zu vermuten, dass ein nach 22:00 Uhr stattfindender Flugverkehr nicht mit der vorhandenen Infrastruktur bewältigt werden kann.

Ein enger zeitlicher und konzeptioneller Zusammenhang der beantragten Betriebszeitenverlängerung mit etwaigen in der Zukunft liegenden Baumaßnahmen ist nicht erkennbar. Die Voraussetzungen zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG sind somit nicht gegeben.

Im Ergebnis ist das Verfahren, der Regelung des § 8 Abs. 4 Satz 2 LuftVG entsprechend, als Genehmigungsänderungsverfahren gem. § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG durchzuführen.

(2) Forderung nach Durchführung einer UVP

Im Zusammenhang mit einer der Forderungen auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens wird ebenfalls die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gefordert.

Nach § 3 b Abs. 1 UVPG besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer UVP für ein Vorhaben, wenn es in Anlage I zu § 3 UVPG genannt ist und die dort zur Bestimmung seiner Art genannten Merkmale vorliegen

(vgl. Kommentar zum LuftVG - Giemulla/Schmid, RN 68 zu § 6). Die in den Ziffern 14.12.1 und 14.12.2 im Zusammenhang mit Flugplätzen genannten Vorhaben beziehen sich auf bauliche Veränderungen. Eine rein betriebliche Änderung ist in Anlage I nicht genannt.

Im Ergebnis ist damit im hier beantragten Verfahren kein Erfordernis zur Durchführung einer UVP gegeben.

(3) Forderung nach Einstufung als Stadtflughafen

Die im Verfahren erhobene Forderung zur Einstufung des Verkehrsflughafens Dortmund als Stadtflughafen geht ins Leere.

Gemäß § 48 a LuftVZO ist ein Stadtflughafen ein ziviler Flughafen, der im Anhang I der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.03.2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft aufgeführt ist. Der Verkehrsflughafen Dortmund ist dort nicht aufgeführt.

Eine Aufnahme des Verkehrsflughafens Dortmund in den Anhang I der Richtlinie wäre durch die EU vorzunehmen (Artikel 2, Buchstabe b, letzter Satz der Richtlinie 2002/30/EG, hinzugefügt durch Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 vom 22.10.2008). Somit kommt eine Einstufung des Verkehrsflughafens Dortmund als Stadtflughafen durch die Genehmigungsbehörde nicht in Betracht.

(4) Forderung nach Anpassung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen

Von Einwenderseite wird die Anpassung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen gem. Richtlinie 2002/49/EG (national ist diese Richtlinie im BImSchG, §§ 47a ff. umgesetzt) gefordert. Eine Anpassung vor Durchführung des beantragten Genehmigungsverfahrens sei erforderlich und wird als rechtliche Voraussetzung für dieses gesehen.

Nach § 47a bis 47f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist es Aufgabe der Gemeinden oder der nach Landesrecht zuständigen Behörden, im Rahmen der Lärminderungsplanung Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraumes ausgesetzt sind, durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren. Dazu sind zunächst Lärmkarten zu erstellen, die einen Überblick über relevante Lärmquellen bieten. Auf dieser Grundlage sind Lärmaktionspläne zu entwickeln, die geeignete Maßnahmen zur Lärminderung beziehungsweise zum Schutz ruhiger Gebiete gegen Lärmzunahme beinhalten.

Für den Bereich des Luftverkehrs sind dabei nach § 47d Abs. 1 BImSchG Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu berücksichtigen, die von Großflughäfen ausgehen. Nach § 47b Ziff. 5 BImSchG ist der Begriff Großflughäfen als Verkehrsflughafen definiert, der ein Verkehrsaufkommen von über 50.000 Flugbewegungen pro Jahr aufweist. Unberücksichtigt bleiben dabei Ausbildungsflüge mit Leichtflugzeugen.

Zuständig für die Lärminderungsplanung sind aufgrund der Lage des Verkehrsflughafens Dortmund die Städte Dortmund und Unna.

Die derzeitige Situation stellt sich wie folgt dar:

Der Verkehrsflughafen Dortmund verzeichnete im abgelaufenen Jahr 2013 insgesamt etwa 37.200 Flugbewegungen und unterfällt somit bereits nicht der Lärminderungsplanung.

Die Stadt Dortmund hat keinen aktuellen Lärmaktionsplan. Der Entwurf vom 29.11.2011 enthält unter Punkt 2.2.4 lediglich die Aussage, dass die vom Flugverkehr ausgehenden Lärmemissionen den Auslösepegel von LDEN = 70 dB(A) und LNIGHT = 60 dB(A) nicht erreichen und der Flugverkehrslärm daher kein Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist.

Die Stadt Unna verfügt seit dem Jahr 2008 über einen Lärmaktionsplan. Die Fluglärmauswirkungen durch den Verkehrsflughafen Dortmund wurden hier ebenfalls nicht berücksichtigt. Der Bericht über die Lärmkartierung für die Stadt Unna vom 18.02.2008 führt zur Beschreibung der Hauptlärmquellen zum Verkehrsflughafen Dortmund aus, dass dieser nicht zu den Großflughäfen zählt und insoweit bei der Untersuchung nicht berücksichtigt wurde.

Da die Lärminderungsplanung gem. § 47a bis 47f BImSchG somit auf die dem Flughafen Dortmund zurechenbaren Flugbewegungen keine Anwendung findet, hat insoweit auch keine Anpassung von Lärmkarten bzw. Lärmaktionsplänen zu erfolgen.

c. Bedarf für Nachtflugverkehr

Die Flughafen Dortmund GmbH hat mit der beantragten Ausweitung des Flugbetriebes für Starts bis 22:30 Uhr (+ 30 min. für Verspätungen) und für Landungen bis 23:00 Uhr (+ 30 min. für Verspätungen) die Durchführung von Nachtflugbetrieb in Form der Nutzung von Nachtrandstunden (22:00-23:30 Uhr) beantragt.

(1) Bedarf für die Ausweitung der Betriebszeiten

Für die Nutzung der Nachtrandzeiten (22:00 bis 24:00 Uhr, 5:00 bis 6:00 Uhr) ist ein standortspezifischer Bedarf anders als in der Nachtkernzeit

(00:00-05:00 Uhr) nicht erforderlich (BVerwG vom 13.10.2011, 4 A 4001/10). Grundvoraussetzung für die Anerkennung eines Nachtflugbedarfs ist danach die Darlegung von Flugbetrieb, der am Tage nicht befriedigend abgewickelt werden kann. Derart dargelegte Verkehrsinteressen bedürfen in einem zweiten Schritt der Abwägung mit den besonderen Lärmschutzinteressen der Anwohner, resultierend aus § 29 b Abs. 1, Satz 2 LuftVG bzw. § 8 Abs. 1 Sätze 3 und 4 LuftVG.

Die Darlegung einer Nachfrage ist somit notwendige Voraussetzung für die Zulassung von Nachtflugbetrieb; reicht aber allein nicht für die Zulassung desselben. Vielmehr muss der dargestellte Nachtflugbedarf in Wege der Abwägung in ein ausgewogenes Verhältnis zu den berechtigten Lärmschutzbelangen der Anwohner gebracht werden.

Die Antragstellerin hat zur Darlegung einer Nachfrage/eines Bedarfs die folgenden Gutachten/Stellungnahmen vorgelegt:

- "Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22:00 und 24:00 Uhr am Flughafen Dortmund"

- zitiert als "**Bedarfsgutachten**"

Desel Consulting / Airport Research Center GmbH, Februar 2010

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund

Desel Consulting / Airport Research Center GmbH, November 2010

- Gutachtliche Stellungnahme "Strukturelle und betriebliche Gründe für einen planmäßigen Nachtflugbetrieb in der Zeit von 22:00 bis 23:00 Uhr am Flughafen Dortmund"

- zitiert als "**Gutachtliche Stellungnahme Bedarf**"

Karl-Friedrich Müller, Aviation Consultant, Oktober 2012

- Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025

- zitiert als "**Fluggast- und Flugbewegungsprognose**"

Desel Consulting / Airport Research Center GmbH, Februar 2010

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund

Desel Consulting / Airport Research Center GmbH, November 2010

- Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens Dortmund für das Jahr 2025
- zitiert als "**Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte**"
Institut für Verkehrswissenschaft der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, Februar 2010

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund

IVM Münster, November 2010

Die gutachtliche Stellungnahme "*Strukturelle und betriebliche Gründe für einen planmäßigen Nachtflugbetrieb in der Zeit von 22:00 bis 23:00 Uhr am Flughafen Dortmund*" wurde im Laufe des Genehmigungsverfahrens durch die Genehmigungsbehörde nachgefordert um eine aktualisierte Basis für die Darlegung eines Bedarfs zu erhalten. Das Gutachten "Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22:00 und 24:00 Uhr am Flughafen Dortmund" basierte zu einem großen Teil auf Argumentationen zu und von Fluggesellschaften, die zum Zeitpunkt des Verfahrens nicht mehr am Flughafen Dortmund verkehrten. Ferner war der mit diesem Gutachten dargestellte Bedarf teilweise sehr allgemein gehalten und bedurfte der Konkretisierung.

Auf Basis der genannten Gutachten begründet die Flughafen Dortmund GmbH den Bedarf im Wesentlichen mit

- der Anbindung an Verkehrsknoten, die zu den Erwartungen, die an das Verkehrsangebot eines Verkehrsflughafens zu stellen sind, gehören und
- einer dadurch möglichen effektiveren Umlaufplanung durch die Fluggesellschaften.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 24.07.2008, 4 A 3001/07) kann die Zulassung von Passagierflugverkehr in den Nachtrandzeiten aus Gründen der Anbindung eines Verkehrsflughafens an in- und ausländische Passagierdrehkreuze und einer effektiven Flugzeugumlaufplanung gerechtfertigt sein.

Ferner bestimmen die Verkehrsfunktion des Flughafens und seine Stellung im Luftverkehrsnetz die Erwartungen, die berechtigterweise an das Verkehrsangebot zu stellen sind, insbesondere an die Zahl und die Diversität der Destinationen, die Frequenz der Verbindungen und die Erreichbarkeit des Flughafens in den frühen Morgen- und späten Abendstunden (BVerwG vom 13.10.2011, 4 A 4001/10).

Diese Erwartungen sind entscheidend dafür, ob das Verkehrsangebot ohne die in Rede stehenden Nachtflugverbindungen noch als "befriedigend" angesehen wird (BVerwG vom 16.03.2006, 4 A 1075.04).

Der Flughafen Dortmund ist als Verkehrsflughafen für den allgemeinen Verkehr mit Luftfahrzeugen nach Sicht- und Instrumentenflugregeln für Präzisions- und Nichtpräzisionsanflugverfahren gewidmet. Damit erfüllt er öffentliche Zwecke, unterliegt der Betriebspflicht und muss einem dieser Verkehrsfunktion entsprechenden Verkehrsangebot gerecht werden (BVerwG vom 20.04.2005, 4 C 18/03).

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die den Antrag begründende Bedarfslage nicht schon eingetreten sein muss. Es reicht aus, wenn diese bei vorausschauender Betrachtung in absehbarer Zeit mit hinreichender Sicherheit erwartet werden kann (BVerwG vom 20.04.2005, 4 C 18/03).

Zu prüfen ist somit, ob für eine in absehbarer Zeit mit hinreichender Sicherheit zu erwartende Bedarfslage der beantragte Nachtflugbetrieb erforderlich ist oder ob diese auch ohne die beantragte Betriebszeiterweiterung abzuwickeln wäre. Nur dann wäre ein Bedarf zu bejahen.

Zu den Erwartungen die an das Verkehrsangebot eines Verkehrsflughafens zu stellen sind, gehört unter anderem die Anbindung an Verkehrsknoten. Eine sinnvolle Anbindung ist nur dann möglich, wenn einerseits Zubringerflüge so rechtzeitig erfolgen, dass der Anschluss an internationale Flüge sichergestellt ist, andererseits die Abbringerflüge erst dann erfolgen, wenn die internationalen Flüge gelandet sind. Hinzu kommen erforderliche Umsteigezeiten.

Die Flughafen Dortmund GmbH führt die Anbindung an die Verkehrsknoten der Lufthansa, München und Frankfurt (am Beispiel Germanwings) sowie an den iberischen Verkehrsknoten Palma de Mallorca (durch Air Berlin) als für das Verkehrsangebot erforderlich an. Beispielfähig wird dazu in der gutachtliche Stellungnahme *"Strukturelle und betriebliche Gründe für einen planmäßigen Nachtflugbetrieb in der Zeit von 22:00 bis 23:00 Uhr am Flughafen Dortmund"* des Gutachters Karl-Friedrich Müller die Anbindung an den Verkehrsknoten München mit und ohne Betriebszeitenverlängerung dargestellt.

Durch die dargestellten unterschiedlichen Abflugzeiten wird deutlich, dass durch eine Verlängerung der Betriebszeit und einem damit einhergehenden späteren Abflug vom Verkehrsknoten München deutlich mehr Passagiere einen noch taggleichen Rückflug nach Dortmund nutzen könnten. Gleiches tragen die Gutachter für den Verkehrsknoten Frankfurt sowie die Anbindung an wesentliche iberische Regionen via Palma

de Mallorca vor (vgl. Bedarfsgutachten, Seite 69, Seite 109, Punkt 6.2.1; Gutachtliche Stellungnahme Bedarf, Seite 5, Punkt 2.2).

Des Weiteren begründet die Antragstellerin die Notwendigkeit einer Betriebszeitenerweiterung mit der Erforderlichkeit einer effektiveren Umlaufplanung ihrer Hauptnutzer.

So stellt der Gutachter Karl-Friedrich Müller in seiner Stellungnahme *"Strukturelle und betriebliche Gründe für einen planmäßigen Nachtflugbetrieb in der Zeit von 22:00 bis 23:00 Uhr am Flughafen Dortmund"* dar, dass durch eine zusätzliche Betriebsstunde die Effektivität der Rotationsplanung überproportional zunimmt. Am Beispiel des derzeitigen Hauptnutzers Wizzair und den Anbindungen an die Ziele Budapest und Kattowitz wird dargestellt, dass ein vierter Umlauf aufgrund der an diesen Orten praktizierten Rotationsstrukturen wünschenswert wäre, aber aufgrund der derzeitigen Betriebszeit am Flughafen Dortmund nicht zu realisieren ist. Die damit maximal möglichen Aufenthalte von 05:50 Std. (Budapest) bzw. 05:55 Std. (Kattowitz) erfüllen nicht die Kriterien einer Tagesrandverbindung. Bei Realisierung eines 4. Umlaufes seien dagegen Aufenthalte von mehr als 10 Std./Tag möglich.

Am Beispiel der mittlerweile auf dem Flughafen Dortmund operierenden Ryanair legt der Gutachter darüber hinaus dar, dass bei Vorhandensein eines ausreichenden Streckenportfolios Fluggesellschaften schnell überlegen, diesen Flughafen einschließlich der dazu erforderlichen Infrastruktur auch als Basis zu nutzen. Gründe seien zum einen eine bessere Ausschöpfung des Marktes, zum anderen das Erreichen einer höheren operativen Zuverlässigkeit. Voraussetzung sei aber zwingend eine ausreichende Betriebszeit. Ein Vergleich mit dem Standort Weeze, wo Ryanair 17 ½ Std. Betriebszeit zur Verfügung stünden, mache deutlich, dass eine Stationierung mit Ende einer Betriebszeit um 22:00 Uhr nicht in Frage kommen könne.

Auch die Fluggesellschaften fordern die Erweiterung der Betriebszeiten aus den soeben beschriebenen Gründen. Die Luftverkehrsgesellschaften Wizzair, Germanwings und easyJet haben dazu im März 2012 entsprechende Stellungnahmen vorgelegt.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass aufgrund der für das Verkehrsangebot erforderlichen Anbindung des Verkehrsflughafens Dortmund an in- und ausländische Passagierdrehkreuze und aufgrund einer effektiven Flugzeugumlaufplanung ein Bedarf für die beantragte Betriebszeitenänderung gegeben ist. Insoweit ist es ohne Bedeutung, aus welchen

Gründen Fluggesellschaften in der Vergangenheit den Standort Dortmund aufgegeben haben.

Ebenso ist es unmaßgeblich, ob der Bedarf aufgrund der Nachfrage nach Geschäftsreisenden oder aufgrund zunehmenden Touristikverkehrs bejaht werden muss. Der Verkehrsflughafen Dortmund ist in der Luftverkehrskonzeption NRW 2010 als Regionalflughafen ausgewiesen. Als solcher dient er sowohl dem Geschäftsreise- als auch dem Touristikverkehr.

Fraglich bleibt, ob für die Nutzung der Knotenanbindungen und die effektivere Umlaufplanung eine entsprechende Nachfrage im Einzugsbereich des Flughafens Dortmund zur Verfügung steht, bzw. in absehbarer Zeit mit hinreichender Sicherheit erwartet werden kann.

Das vorgelegte Gutachten "*Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22:00 und 24:00 Uhr am Flughafen Dortmund*" der Desel Consulting / Airport Research Center GmbH aus dem Februar 2010 führt zum Nachweis beispielhaft den Sitzladefaktor des Flughafens Paderborn/Lippstadt im Zeitraum von 22:00 bis 24:00 Uhr an. Dieser liegt bei 70 bis 90 % (vgl. Abbildung 3-1, S. 27). Ferner wird verdeutlicht, dass den ganzen Tag über eine durchschnittliche Auslastung von ca. 70 % erreicht wird. Gleiches belegt das Gutachten für die Flughäfen in Berlin. Hier liegt die Auslastung durchgehend sogar im Bereich von 80 %.

Daraus schließt der Gutachter, dass eine Nachfrage - bei entsprechendem Angebot - generell über einen Zeitraum von 05:00 bis 24:00 Uhr gegeben ist.

Mit Blick auf die Dortmunder Sitzladefaktoren stelle sich während der Tagzeiten eine ähnlich hohe Auslastung wie auf den genannten Flughäfen dar. Gerade an den Tagesrändern liege die Auslastung um die 80 %, was die hohe Marktakzeptanz zeige. Daraus schlussfolgert der Gutachter, dass für den Fall der beantragten Betriebszeitenerweiterung auch in Dortmund eine vergleichbare Nachfrage gegeben wäre.

Untermauert wird dies auch durch das Gutachten "*Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025*" der Desel Consulting / Airport Research Center GmbH vom Februar 2010. Hier stellt der Gutachter die allgemeine Nachfrageentwicklung dar, wie sie sich in den letzten Jahren unter Berücksichtigung verschiedener Einflussfaktoren auf das Luftverkehrsaufkommen entwickelt hat. Hier werden die demografische Entwicklung, die Ölpreisentwicklung und die Folgewirkungen der Terroranschläge vom 09.11.2001 genannt.

Aufgrund dessen habe sich die Nachfragesituation gegenüber früheren Betrachtungen deutlich verschlechtert. Wurde ursprünglich von einem durchschnittlichen Wachstum von 3,5 % pro Jahr ausgegangen, sei die Quote zwischen 2008 und 2010 deutlich zurückgegangen. Auch wenn sich ab 2011 im Zeitraum bis 2025 das Wachstum erfahrungsgemäß wieder deutlich erholen werde (ab 2011 liege das Wachstum wieder bei 3,3 % p.a.), sei im gesamten Betrachtungszeitraum von 2008 bis 2025 von einem durchschnittlichen allgemeinen Wachstum von 2,4 % pro Jahr auszugehen.

Unter Berücksichtigung dieser Faktoren sei für den Flughafen Dortmund bei Beibehaltung der jetzigen Betriebszeiten jedoch nur ein Wachstum von 1,0 % p.a. zu erwarten. Demgegenüber sei mit einem Wachstum von 2,6 % rechnen, wenn diese Restriktionen im vorliegenden Antragsumfang zurückgenommen werden (Planfall).

Dies drückt sich in Zahlen wie folgt aus: Insgesamt stehen im Betrachtungszeitraum im Planfall 3.338.000 Passagiere insgesamt 2.278.000 Passagieren bei unveränderten Betriebszeiten gegenüber (vgl. Tabelle 6-6, Seite 102 des Gutachtens). Die Differenz von 1.060.000 Passagieren (46,5 %) stellt einen erheblichen wirtschaftlichen Zuwachs für den Flughafen Dortmund dar.

Eine der Nutzung der Knotenanbindungen und einer effektiveren Umlaufplanung entsprechende Nachfrage kann daher in absehbarer Zeit mit hinreichender Sicherheit erwartet werden.

Im Ergebnis kann eine effektive Anbindung von Luftverkehrsknotenpunkten ebenso wie eine für Luftverkehrsgesellschaften langfristig wirtschaftliche Umlaufplanung ohne die Betriebszeitenverlängerung nicht sichergestellt werden. Das Verkehrsangebot kann ohne die in Rede stehenden Nachtflugverbindungen nicht als "befriedigend" im Hinblick auf die Verkehrsfunktion des Dortmunder Flughafens angesehen werden. Der Bedarf für die beantragte Betriebszeitenerweiterung ist somit zu bejahen.

(2) Bedarf für die Verspätungsregelungen

Ergänzend zur "generellen" Betriebszeitenerweiterung für Starts und Landungen beantragt die Flughafen Dortmund GmbH die Genehmigung einer Verspätungsregelung von jeweils 30 Minuten für Starts und Landungen.

Begründet wird das mit dem diesbezüglichen Ergebnis im Gutachten *"Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22:00 und 24:00 Uhr am*

Flughafen Dortmund" (vgl. Seite 98 ff.). Danach lässt die bei Verlängerung der Betriebszeiten zu erwartende Angebotsstruktur der Luftverkehrsgesellschaften im Passagierverkehr am Flughafen Dortmund wie bisher eine Kumulierung der Verspätungen in der auf die beantragte allgemeine Betriebszeit folgenden halben Stunde erwarten. Dies wird durch die Verspätungszahlen des Jahres 2008 belegt, wo 82 % aller Verspätungen im Bereich bis 30 Minuten nach Ende der regulären Betriebszeit lagen.

Gründe für mögliche Verspätungen sieht der Gutachter in Verzögerungen durch die Flugsicherung (aufgrund starken Luftverkehrsaufkommens in Verbindung mit der derzeit herrschenden Luftraumstruktur), Kapazitätsengpässen auf den 20 größten Flughäfen Europas sowie Wettereinflüssen. Im Ergebnis seien derartige Sonderereignisse als Grund für Verspätungen und Verfrühungen auch künftig nicht planbar.

Die genannten Gründe sind nachvollziehbar und durch Erfahrungen in der Vergangenheit gestützt. Es gibt immer wieder Ereignisse, die nicht durch die Fluggesellschaften zu vertretende Ursachen oder Gründe haben.

Die Folgen, insbesondere für die Passagiere, aber auch für die Luftverkehrsgesellschaften, sind erheblich, wenn aufgrund von geringfügigen Verspätungen Rückreisen zum Zielflughafen "über die Straße" erfolgen müssen oder Flugzeugüberführungen am nächsten Tag zum eigentlichen Zielflughafen erforderlich werden. Der Aspekt, dass ein Großteil dieser Folgen mit einer 30-minütigen Verspätungsregelung abgefangen werden kann, rechtfertigt die Feststellung eines Bedarfs.

Allerdings handelt es sich bei Verspätungen um Ausnahmen. Unter Berücksichtigung des Anwohneranspruchs auf Nachtruhe aus § 29 b Abs. 1, Satz 2 LuftVG und zur Vermeidung von Fehlentwicklungen ist sicherzustellen, dass Ausnahmen nicht zur Regel und damit Anwohner nicht mehr als unbedingt nötig belastet werden. Der Aspekt, dass Verspätungen näher an der Nachtkernzeit liegen als der generelle Nachtflugbetrieb, ist erschwerend zu berücksichtigen.

Eine 30-minütige Verspätungsregelung ist daher sachgerecht. Eine kürzere Regelung würde die Sinnhaftigkeit einer solchen Regelung an sich in Frage stellen, eine längere Verspätungsregelung ist aufgrund der Tatsache bereits 82 % aller Verspätungen damit abdecken zu können, nicht erforderlich.

Maßgeblich für die Anwohner ist aber nicht allein der Verspätungszeitraum, sondern auch die Anzahl der Verspätungen. Zwar entsteht durch

Verspätungen kein zusätzlicher Fluglärm, dieser fällt allerdings in einen unter Lärmgesichtspunkten sensibleren Zeitraum. Es ist somit erforderlich einen Interessenausgleich zwischen den Anwohner einerseits und den Passagieren sowie Fluggesellschaften andererseits herzustellen. Dies ist mit Hilfe eines Verspätungskontingents zu gewährleisten.

Schon durch das abgestufte Betriebszeitenkonzept (Starts enden 30 Minuten eher als Landungen) sind die Lärmemissionen zur Kernzeit hin abnehmend. Die generell lauterer Starts (auch die Verspätungen) enden eher als die Landungen. Das von der Rechtsprechung des BVerwG geforderte Abschwächen der Lärmbelastung je näher Flugbewegungen an die Nachtkernzeit heranrücken, ist dadurch schon konzeptionell sichergestellt. Für das Verspätungskontingent macht dies die Festlegung eines generellen Kontingents ohne Unterscheidung von Starts und Landungen möglich. Es kann so flexibel für Starts und Landungen verwendet werden. Andererseits kann das Gesamtkontingent durch die mögliche Flexibilität restriktiver festgelegt werden.

Im Hinblick auf die bisherige Verspätungsregelung für Landungen bis 23:00 Uhr hat das OVG Münster (Urteile vom 13. Dezember 2005, z. B. 20 D 108/03.AK, Rn. 69) festgestellt, dass das als Teil eines ausgestalteten Konzepts (Ausschluss von Landungen bei flugplanbedingten Verspätungen, Beschränkung der Befugnis des Flughafens auf Zulassung von 20 Landungen im Monat unter Vorbehalt der Kontrolle durch die Bezirksregierung Münster, Erfordernis der Zustimmung der örtlichen Luftaufsicht bei weiteren Landungen, Vorbehalt weiterer Maßnahmen bei Überschreiten der zugrunde gelegten Bewegungszahlen) festgelegte Kontingent von 20 Verspätungen den Lärmschutzbelangen der Anwohner hinreichend Rechnung trägt. Selbst wenn im Einzelfall Lärmwerte über 90 dB(A) auftreten würden, sei bei der Annahme von maximal 20 Landungen im Monat, zumal eine monatsübergreifende Verrechnung nicht möglich ist, von einer im Hinblick auf den aufgezeigten Bedarf für eine Verspätungsregelung - zu vernachlässigenden Zahl von Ereignissen nach 22.00 Uhr auszugehen.

Die Betrachtung des OVG Münster bezieht sich allerdings nur auf Spätlandungen, während es sich nunmehr um Starts bis 23:00 Uhr und Landungen bis 23:30 handelt. Zwar sind Starts naturgemäß lauter als Landungen und letztere würden bis auf ½ Stunde an die Nachtkernzeit heranreichen. Zu berücksichtigen ist aber, dass selbst bei maximaler Ausnutzung des Kontingents aufgrund der zu erwartenden Betriebsrichtungsverteilung von ca. 70 % nach Westen und 30 % nach Osten auf betroffene Anwohner maximal 14 Ereignisse (Starts oder Landungen) innerhalb eines Monats zukämen. Dies ist unter Beibehaltung des be-

schriebenen Konzepts, welches unangetastet bleibt, bei Abwägung mit den Interessen von Passagieren und Fluggesellschaften zumutbar.

Im Ergebnis sind damit sowohl der Bedarf einer Betriebszeitenerweiterung als auch der Bedarf einer Verspätungsregelung gegeben.

d. Verwertbarkeit der Gutachten/Prognosen

Nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG (vgl. statt vieler Urteil vom 20.04.2005, 4 C 18/03, Rn. 33) unterliegen Verkehrsprognosen im Fachplanungsrecht, zu denen die hier vorgelegten Gutachten (Basis- und Auswirkungsgutachten) gehören, einer eingeschränkten Kontrolle. Zu prüfen ist demnach, ob die betreffende Prognose nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, ob der zugrunde gelegte Sachverhalt zutreffend ermittelt wurde und ob das Ergebnis einleuchtend begründet wurde. Sind die genannten Voraussetzungen erfüllt, wären die entsprechenden Gutachten/Prognosen nicht zu beanstanden.

(1) Fluggast- und Flugbewegungsprognose

Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen für die Erstellung der Fluggast- und Flugbewegungsprognose gehen von einer Betriebszeit von 06.00 bis 23.00 Uhr mit einer Verspätungsregelung bis 24.00 aus. Eine mögliche Verlängerung der Start-/Landebahn bleibt unberücksichtigt. Die Tonnage ist auf 100 t MTOM begrenzt.

Die zugrunde gelegte Betriebszeit entspricht dabei nicht mehr dem tatsächlich gestellten Antragsumfang. Dieser beinhaltet eine allgemeine Betriebszeit bis 22.30 Uhr für Starts und bis 23.00 Uhr für Landungen, einschließlich einer Verspätungsregelung von jeweils 30 Minuten.

Zu klären war somit, ob diese Veränderung der Rahmenbedingungen ein überarbeitetes oder neues Gutachten erfordert.

Dazu wurde eine "Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund, Desel Consulting / Airport Research Center GmbH November 2010" vorgelegt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass eine Quantifizierung der daraus entstehenden Effekte aufgrund der nur geringfügigen Änderung unlauter wäre. Aufgrund der Unsicherheiten jeder Prognose seien die Effekte nicht so fein abbildbar, als dass diese Veränderungen hinreichend belastbar konkretisiert werden könnten. Im Ergebnis werde aber das Risiko, dass die prognostizierten Flugbewegungs- und Passagierzahlen nicht erreicht würden, dadurch erhöht.

Diese Schlussfolgerung ist plausibel. Die allgemeine Betriebszeit hat sich gegenüber den Annahmen des Ursprungsgutachtens nur hinsichtlich der Starts um 30 min. reduziert, Landungen bleiben unberührt. Diesbezügliche, eher als gering zu erwartende Auswirkungen unter Berücksichtigung der generell mit solchen Prognosen verbundenen Unsicherheiten zu quantifizieren, ist nicht seriös möglich.

Gleiches gilt für die Reduktion der Zeiten für verspätete Starts um 60 min sowie für verspätete Landungen um 30 min gegenüber den Rahmenbedingungen für das Gutachten. Aufgrund der Tatsache, dass es sich um Ausnahmen und damit um eine kleine Zahl von Ereignissen handelt, die zudem kontingentiert wird (vgl. dazu Punkt III.2.c(2) "Bedarf für die Verspätungsregelungen"), ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen auf die prognostizierten Flugbewegungs- und Passagierzahlen sehr gering sind.

Aufgrund der im Ergebnis kaum zu quantifizierenden, geringen Auswirkungen der geänderten Flugbetriebszeiten war die Nachforderung oder Neuerstellung des Gutachtens entbehrlich, zumal sich mögliche Abweichungen zugunsten (weniger Flugbewegungen und damit Lärm) und nicht zu Lasten der Anwohner auswirken würden.

Die Nichtberücksichtigung einer denkbaren und auch von vielen Einwendern in die Diskussion eingebrachten Start- / Landebahnverlängerung ist sachgerecht.

Eine solche Verlängerung ist zwar nicht auszuschließen, kann aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Berücksichtigung finden (vgl. dazu auch Punkt III.2.b(1) "Forderung nach Planfeststellung").

So steht der Zeitpunkt der Realisierung einer solchen Absicht nicht fest. Eine Start- / Landebahnverlängerung ist damit zum gegenwärtigen Zeitpunkt weder konkret noch absehbar. Darüber hinaus steht sie auch nicht im konzeptionellen Zusammenhang mit der beantragten Betriebszeitenerweiterung, jede Maßnahme könnte unabhängig von der jeweils anderen realisiert werden. Auch an dem für eine Start- / Landebahnverlängerung erforderlichen Beschluss des Rats der Stadt Dortmund fehlt es. Die Berücksichtigung eines solchen, gegenwärtig hypothetischen Vorhabens im laufenden Verfahren kann daher nicht erfolgen.

Entsprechend gehen auch die im Laufe des Genehmigungsverfahrens geforderten Nachbesserungen der vorgelegten Gutachten, die mit der beabsichtigten Start- / Landebahnverlängerung begründet werden, ins Leere. Zumal im Falle einer Beantragung einer solchen, in einem weite-

ren Verfahren neue Gutachten vorgelegt werden müssten, auf deren Grundlage neu zu entschieden wäre.

Methode

Die Prognose für das Fluggast- und Flugbewegungsaufkommen wurde für zwei Szenarien (Planfall sowie Status-quo Fall) erstellt. Der "Planfall" beinhaltet die beantragte Betriebszeitenänderung, der "Status-quo Fall" die gegenwärtige Situation ohne Änderung.

Die Erstellung jedes dieser Szenarien gliedert sich in folgende Aufgabenfelder:

- Bestandsanalyse
- Ermittlung des Luftverkehrsmarkts Dortmund
- Erarbeitung einer Prognose zur Luftverkehrsnachfrage im Passagierlinien- und Charterverkehr 2025
- Erarbeitung der Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund 2025
- Ermittlung des zu erwartenden Verkehrsvolumens in der Allgemeinen Luftfahrt
- Untersuchung der Bedeutung der Luftfracht

Als Basisjahr hat der Gutachter das Jahr 2008 gewählt und die Prognose für beide Szenarien bis zum Jahr 2025 hochgerechnet. Das Basisjahr ist das aktuellste volle Jahr, welches zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens zur Verfügung stand. Es ist daher nicht zu beanstanden. Der gewählte Prognosehorizont von 17 Jahren liegt im Rahmen der in der Verkehrsplanung üblicherweise betrachteten Zeiträume. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass ein Entwicklungsverlauf betrachtet werden kann, da Entwicklungen nicht immer konstant verlaufen. Dies wird im vorliegenden Gutachten insbesondere für die Jahre 2009 und 2010 deutlich, in denen sich die globale Finanzkrise auf die Passagierzahlen und Flugbewegungen ausgewirkt hat. Für Langfristprognosen mit einem Zeithorizont von mehr als zehn Jahren wird generell mit Zeitwerten in Fünfjahresschritten gearbeitet. Dies ist auch hier mit der Wahl des Jahres 2025 geschehen.

Die gewählte Methodik ist üblich und allgemein anerkannt. Sie berücksichtigt alle für die Ermittlung der Fluggast- und Flugbewegungsprognose maßgeblichen Einflussfaktoren und ist somit nicht zu beanstanden.

Gleiches gilt für die Methodik innerhalb der einzelnen Aufgabenfelder, insbesondere die Verwendung des mehrfach von den Einwendern kritisierten Flughafenwahlmodells der Airport Research Center GmbH zur

Berechnung von Marktanteilen. Mit Hilfe dieses Modells wird unter Berücksichtigung von Zeit- und Kostenfaktoren die Gesamtnachfrage eines Luftverkehrsmarktes (hier Dortmund) unter Berücksichtigung von ermittelten Angebotsausprägungen der einzelnen, innerhalb dieses Marktes liegenden Flughäfen, auf diese verteilt. Die so ermittelten Ergebnisse sind neben weiteren Einflussgrößen eine maßgebliche Prämisse zur Ermittlung sowohl der Fluggast-, als auch der Flugbewegungszahlen. Dies ist im Hinblick auf die durch die Rechtsprechung gestellten Anforderungen an ein Gutachten zur Fluggast- und Flugbewegungsprognose methodisch nicht zu beanstanden.

Im Ergebnis ist das Vorgehen in den dargestellten Aufgabenfeldern (ohne an dieser Stelle auf weitere Einzelheiten eingehen zu können, diese sind im Gutachten detailliert beschrieben) und damit auch insgesamt, als geeignet, systematisch und logisch nachvollziehbar zu bewerten.

Die Methodik zur Erstellung der "Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund 2025" ist daher nicht zu beanstanden.

Sachverhaltsermittlung

Die Sachverhaltsermittlung umfasst eine Vielzahl von quantitativen und qualitativen Prämissen zur Berechnung der künftigen Entwicklung der Fluggastzahlen und Flugbewegungen. Es wurden nachfrage- und angebotsbestimmende Faktoren eingestellt. Alle wesentlichen Determinanten für die künftige Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens (einschließlich der zum Erstellungszeitpunkt bekannten Sonderfaktoren, wie z. B. die Finanzkrise) sind in der Prognose genannt und berücksichtigt. Die genutzten Datengrundlagen und Studien sind plausibel, sachgerecht ausgewählt und von ausreichender Aktualität.

Die der Fluggast- und Flugbewegungsprognose zugrunde liegende Sachverhaltsermittlung ist damit ebenfalls nicht zu beanstanden.

Ergebnis

Betrachtet werden müssen hier nur die Ergebnisse des Linien- und Charterflugverkehrs, da nur diese maßgeblich verändernden Einfluss auf den für dieses Verfahren in Rede stehenden Flugbetrieb am Flughafen Dortmund haben. Die Unterschiede beider Szenarien sind in allen anderen Bereichen (Fracht, Taxi- und Werksverkehr, Schulflugverkehr, Polizei und Frachtverkehr) marginal bis nicht vorhanden.

Für den Linien- und Charterflugbetrieb ergibt sich nach dem Gutachten für den "Planfall 2025" bei einem Marktwachstum von jährlich 2,6 % für den Flughafen Dortmund ein Anstieg auf 3.4 Mio. Passagiere (Bandbrei-

te 2,9 bis 3,8 Mio.) bis zum Jahre 2025 (vgl. Seite 132 des Gutachtens). Die Flugbewegungen steigen auf 29.520, die Marktausschöpfung auf 3,6 % bedingt durch eine mit einer Betriebszeiterweiterung im Zusammenhang stehende Ausweitung des Angebots (Seite 101 des Gutachtens). Im "Status quo Fall" liegt die Passagiersteigerung bei 1 % auf 2.3 Mio. (Bandbreite 1,8 bis 2,8 Mio.) Passagiere bis zum Jahre 2025. Die Flugbewegungen nehmen auf 18.720 zu, die Marktausschöpfung sinkt auf 2,8 %.

Die Gutachter weisen darauf hin, dass diese Ergebnisse durch das unterstellte mittlere Angebot und das modellmäßig abgebildete Flughafenwahlverhalten der Reisenden getragen werden. Die dargestellten Bandbreiten zeigen dabei die denkbaren Abweichungen bei anderen, möglichen aber weniger wahrscheinlichen Rahmenbedingungen auf.

Insgesamt ist festzustellen, dass die dargestellten Ergebnisse nachvollziehbar und einleuchtend begründet sind. Dies trifft sowohl für die zugrunde gelegten Parameter, als auch für die daraus methodisch hergeleiteten Ergebnisse zu.

Die "Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025" entspricht damit im Hinblick auf Methodik, Sachverhaltsermittlung und Ergebnissen den an ein solches Gutachten zu stellenden rechtlichen Anforderungen und ist somit nicht zu beanstanden. Die Flugast- und Flugbewegungsprognose ist damit auch als Basisgutachten für Auswirkungsgutachten (z. B. Bedarfsgutachten, Fluglärmgutachten) verwendbar.

(2) Bedarfsgutachten

Rahmenbedingungen

Für den Bedarf zur Ausweitung der Betriebszeit sind im laufenden Verfahren zwei Gutachten vorgelegt worden. Zum einen das mit dem Antrag vorgelegte Bedarfsgutachten und zum anderen die durch die Genehmigungsbehörde nachgeforderte, das Bedarfsgutachten ergänzende gutachtliche Stellungnahme Bedarf, die unter Punkt III.2.d(3) "Gutachtliche Stellungnahme Bedarf" gesondert betrachtet wird.

Das Bedarfsgutachten baut hinsichtlich der Entwicklung des Flughafens auf den Ergebnissen der Fluggast- und Fluggastbewegungsprognose auf.

Wie auch in der Fluggast- und Flugbewegungsprognose, entspricht die zugrunde gelegte Betriebszeit nicht mehr dem tatsächlich gestellten Antragsumfang. Dieser beinhaltet nunmehr eine allgemeine Betriebszeit

bis 22.30 Uhr für Starts und bis 23.00 Uhr für Landungen, einschließlich einer Verspätungsregelung von jeweils 30 Minuten.

Die ergänzende Stellungnahme des Gutachters zu dieser Änderung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Quantifizierung der daraus entstehenden Effekte aufgrund der nur geringfügigen Änderung unlauter wäre, sich allerdings das Risiko, dass die prognostizierten Flugbewegungs- und Passagierzahlen nicht erreicht werden, durch die Zeitverkürzung erhöht. Diese Schlussfolgerung ist aus Sicht der Genehmigungsbehörde nachvollziehbar.

Allerdings hat sich die Struktur des Luftverkehrs durch die Abwanderung und Neuansiedlung diverser Luftverkehrsgesellschaften seit Antragstellung im Verlaufe des Verfahrens deutlich geändert. Ein Teil der Argumentation hinsichtlich des Bedarfs basierte damit auf Fluggesellschaften, die zum Zeitpunkt des Verfahrens nicht mehr am Flughafen Dortmund verkehren. Die Antragstellerin wurde daher aufgefordert, unter Berücksichtigung der gleichzeitig geforderten Nachbesserung des Antrags hinsichtlich der Bestimmtheit, das Bedarfsgutachten diesbezüglich zu aktualisieren und zu konkretisieren. Dies hat sie mit der Vorlage der gutachtlichen Stellungnahme (Punkt III.2.d(3) "Gutachtliche Stellungnahme Bedarf") von Herrn Karl-Friedrich Müller getan.

Methode

Vereinfacht dargestellt (die Einzelheiten sind im Gutachten umfassend beschrieben und müssen an dieser Stelle nicht wiederholt werden) geht der Gutachter so vor, dass er anhand diverser Datengrundlagen modellhafte Rotationspläne erarbeitet und aus diesen und den Ergebnissen der Fluggast- und Flugbewegungsprognose wiederum zwei Modellflugpläne, sowohl für den Status quo Fall 2025 als auch für den Planfall 2025, entwickelt. Ergänzt werden diese beiden Szenarien durch gesonderte Berechnungen des individuellen Geschäftsreiseflugverkehrs. Letztlich aus dem Vergleich der Szenarien leitet der Gutachter dann den Bedarf für den Flugbetrieb in den Nachtrandstunden sowie den Bedarf für eine Verspätungsregelung ab.

Dieses Vorgehen ist methodisch nicht zu beanstanden.

Sachverhaltsermittlung

Die Sachverhaltsermittlung wurde durch den Gutachter mit Hilfe verschiedener Datengrundlagen vorgenommen. Ohne auch hier auf Einzelheiten eingehen zu können, da diese im Gutachten ausführlich dargelegt sind, ist festzustellen, dass die zugrundeliegenden Sachverhalte zutreffend ermittelt wurden. Die genutzten oder ermittelten Parameter

(wie z. B. die deutschen und europäischen Flugplanstrukturen und deren Übertragbarkeit auf den Flughafen Dortmund, die Nutzung statistischer Daten des Flughafens Dortmund, die Zusammenhänge von Nachfrageveränderungen auf Rotationspläne der Fluggesellschaften etc.) sind sachgerecht, nachvollziehbar und logisch ermittelt, die dem Gutachten zugrundeliegenden Sachverhaltsermittlungen damit zutreffend.

Ergebnis

Das Gutachten kommt, bezogen auf das Prognosejahr 2025, zu dem Ergebnis, dass die Angebotsentwicklung des Flughafens Dortmund bei Beibehaltung der derzeitigen Betriebszeit hinter dem Nachfragewachstum zurück bleibt. Gründe seien die damit unzureichende Anbindung an Knotenstrukturen sowie eine für viele Fluggesellschaften insbesondere im Hinblick auf andere Heimatflughäfen schlechtere Nutzbarkeit der Flugzeuge. Tagesrandverbindungen und Stationierungen von Flugzeugen seien nicht möglich. Daher bestehe die Gefahr eines Marktaustritts der Gesellschaften.

Dieses Ergebnis ist einleuchtend und ausreichend begründet. Es wird plausibel dargelegt, dass eine Flugzeugumlaufplanung effektiver durchgeführt werden kann, wenn durch die beantragte Betriebszeitenerweiterung mehr Flugzeugumläufe möglich werden bzw. die Stationierung von Luftfahrzeugen an einem Flugplatz von einer Fluggesellschaft erst dann vorgenommen wird, wenn eine effiziente Flugzeugumlaufplanung aufgrund der Betriebszeiten überhaupt möglich ist. Gleiches gilt für die Anbindung von Luftverkehrsknoten wie München, Frankfurt oder Palma. Es ist einleuchtend dargelegt, dass Anbindung und Rückführung von Passagieren von bzw. zu diesen Knoten bei antragsgemäßer Erweiterung der Betriebszeiten effektiver und nachfragegerechter (durch die Bedienung einer weiteren, sogenannten Welle von Fluggästen) durchgeführt werden können.

Insgesamt wurde das Gutachten somit nach einer geeigneten Methode erarbeitet, der zugrunde liegende Sachverhalt wurde zutreffend ermittelt und das Ergebnis ist einleuchtend begründet. Es entspricht damit den durch das BVerwG definierten rechtlichen Anforderungen und ist nicht zu beanstanden.

(3) Gutachtliche Stellungnahme Bedarf

Die gutachtliche Stellungnahme Bedarf ist als Ergänzung des Bedarfsgutachtens von der Genehmigungsbehörde angefordert worden. Aufgrund der Abwanderung und Neuakquisition von Fluggesellschaften war die Darstellung von Flugverbindungen, Rotationen und Erfordernissen der beispielhaft genannten Fluggesellschaften des Bedarfsgutachtens

nicht mehr aktuell. Die Bezirksregierung hatte daher die Antragstellerin aufgefordert, den Bedarf anhand von aktuellen Beispielen zu konkretisieren. Die Flughafen Dortmund GmbH hat darauf hin, neben Stellungnahmen der Fluggesellschaften (easyJet, Wizzair, Germanwings) zu deren Bedarf, eine gutachtliche Stellungnahme des Gutachters Müller vorgelegt.

Dieser legt anhand von Beispielen der am Flughafen Dortmund operierenden Fluggesellschaften den Bedarf für den beantragten Nachtflugbetrieb nebst Verspätungsregelung hypothetisch über Analogien zu vergleichbaren Strecken und Flughäfen mit vergleichbaren Betriebszeiten dar. Diese werden unter anderem mit Hilfe von Soll-/Ist-Vergleichen (z. B. des Flugplans für die Hub-Anbindung München) untermauert. Die Argumentationen beziehen sich auf den strukturellen Schwerpunkt "Knotenverbindungen" sowie den betrieblichen Schwerpunkt "Rotationsanfordernisse" und bestätigen damit die Ergebnisse des Bedarfsgutachtens der Airport Research Center GmbH.

In seiner Zusammenfassung kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass zum einen eine Hub-Anbindung ohne ausreichend späte Abbringer nicht funktionieren kann und zum anderen die Effektivität einer Rotationsplanung durch eine einstündige Betriebszeitenerweiterung überproportional zunimmt.

Dies ist nachvollziehbar und plausibel. Somit ist auch diese gutachtliche Stellungnahme im Ergebnis nicht zu beanstanden.

(4) Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte

Rahmenbedingungen

Zur weiteren Begründung ihres Antrags auf Betriebszeitenerweiterung hat die Antragstellerin eine Studie zu den regionalwirtschaftlichen Effekten mit dem Prognosehorizont 2025 fertigen lassen.

Wie bei den bisher betrachteten Gutachten, entspricht die zugrunde gelegte Betriebszeit nicht mehr dem tatsächlich gestellten Antragsumfang.

Die Stellungnahme des Gutachters zu dieser Änderung führt aus, dass nach den ergänzenden Stellungnahmen des Gutachters Desel zur Flugpass- und Flugbewegungsprognose die Reduzierung der beantragten Betriebszeiten weder auf das Verkehrsaufkommen noch auf die Stationierung der Luftfahrzeuge einen signifikanten Einfluss hat. Diese Faktoren seien die wesentlichen Treiber der Beschäftigungseffekte. Entsprechend seien dort keine relevanten Auswirkungen zu erwarten.

Diese Erläuterungen sind einleuchtend und folgerichtig, eine Anpassung des Gutachtens ist damit nicht erforderlich.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (zuletzt im Urteil vom 04.04.2012, 4 C 8.09, Rn. 114) sind für die Planrechtfertigung grundsätzlich allein die Ziele des Fachplanungsgesetzes, hier also des Luftverkehrsgesetzes, maßgebend. Die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Förderung der regionalen Wirtschaft gehören nicht zu den Zielen des Luftverkehrsgesetzes. Daher ist es für die Plan- bzw. Bedarfsrechtfertigung grundsätzlich ohne Bedeutung, ob das Vorhaben im Hinblick auf die Folgewirkungen für den Arbeitsmarkt und die regionale Wirtschaftsstruktur im öffentlichen Interesse liegt (BVerwG vom 26.04.2007, 4 C 12.05). Die Berücksichtigung der im Gutachten attestierten indirekten, induzierten, fiskalischen und fiskalisch-induzierten Effekte muss daher im Rahmen der Abwägung als öffentlicher Belang erfolgen.

Methode

Methodisch geht der Gutachter so vor, dass er für beide Szenarien (Planfall und Status quo Fall 2025) bundesweite und regionale Nachfrageeffekte (differenziert auf sechs Teileffekte) ermittelt. Zur Anwendung kommen dabei Input-Output Analysen, die in vielen Bereichen ökonomischer Fragestellungen zum Einsatz kommen und wissenschaftlich anerkannt sind. Die ermittelten Teileffekte werden für beide Szenarien zu einem gesamten Nachfrageeffekt zusammengefasst. Die regionalökonomischen Folgerungen der beantragten Betriebszeiterweiterung (Beschäftigungs-, Einkommens- und Wertschöpfungseffekte) werden durch Betrachtung der Differenzen beider Szenarien ermittelt.

Diese Methodik ist üblich (sie wurde bereits für verschiedene Flughafenprojekte verwendet), wissenschaftlich anerkannt und damit geeignet die regionalwirtschaftlichen Effekte darzustellen. Sie ist daher nicht zu beanstanden.

Sachverhaltsermittlung

Die Datengrundlagen für die Ermittlung der beiden Szenarien sind vielschichtig. Hauptsächlich sind die für das Genehmigungsverfahren erstellte Fluggast- und Flugbewegungsprognose, Daten des statistischen Bundesamtes (zur Abbildung der deutschen Volkswirtschaft, Steuereinnahmen etc.) sowie historische Daten aus diesem Bereich, die maßgeblich für die Fortschreibungsraten und die Kalibrierung des Berechnungsmodells verwendet werden.

Aus dem im Vergleich zu anderen Prognosen recht hohen Anteil von Annahmen und fortgeschriebenen Koeffizienten resultiert zwar eine rela-

tiv hohe Wahrscheinlichkeit von Abweichungen der ermittelten Ergebnisse, allerdings stellt dies die Validität der ermittelten Sachverhalte nicht grundsätzlich in Frage.

Insgesamt erfolgte die Sachverhaltsermittlung damit zutreffend und ist nicht zu beanstanden.

Ergebnis

Die ermittelten Ergebnisse sind mathematisch und inhaltlich nachvollziehbar und einleuchtend. Ergibt sich schon aus Plausibilitätsgründen die Schlussfolgerung, dass durch eine Ausweitung der flugbetrieblichen Aktivitäten auch Beschäftigungs-, Einkommens- und Wertschöpfungseffekte entstehen, werden sie hier mit Zahlen nachvollziehbar und einleuchtend hinterlegt.

Zusammenfassend sind die regionalwirtschaftlichen Effekte mit Hilfe einer geeigneten Methode aufgrund einer zutreffenden Sachverhaltsermittlung prognostiziert worden. Die Ergebnisse sind einleuchtend begründet, die Prognose damit nicht zu beanstanden.

(5) Prognose über die Lärmimmission

Rahmenbedingungen

Rechtsgrundlage für die beantragte Betriebszeitenerweiterung am Verkehrsflughafen Dortmund ist § 6 Abs. 4 LuftVG (wesentliche Erweiterung einer bestehenden Genehmigung) in der zurzeit gültigen Fassung.

Nach § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ist vor Erteilung der Genehmigung besonders zu prüfen, ob der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt wird. Zur Prüfung dieses Erfordernisses hat die Antragstellerin eine Prognose über die Lärmimmission aus dem Flugverkehr des Flughafens Dortmund (im Folgenden als Fluglärmgutachten bezeichnet) vorgelegt.

Die Konkretisierung dieses Schutzanspruchs hat der Gesetzgeber anhand des Gesetzes zum Schutz vor Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen (FluglärmG) vom 31. Oktober 2007 und den dazu erlassenen drei Durchführungsverordnungen vorgenommen.

Auf Grundlage des FluglärmG ist die Fluglärmbelastung in der Flugplatzumgebung unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs zu ermitteln. Dazu sind Prognosedaten über den zukünftigen Flugbetrieb zu erstellen und genaue Angaben über den Verlauf der einzelnen Flugstrecken in der Umgebung des Flughafens zu machen. Die Ermittlung dieser Daten hat nach den Vorgaben der "Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb" (AzD) zu erfolgen.

Auf der Grundlage der nach AzD erfassten Daten werden unter Anwendung der „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen“ (AzB) sowie der 1. Fluglärmschutzverordnung (FlugLSV) Lärmschutzbereiche (Tag-Schutzzonen 1 und 2, Nacht-Schutzzone) berechnet. Die rechtlich verbindliche Festlegung dieser Zonen erfolgt gem. FluglärmG (§ 4 Abs. 3 Satz 3) allerdings erst nach Genehmigungserteilung per Änderung der die derzeitigen Lärmschutzzonen festschreibenden Rechtsverordnung. Diese ist dann Grundlage für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen gem. 2. FlugLSV sowie Außenwohnbereichsentschädigungen gem. 3. FlugLSV, wobei diese im vorliegenden Fall nicht zum Tragen kommen, da keine Wohngrundstücke in der Tag-Schutzzone 1 liegen und darüber hinaus die Verordnung nur für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze gilt.

Im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens zu prüfen, ob das vorgelegte Fluglärmgutachten den daran zu stellenden Anforderungen genügt. Dies ist nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG dann der Fall, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrunde liegende Sachverhalt zutreffend ermittelt wurde und das Ergebnis einleuchtend begründet ist (Urteil vom 20.04.2005, 4 C 18/03).

Methode

Basis für das Lärmgutachten ist die Fluggast- und Flugbewegungsprognose. Die mit Hilfe dieses Gutachtens ermittelten Zahlen für den Prognosefall 2025 sind die Grundlage für dieses Auswirkungsgutachten. Es wurde in Anlehnung an dieses Basisgutachten ebenfalls für das Jahr 2025 (Prognosefall) erstellt. Dies ist plausibel, zielführend und im Hinblick auf vergleichbare Verfahren üblich und damit nicht zu beanstanden.

Die Flugbetriebsdaten (Anzahl der Flugbewegungen, Zusammensetzung der Luftfahrzeugarten, Aufteilung der Betriebsrichtungen, Bodenschall etc.) wurden erhoben und darauf basierend die Lärmschutzzonen gemäß den oben genannten maßgeblichen Berechnungsverfahren ermittelt.

Insgesamt ist die gewählte Methode zur gesetzlich geforderten Ermittlung der Lärmimmissionen daher nicht zu beanstanden.

Sachverhaltsermittlung

Die der Berechnung des Fluglärms zugrundeliegenden Sachverhalte basieren auf unterschiedlichen Quellen. Als wesentliches Element (Einzelheiten können dem Gutachten entnommen werden) ist für die Flug-

bewegungen die Fluggast- und Flugbewegungsprognose zu nennen. Die Datenerfassung über den Flugbetrieb (dazu gehören Starts und Abflüge, Landungen und Anflüge, Platzrundenflüge am Flugplatz, Überflüge über eine Start- und Landebahn in niedriger Höhe ohne Bodenkontakt, Rollbewegungen der Luftfahrzeuge vor dem Start und nach der Landung sowie der Betrieb von Hilfsgasturbinen der Flugzeuge, Einzelheiten sind im Anhang E des Gutachtens festgehalten) wurde nach den Vorschriften der AzD durchgeführt. Dies gilt insbesondere auch für die Aufteilung der Flugbewegungszahlen auf die beiden Betriebsrichtungen einschließlich des sogenannten Sigma-Zuschlags für die zeitlich variierende Nutzung der einzelnen Betriebsrichtungen. Die Berechnung der Lärmschutzbereiche erfolgte gemäß AzB. Auch hier können Einzelheiten dem Gutachten entnommen werden.

Die mit Hilfe dieser beiden Anleitungen erfolgte Sachverhaltsermittlung entspricht den Vorgaben der zur Durchführung des FluglärmG für die Datenerfassung und Festsetzung von Lärmschutzzonen erlassenen 1. FlugLSV und ist damit nicht zu beanstanden. Zu prüfen ist, ob diese Anleitungen überhaupt und wenn ja, rechtskonform angewendet wurden, der Sachverhalt somit zutreffend und vollständig ermittelt wurde.

Die Anleitungen wurden angewendet. Alle geforderten Eingangsgrößen wurden ermittelt und in die Berechnungen eingestellt, die erforderlichen Ergebnisse, als Beispiele seien hier die Dauerschallpegel für Tag und Nacht sowie das NAT-Kriterium genannt, ermittelt und dargestellt.

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass die Sachverhaltsermittlung zutreffend und somit rechtskonform ermittelt wurde.

Ergebnis

Die Berechnungen des hier vorliegenden Gutachtens sind mit Hilfe eines dafür entwickelten EDV-Programmes (CadnaA mit Modul AzB) erfolgt. Sie sind plausibel und einleuchtend. Die errechneten Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie die Nacht-Schutzzone (differenziert nach Bereichen, in denen der zulässige Dauerschallpegel bzw. das NAT-Kriterium überschritten wird) sind im Anhang D des Gutachtens in Schallimmissionsplänen dargestellt.

Insgesamt ist das Lärmgutachten unter Zugrundelegung der gegenwärtigen wissenschaftlichen Erkenntnisse und anerkannter Berechnungsmethoden erstellt und somit mit Hilfe einer geeigneten Methode durchgeführt worden. Der zugrunde liegende Sachverhalt wurde zutreffend ermittelt und das Ergebnis ist einleuchtend begründet.

Es entspricht damit den durch das BVerwG definierten rechtlichen Anforderungen und ist nicht zu beanstanden.

(6) Ergänzende Untersuchung zur Maximalpegelverteilung

Die ergänzende Untersuchung wurde für potentiell am stärksten durch Maximalpegel betroffene Immissionsorte der Stadt Unna durchgeführt. Im Hinblick auf die Vorgaben der 2. FlugLSV sollte untersucht werden, ob durch die dort vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen auch die auftretenden Maximalpegel ausreichend gemindert werden.

Die Methodik und die Sachverhaltsermittlung erfolgten auf die gleiche Art und Weise wie im Lärmgutachten. Sie sind damit, identisch zum Ergebnis dieses Gutachtens, ebenfalls nicht zu beanstanden. Auch die Ergebnisse sind einleuchtend begründet, so dass diese ergänzende Untersuchung insgesamt nicht zu beanstanden ist.

(7) Lärmmedizinische Stellungnahme

Mit Datum vom 31.10.2007 wurde das FluglärmG verabschiedet. Durch die Festlegung von Auslösewerten (§ 2 Abs. 2 Satz 2 FluglärmG) hat der Gesetzgeber verbindliche Grenzen festgelegt, bei deren Einhaltung der Schutz der körperlichen Unversehrtheit gewährleistet ist. Dies hat das BVerwG in seinen Urteilen vom 13.10.2011 bestätigt (vgl. etwa 4 A 4001.10).

Eingeflossen in diese Grenzwerte sind auch die zu diesem Zeitpunkt verfügbaren lärmmedizinischen Erkenntnisse. Dies wird insbesondere durch § 2 Abs. 3 FluglärmG deutlich, in dem eine Überprüfung der festgelegten Grenzwerte unter Berücksichtigung der Lärmwirkungsforschung, spätestens im Jahre 2017, gefordert wird.

Zwar erkennt auch das BVerwG (zuletzt in seinen Urteilen vom 04.04.2012 - z. B. 4 C 8.09) an, dass "aktuellste" und "neueste" Studien der Lärmwirkungsforschung im FluglärmG nicht berücksichtigt sind. Allerdings würden diese in der Fachwissenschaft kontrovers diskutiert. Daher sei auch nach aktuellem Stand der Lärmwirkungsforschung nicht davon auszugehen, dass der Gesetzgeber mit den im FluglärmG festgelegten Auslösewerten den ihm zukommenden Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum überschritten hätte.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass bei Einhaltung der im FluglärmG manifestierten Grenzwerte mit körperlichen Auswirkungen des Fluglärms nicht zu rechnen ist.

Dies bedeutet, dass der hier vorgelegten medizinischen Stellungnahme bezüglich der zu treffenden Genehmigungsentscheidung keine maßgeb-

liche Bedeutung im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung aller Belange zukommen kann.

(8) Technisches Luftschadstoffgutachten

Rahmenbedingungen

Im Hinblick auf zu erwartende Umweltauswirkungen hat die Antragstellerin ein technisches Luftschadstoffgutachten vorgelegt. Damit sollen evtl. zu erwartende Auswirkungen auf die Luftschadstoffimmissionen für den Prognosefall 2025 ermittelt und bewertet werden.

Auch dieses Gutachten basiert hinsichtlich der Flugbewegungszahlen auf der unter Punkt III.2.d(1) näher betrachteten "Fluggast- und Flugbewegungsprognose". Als weitere Kenngrößen werden Abschätzungen und Angaben zu weiteren Betriebsvorgängen (Einsatz von Hilfsaggregaten, Triebwerksprobeläufe etc.) verwendet. Das Gutachten beschränkt sich dabei auf die für die Lufthygiene maßgeblichen Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO_x) und Feinstaub (PM₁₀).

Die zugrunde gelegte Betriebszeit für dieses Gutachten entspricht nicht mehr dem tatsächlich gestellten Antragsumfang. Dieser beinhaltet nunmehr eine leicht verkürzte allgemeine Betriebszeit bis 22.30 Uhr für Starts und bis 23.00 Uhr für Landungen, einschließlich einer Verspätungsregelung von jeweils 30 Minuten.

Die ergänzende Stellungnahme des Gutachters zu dieser Änderung kommt, wie bei der Fluggast- und Flugbewegungsprognose auch, zu dem Ergebnis, dass eine Quantifizierung der daraus entstehenden Effekte aufgrund der nur geringfügigen Änderung unlauter wäre, weist aber darauf hin, dass sich die Flugbewegungs- und Passagierzahlen und damit auch die Luftschadstoffimmissionen durch die verkürzte Betriebszeit eher verringern als erhöhen werden.

Angesichts der Tatsache, dass Beeinträchtigungen von Anwohnern wenn überhaupt, dann eher niedriger ausfallen werden, kann auf eine Nachbesserung des Gutachtens verzichtet werden.

Methode

Die Immissionsberechnungen sind unter Verwendung des Ausbreitungsmodells LASAT, V 2.11 mit dem Lagrangeschen Partikelmodell (VDI 3945 Blatt 3) vorgenommen worden. Dies ist die zurzeit gängige Berechnungsmethode, die auch bei anderen Flughäfen angewendet wurde und in der Rechtsprechung keinen grundlegenden Zweifeln begegnet.

Die so berechneten Werte wurden damit unter Anwendung wissenschaftlich anerkannter Beurteilungsmaßstäbe und -verfahren auf verschiedene Immissionswerte (Immissionsgesamt- und Immissionszusatzbelastung) an vier untersuchten Immissionsorten (Einzelheiten siehe unter Sachverhaltsermittlung) berechnet und beurteilt.

Die gewählte Methode ist daher geeignet, die Änderung der Luftschadstoffbelastung durch die Betriebszeitenerweiterung zu ermitteln.

Sachverhaltsermittlung

Die der Sachverhaltsermittlung zugrunde liegenden lokalen Gegebenheiten stellen sich wie folgt dar:

Der Flughafen befindet sich östlich des Dortmunder Stadtkerns und westlich des Stadtteils Unna/Massen. Nördlich befindet sich die Ortschaft Wickede und südlich die Ortschaft Holzwickede. Die Topografie in der Umgebung des Standortes stellt sich durch einen langgezogenen überwiegend flachen, ost-west verlaufenden Höhenrücken in einer Höhe von ca. 130 m über NN dar.

Die nächsten schutzbedürftigen Wohnbebauungen befinden sich in östlicher Richtung in ca. 1 km Entfernung (Einzelgebäude Haus Massen), in nördlicher Richtung in ca. 500 m (Wohnnutzungen im Gewerbegebiet Wickede Süd und in südlicher Richtung in ca. 500 m Entfernung (Wickeder Chaussee).

Entsprechend wurden die nachfolgenden Immissionsorte gewählt:

IO	Bezeichnung
1	Einzelgebäude Haus Massen
2	Wohnnutzungen im Gewerbe- und Industriegebiet Wickede Süd
3	Wohnnutzungen in Asseln
4	Wickeder Chaussee

Schutzbedürftige Immissionsorte (IO)

Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf Basis des Prognose-Planfalls 2025 wurden durch das "*Technische Luftschadstoffgutachten für das Luftverkehrsrechtliche Änderungsgenehmigungsverfahren 2010 zur Ausweitung der Betriebszeiten*" untersucht.

Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf Basis des Prognose-Planfalls 2025 wurden durch das "*Technische Luftschadstoffgutachten für das Luftverkehrsrechtliche Änderungsgenehmigungsverfahren 2010 zur Ausweitung der Betriebszeiten*" untersucht.

Dabei wurden sämtliche Betriebsphasen der Flugzeugtriebwerke bei Landung und Start (sog. LTO-Zyklus) sowie der sonstige Vorfeldbetrieb berücksichtigt.

Bewegungszustand	Englischer Fachbegriff	Leistungsstufe in %
Start und Abheben	Take off	100 %
Steigphase	Climb out	85 %
Umkehrschub	Reverse Power	85 %
Anflug	Approach	30 %
Rollen auf Rollbahn und Vorfeld	Taxi	7 %

Tabellarische Darstellung der Bewegungszustände und der entsprechenden Leistungsstufen nach ICAO

Der sonstige Vorfeldbetrieb setzt sich aus den weiteren Emissionen durch Bodenquellen zusammen. Dazu gehören insbesondere

- die Warmlaufphase der Flugzeugtriebwerke (ca. 5 min. vor dem Start)
- der Betrieb der APU und der GPU
- Triebwerksprobeläufe
- luftseitiger Kfz-Verkehr

Für die Ermittlung der meteorologischen Gegebenheiten für die Ausbreitungsberechnungen wurden Daten der Meteomedia GmbH, Messstation Unna auf dem Gelände der Stadtwerke Unna ca. 7,5 km östlich des Flughafengeländes zugrunde gelegt. Die Daten stammen aus dem Jahre 2009 und waren zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens aktuell. Die generelle Anströmung der Messstation entspricht den Windverhältnissen auf dem Flughafengelände. Die Messdaten sind damit als geeignet anzusehen.

Die Beschränkung des Gutachtens auf die für die Lufthygiene möglicherweise relevanten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO_x) und Feinstaub (PM₁₀) ist sachgerecht und ausreichend. Andere Verbrennungsprodukte wie Kohlendioxid (CO₂), Wasser (H₂O) und Schwefeldioxid (SO₂) bleiben weit unterhalb einer Relevanzschwelle für dieses Verfahren.

Das Untersuchungsgebiet ist auf 10 x 7 km festgelegt worden. Die Rastergröße innerhalb des Untersuchungsgebiets beinhaltet mit 100 m² eine sehr feine Auflösung. Damit ist eine genaue Berechnung der Schadstoffeinträge, bezogen auf die betroffenen Bebauungen, möglich.

Die Einflüsse der Oberflächenbeschaffenheit im Betrachtungsgebiet (Bodenrauigkeit) auf die Schadstoffausbreitung sind aufgrund der rela-

tiv flachen Bodenstruktur mit keiner signifikanten Veränderung gegenüber den meteorologischen Gegebenheiten verbunden. Der Einfluss der weiteren Topografie (Haarstrang östlich des Flughafens, nördliche Ausläufer des Sauerlandes südlich des Flughafens) fällt aufgrund der großen Entfernung und der damit zusammenhängenden starken Verdünnung der Schadstoffkonzentrationen nicht ins Gewicht.

Zur Ermittlung der Immissionshintergrundbelastung wurden Daten aus den Messstellen Unna Palaiseaustraße (M1, ca. 9 km östlich des Flughafens) und Dortmund-Eving (M2, ca. 10 km westlich) des Luftqualitätsüberwachungsnetzes NRW (LUQS) verwendet. Beide Messstellen liegen in Gebieten mit vergleichsweise starker Vorbelastung. M1 befindet sich ca. 1,5 km nördlich des Stadtzentrums Unna und 2 km südöstlich eines Gewerbegebiets. Westlich verläuft die stark befahrene Autobahn 1. M2 liegt an einer stark befahrenen Ortsstraße 500 m westlich eines Werks der Deutschen Bahn AG und ca. 2 km südlich der Bundesstraße 1. Beide Stationen eignen sich aufgrund der Topografie und damit des überwiegenden meteorologischen Einflusses auf die Schadstoffausbreitung sehr gut für diesen Zweck.

Zusammenfassend wurden alle erforderlichen Parameter berücksichtigt, die Sachverhaltsermittlung erfolgte damit zutreffend.

Ergebnis

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis (Einzelheiten siehe unter Punkt III.6.d. "Gesamtbewertung"), dass alle für die Lufthygiene maßgeblichen Immissionsbeiträge unterhalb der Relevanzschwelle bleiben.

Im Ergebnis wurden die ermittelten Ergebnisse auf Basis gegenwärtiger wissenschaftlicher Erkenntnisse ermittelt und berechnet. Sie sind einleuchtend begründet und damit nicht zu beanstanden.

(9) Umweltverträglichkeitsstudie

Rahmenbedingungen

Wie bereits unter Punkt III.2.b(2) "Forderung nach Durchführung einer UVP" festgestellt, ist die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen dieses Verfahrens nicht erforderlich. Gleichwohl sind die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Rahmen der Genehmigungsentscheidung zu berücksichtigen. Die Antragstellerin hat dazu die hier vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie vorgelegt.

Auch für diese Studie werden zwei Szenarien (Plan- und Status-quo Fall) für das Jahr 2025 erarbeitet, um die Auswirkungen der beantragten Betriebszeitenerweiterung in Form eines Vergleichs darzulegen.

Wesentliche Grundlagen für die Szenarien sind die Fluggast- und Flugbewegungsprognose, das Lärmgutachten, die lärmmedizinische Stellungnahme sowie die technische Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Lufthygiene.

Methodik

Die Vorgehensweise erfolgt in folgenden wesentlichen Schritten:

- Bestandsaufnahme der relevanten Schutzgüter
- Bestandsbewertung
- Ermittlung, Beschreibung und Bewertung aller betriebsbedingten Auswirkungen
- Erstellen einer Auswirkungsprognose (getrennt nach Schutzgütern)
- Bewertung der Auswirkungen (Vergleich Plan- und Status quo Fall für das Jahr 2025)
- Erarbeitung von Möglichkeiten zur Vermeidung und Minderung der Auswirkungen

Die hier gewählte Methode entspricht der üblichen Vorgehensweise. Sie ist aufgrund der systematischen, auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basierenden Vorgehensweise geeignet die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Umwelt zu ermitteln. Die gewählte Methodik ist daher nicht zu beanstanden.

Ermittlung des Sachverhalts

Die Ermittlung des Sachverhalts erfolgte im Wesentlichen in Form

- des Rückgriffs auf die Ergebnisse anderer für die dieses Verfahren erarbeiteter Gutachten und Prognosen
- der Nutzung verfügbarer Daten, einschließlich der Überprüfung dieser Daten auf Aktualität, Validität, Genauigkeit und Flächenbezug
- von eigenen Erhebungen (Kartierungen) der Bestandssituation

Die verwendeten Verfahren zur Bestandsbewertung und zur Erarbeitung der Auswirkungsprognose basieren auf der Verwendung aktueller Technik und anerkannter wissenschaftlicher Erkenntnisse. Einzelheiten sind auch diesbezüglich im Gutachten beschrieben.

Im Ergebnis wurden die der Studie zugrunde liegenden Parameter zutreffend ermittelt. Die Sachverhaltsermittlung ist damit ebenfalls nicht zu beanstanden.

Ergebnis

Die Ergebnisse werden einzeln für folgende untersuchte Schutzgüter dargestellt:

- Menschen
- Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
- Boden
- Wasser (Grundwasser und Oberflächengewässer)
- Luft
- Klima
- Landschaft
- Kultur- und sonstige Sachgüter

Die Herleitung der Ergebnisse erfolgt dabei systematisch und einleuchtend. Fehlerhafte Schlussfolgerungen sind nicht erkennbar.

Im Gesamtergebnis ist die Umweltverträglichkeitsstudie daher nicht zu beanstanden. Sie ist nach einer geeigneten Methode durchgeführt worden, der zugrunde liegende Sachverhalt ist zutreffend ermittelt worden und die Ergebnisse wurden einleuchtend begründet. Die durch die Rechtsprechung geforderten Anforderungen sind erfüllt.

(10) Artenschutzfachbeitrag

Als Ergänzung zur Umweltverträglichkeitsstudie wurde im Laufe des Verfahrens von Seiten der höheren Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Arnsberg eine artenschutzrechtliche Prüfung gefordert. Auswirkungen des Flugbetriebes, die artenschutzrechtlich Verbotstatbestände erfüllen könnten, sollten auf diese Weise ausgeschlossen werden.

Die Antragstellerin hat daher einen Artenschutzbeitrag vorgelegt, der im Ergebnis die Fachbehörde dazu veranlasst hat diesbezügliche Bedenken zurückzustellen.

(11) Bewertung der flugmeteorologischen Bedingungen

Hinsichtlich der Benutzbarkeit der Start- / Landebahn wurde von der Antragstellerin eine Bewertung der flugmeteorologischen Bedingungen vorgelegt.

Die Bewertung kommt zu dem Ergebnis, dass die Start- / Landebahn zu mehr als 99 % während der beantragten Betriebszeiten auch nutzbar sein wird, mit flugbetrieblichen Einschränkungen aufgrund des Wetters also so gut wie nie zu rechnen ist.

Hinsichtlich der Methodik, Ermittlung des Sachverhalts und der Plausibilität dieser Bewertung bestehen keine Zweifel. Die Bewertung kann uneingeschränkt verwertet werden.

3. Raumordnung, Landesplanung, Städtebau

a. Grundsätzliches

Gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG muss eine geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen. Bedeutsame Ziele der Raumordnung werden in Landesentwicklungsplänen (LEP) und in Regionalplänen festgeschrieben. Das beantragte Vorhaben darf den dort festgelegten Erfordernissen nicht widersprechen.

b. LEP

(1) Einwendungen/Argumente

Von Einwenderseite wird gefordert, dass vor Änderung der Genehmigung der Landesentwicklungsplan geändert werden müsse.

(2) Würdigung der Einwendung

Der Landesentwicklungsplan "Schutz vor Fluglärm" vom 17.08.1998 legt unter Ziff. 3.3 "Lärmschutzgebiet gemäß LEP Schutz vor Fluglärm und Lärmschutzbereich gemäß Fluglärmschutzgesetz" ausdrücklich fest, dass er bezüglich der möglichen Flugbetriebskapazitäten keine luftrechtlichen Wirkungen entfaltet. Er steht daher der Änderung der Betriebsgenehmigung nicht entgegen.

c. Regionalplan

(1) Einwendungen/Argumente

Von Seiten des Regionalverbandes Ruhr wird eingewendet, dass der gestellte Antrag gegen den Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Oberbereich Dortmund - westlicher Teil verstoße. Ziel 33 des Kapitels 4.1.5 laute: "Der leistungsfähig ausgebaute regionale Verkehrsflughafen Dortmund soll in seinem derzeitigen Bestand (Start- und Landebahn, Lärmschutzkurven) gesichert werden". Eine Ausdehnung des Flugverkehrs führe zu einer Veränderung der dort festgelegten Fluglärmkurven und damit zu einem Verstoß gegen dieses Ziel. Die beantragte Genehmigungsänderung könne daher nicht zugelassen werden.

(2) Würdigung der Einwendung

Während die Regionalplanung maßgebliche Vorgaben für die Bauleitplanung im örtlichen Bereich enthält, befasst sich die Fachplanung mit den spezifischen Anforderungen des jeweiligen Fachgesetzes, hier des

LuftVG sowie des FluglärmG. Daraus folgt, dass zielförmige Vorgaben für Betriebsregelungen in einem Raumordnungsplan bzw. den hieraus abgeleiteten Plänen unzulässig sind. Diese sind vielmehr der Genehmigung nach § 6 LuftVG bzw. Planfeststellung gem. § 8 LuftVG vorbehalten (so die Kommentierung Grabherr/Reidt/Wysk zu § 6 LuftVG, Rn. 162 ff unter Bezugnahme auf die Entscheidung des BVerwG vom 16.03.2006 - 4 A 1075/04 - Rn. 155 ff, juris zum Flughafenausbau Berlin-Schönefeld). Die Bezugnahme in Ziel 33 auf Lärmkurven hat damit lediglich Bedeutung für die Bauleitplanung der Gemeinden im Bereich des Flughafens Dortmund.

d. Städtebau

(1) Einwendungen/Argumente

Von Seiten der Kreisstadt Unna wird vorgetragen, dass sie im Hinblick auf die örtliche Lage unmittelbar angrenzend an den Flugplatz der Antragstellerin in ganz besonderem Maße infolge von An- und Abflügen durch Fluglärmmissionen betroffen ist. Diese besondere Lage führe dazu, dass jedenfalls das im Bereich der An- und Abflugrouten liegende Stadtgebiet weitestgehend einer kommunalen Bauleitplanung entzogen ist, jedenfalls eine Ausweisung von Wohngebieten mit dem bauplanungsrechtlichen Gebot der Konfliktbewältigung unvereinbar ist. Die Konfliktsituation zwischen Wohnbebauung und Fluglärmmissionen werde einer außerordentlichen Verschärfung zugeführt, sofern entsprechend des Antrags der Antragstellerin künftig regelmäßige Flugbewegungen auch in der Nachtzeit ab 22.00 Uhr Ortszeit durchgeführt werden können.

(2) Würdigung der Einwendung

Gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ist vor Erteilung einer Genehmigung besonders zu prüfen, ob die Erfordernisse des Städtebaus angemessen berücksichtigt sind.

Durch die beantragte Betriebszeitenerweiterung erweitert sich die Nacht-Schutzzone, bedingt durch das NAT-Kriterium von 6 x 57 dB(A) innen, erheblich nach Osten. Verbunden damit sind die in § 5 FluglärmG benannten Bauverbote für schutzbedürftige Einrichtungen und Wohnungen.

Eine Verletzung der gemeindlichen Planungshoheit geht damit nicht einher. Diese setzt nämlich voraus, dass eine hinreichend konkrete und verfestigte Planung der Gemeinde gestört wird, wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzogen werden oder gemeindliche Einrichtungen erheblich beeinträchtigt

werden (vgl. OVG Münster vom 10.08.2012 - 20 D58/09.AK). Unter keinem dieser Gesichtspunkte lässt sich eine Verletzung der Planungshoheit feststellen. Insbesondere sind der Einwendung keine konkreten bzw. bereits verfestigten Planungen zu entnehmen.

4. Naturschutz und Landschaftspflege

a. Grundsätzliches

In § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG hat der Gesetzgeber eine angemessene Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege festgeschrieben. Zu überprüfen ist damit, ob und wenn ja wie Beeinträchtigungen für den Naturschutz und die Landschaftspflege zu berücksichtigen sind. Die Antragstellerin hat dazu eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vorgelegt.

b. Einwendungen/Argumente

Von Einwenderseite werden ökologische Beeinträchtigungen durch den Flugverkehr befürchtet. So würde die Tierwelt aus Ihren Lebensräumen verdrängt oder gestört. Nachtaktive Tiere wie Eulen, Fledermäuse und Igel werden genannt. Neben der Forderung nach einer UVP wird die vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie angezweifelt. Insbesondere wird bemängelt, dass Auswirkungen am Tage nicht untersucht wurden. Zerstörungen und Beeinträchtigungen von Grünflächen werden befürchtet.

Die höhere Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Arnsberg forderte nach Prüfung der UVS die Ergänzung um eine Art-für-Art Prüfung. Damit sollte beurteilt werden, ob Verbote gem. § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vorliegen.

c. Würdigung der Einwendungen

Das Erfordernis einer UVP ist nicht gegeben (vgl. Punkt III.2.b(2) "Forderung nach Durchführung einer UVP") und die Verwertbarkeit der Umweltverträglichkeitsstudie ist nicht zweifelhaft (vgl. Punkt III.2.d(9) "Umweltverträglichkeitsstudie"). Soweit von Einwenderseite eine Ausweitung der Studie auf die Tagzeit gefordert wird, ist festzustellen, dass es sich hier um einen öffentlichen Belang handelt. Eine eigene Rechtsverletzung kann daher von Privateinwendern nicht geltend gemacht werden.

Auswirkungen für Flora und Fauna sind durch die Umweltverträglichkeitsstudie dargestellt und insbesondere durch die höhere Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Arnsberg als Fachbehörde beurteilt worden. Im Hinblick auf die Flora wurden von dort keine Bedenken vorge-

tragen. Ein Eingriff gem. § 14 BNatSchG und § 4 LG NW liegt lt. Höherer Landschaftsbehörde nicht vor. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Fauna wurde die schon erwähnte Art-für-Art Prüfung gefordert. Im Rahmen des Verfahrens ist diese daher von der Antragstellerin nachgefordert und erstellt worden.

Dieser Artenschutzfachbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass bei Berücksichtigung geeigneter Vermeidungsmaßnahmen (Biotopmanagement zur Vermeidung von Vogelschlag) bezüglich der planungsrelevanten Arten keine Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG gegeben sind.

Eine entsprechende Auflage zur Durchführung von Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag wurde in den "Weiteren Auflagen zur Wahrung sonstiger Belange" unter Punkt 5.1 in die Genehmigung aufgenommen.

Hinsichtlich der befürchteten Auswirkungen auf die Landschaft (Beschädigung oder Beeinträchtigung von Grünflächen etc.) ist aufgrund nicht beabsichtigter baulicher Vorhaben eine Beschädigung ausgeschlossen. Bezüglich betriebsbedingter Belastungen durch Schadstoffe kommt die USV zu dem Ergebnis, dass diesbezügliche die Irrelevanzschwelle nicht überschritten wird.

Im Ergebnis wird die Auflage unter Punkt I.5.1. der Genehmigung entsprechend der Forderung der höheren Landschaftsbehörde ergänzt. Die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind damit angemessen berücksichtigt.

5. Schutz vor Fluglärm / Bodenlärm

a. Grundsätzliches

Nach § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ist vor Erteilung der hier beantragten Genehmigungsänderung besonders zu prüfen, ob der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt wird. Dazu gehören sowohl der direkte, als auch der durch den Flugbetrieb indirekt verursachte Lärm (Bodenlärm).

Maßgebliche Beurteilungsgrundlage für den Fluglärm sind gemäß § 8 Abs. 1 Sätze 3 und 4 LuftVG die Werte des FluglärmG. Dieses ist Spezialgesetz für die Maßgaben des § 9 Abs. 2 LuftVG und manifestiert nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG mit seinen Regelungen die Abwägungsgrenzen in Bezug auf Fluglärm. Es beinhaltet Auslösewerte, die Grundlagen für die Festlegung von Lärmschutzbereichen sind, die gemäß § 4 Abs. 2 FluglärmG per Rechtsverordnung festgelegt

werden. Die Lage eines Grundstückes innerhalb eines Lärmschutzbereichs kann, abhängig von dessen Nutzung, unterschiedliche gesetzliche Entschädigungs- oder Ersatzansprüche auslösen.

Zur Beurteilung des Fluglärms hat die Antragstellerin die unter Punkt III.2.d(5) bewertete "Prognose über die Lärmimmission" (die eine Berechnung und Darstellung der unter Punkt VIII. "Anlagen" beigefügten Lärmschutzbereiche beinhaltet), die unter Punkt III.2.d(6) bewertete "Ergänzende Untersuchung zur Maximalpegelverteilung" sowie die unter Punkt III.2.d(7) bewertete "Lärmmedizinische Stellungnahme" vorgelegt.

b. Gesundheitliche Schäden

(1) Einwendungen/Argumente

Sowohl von Trägern öffentlicher Belange als auch von Einwendern wird die Besorgnis gesundheitsschädigender Auswirkungen durch Fluglärm vorgetragen. Die fluglärmbedingte Verkürzung der Ruhezeit auf 6,5 Stunden erhöhe das lärminduzierte Erkrankungsrisiko beträchtlich. Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit betroffener Kinder und Bürger in Schule und Beruf seien bei den Wirtschaftlichkeitsberechnungen bislang nicht berücksichtigt worden. Der durch die Ausweitung der Betriebszeiten bis 23:30 Uhr entstehende nächtliche Fluglärm führe zu erheblichen Schlafstörungen. Die lärmmedizinische Stellungnahme befasse sich nicht ernsthaft mit den gesundheitlichen Auswirkungen dieses Fluglärms. In anderen wissenschaftlichen Abhandlungen seien geringere Grenzwerte genannt worden. Das Erfordernis, nachts Fenster geschlossen zu halten, führe zu einem Verlust an Lebensqualität. Bei der Mitteilung über die sechs verkehrsreichsten Monate werde nicht berücksichtigt, dass in vielen Nächten deutlich mehr Lärmereignisse aufträten.

Die lärmmedizinische Stellungnahme teile die Nacht in 2 Teile ein (22:00 Uhr bis 01:00 Uhr und 01:00 Uhr bis 06:00) und weiche damit von der Auffassung des BVerwG ab, wonach die Nacht in die Zonen 22:00 Uhr bis 00:00 Uhr und 00:00 Uhr bis 05:00 Uhr aufgeteilt werde.

Es werden eine Reihe von Erkrankungen aufgrund negativer Einflüsse durch Fluglärm aufgeführt und auf die Störung der Regeneration in bestimmten Schlafphasen hingewiesen. Auch auf die negativen Auswirkungen auf die körperliche und geistige Entwicklung durch Schlafstörungen, speziell bei Kindern, wird von Einwenderseite eingegangen. Dabei wird auf mehrere Studien hingewiesen, die diese These stützen sollen. Zudem seien die Kinder im Schulzentrum Nord in Unna auch während der Schulzeit dem Fluglärm ausgesetzt. Schließlich wird darauf hingewiesen, dass die Ausübung des Berufs und die Kommunikation am

Arbeitsplatz durch Lärm gestört würden. Ein Arbeiten bei geöffnetem Fenster sei nicht möglich.

(2) Würdigung der Einwendungen

Der wissenschaftliche Erkenntnisstand auf dem Gebiet der Lärmwirkungs- und Lärmmedizinforschung ist ständigen Veränderungen und Anpassungen unterlegen. Das lärmmedizinische Gutachten von Prof. Scheuch diskutiert dies zutreffend und enthält die gegenwärtigen Erkenntnisse zu den medizinischen Auswirkungen von Nachtfluglärm.

Eine lärmmedizinische Beurteilung durch die Genehmigungsbehörde ist jedoch nicht erforderlich (vgl. dazu auch die Ausführungen unter Punkt III.2.d(7) "Lärmmedizinische Stellungnahme"). Die im FluglärmG normierten Werte decken alle Schutzziele ab, die in der lärmmedizinischen Literatur diskutiert werden (BVerwG 4 A 4001.10 vom 13.10.2011, Urteile vom 04.04.2012, z. B. 4 C 8.09, Rn. 182). Vor diesem Hintergrund ergab sich für die Genehmigungsbehörde keine Notwendigkeit zusätzlichen Erkenntnissen der Lärmmedizin/Lärmwirkungsforschung nachzugehen. Dies entspricht nach der Rechtsprechung des BVerwG der erklärten Zielsetzung des Gesetzgebers bei der Neufassung des FluglärmG. Lärmmedizinische Gutachten, die oft einen hohen Grad von Allgemeingültigkeit aufweisen, seien bei luftrechtlichen Zulassungsverfahren nicht mehr erforderlich. Die Pegelwerte des FluglärmG seien gleichzeitig lärmmedizinische Grenzwerte (vgl. Begründung zur Neufassung des Fluglärmgesetzes (BT-Drucksache 16/3813 vom 13.12.2006)).

Die Anpassung des Fluglärmgesetzes und dessen Ausführungsbestimmungen an den jeweils aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse wird durch § 2 Abs. 3 FluglärmG sichergestellt. Einer weitergehenden lärmmedizinischen Betrachtung bedürfte es nur bei Vorliegen atypischer, vom Regelungsanspruch des FluglärmG nicht erfasster Situationen. Für das Vorliegen atypischer Umstände bestehen hier jedoch keine Anhaltspunkte. Eine darüberhinausgehende Befugnis oder gar Verpflichtung über die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG hinausgehende Anordnungen bezüglich passiver Schallschutzmaßnahmen zu treffen, besteht nicht (vgl. BVerwG, Urteile vom 04.04.2012, z. B. 4 C 8.09, Rn. 185).

Soweit die im lärmmedizinischen Gutachten vorgenommene Aufteilung der Nacht von der Rechtsprechung des BVerwG abweicht (im Gutachten begründet) ist dies für die Genehmigungsentscheidung nicht erheblich, da die zu betrachtenden nächtlichen Lärmereignisse im Zeitraum von 22.00 Uhr bis 23:30 Uhr entstehen. Die besonders schützenswerte

Nachtzeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr ist von der beantragten Genehmigungsänderung nicht betroffen.

c. Erhebliche oder unzumutbare Beeinträchtigung

Zur Beurteilung von erheblichen bzw. unzumutbaren Beeinträchtigungen sind die Ergebnisse des Fluglärmgutachtens und der darüber hinaus angefertigten ergänzenden Untersuchung zur Maximalpegelverteilung heranzuziehen. Mittels dieser zusätzlichen Begutachtung wurde exemplarisch für die am stärksten betroffenen Immissionsorte der Nacht-Schutzzone ermittelt, ob über die passiven Schallschutzmaßnahmen hinaus weitere (aktive) Maßnahmen erforderlich sind.

(1) Einwendungen/Argumente

Die Einwender bemängeln, dass auf eine Beschränkung der Anzahl nächtlicher Flugbewegungen, die sicherstellt, dass das NAT-Kriterium des FluglärmG auch nach der sogenannten 100-100-Regelung nicht überschritten wird, in den Antragsunterlagen nicht eingegangen werde. Die Auseinandersetzung mit den im Gutachten zitierten Forschungsergebnissen sei unsachlich und nicht nachvollziehbar. Die Einführung eines regelmäßigen Nachtflugbetriebes mache es erforderlich, die Verteilung der Flugbewegungen zu jeweils 100 % in beide Betriebsrichtungen zu verteilen. Dies habe zur Folge, dass sich die Nacht-Schutzzone deutlich weiter auf das Stadtgebiet der Stadt Unna erstrecke. Auch für die Gemeinden Holzwickle und Herdecke sowie die Stadt Fröndenberg würde die Erweiterung der Flugbetriebszeiten danach neben dem vorhandenen Verkehrslärm zu einer weiteren Verschärfung der Situation führen.

Gegenüber dem Fluglärmgesetz gebe es andere gesetzliche Normierungen, in denen Ruhezeiten während des Tages explizit festgelegt worden seien (TA Lärm, Sportanlagenlärmschutzverordnung, Erlass zur Verminderung von Geräuschimmissionen bei Freizeitanlagen). In (weiterer) Entfernung zum Flughafen seien Lärmschutzmaßnahmen nicht vorgesehen, obwohl der Fluglärm die betroffenen Bebauungen ungefiltert treffe und der Schall sich in den Häuserschluchten fange und dort wesentlich länger erhalten bleibe. Auch in diesen Bereichen sei der Schlaf beeinträchtigt und daher mit gesundheitlichen Folgen zu rechnen. Es wird geltend gemacht, dass in bestimmten Bereichen keine Lärmmessungen durchgeführt und Auswirkungen auf Mensch und Natur nicht untersucht worden seien (zum Beispiel in Witten / Ardeykamm).

Es wird beklagt, dass Schulen und Kindergärten als Immissionsorte in der lärmmedizinischen Stellungnahme als unbeachtlich eingestuft wor-

den seien. Außerdem seien Krankenhäuser und Pflegeheime im Fluglärmgutachten nicht aufgeführt. Hingegen sei eine Betrachtung schon deswegen erforderlich, weil mit der Einführung der erweiterten Betriebszeiten auch die Zahl der Flugbewegungen am Tag zunehme. Explizit genannt wurden die Kinder- und Jugendpsychiatrie (Elisabeth-Klinik, die LWL-Klinik an der Marsbruchstraße, die forensische Klinik an der Leni-Rommel-Straße und das Altenheim an der Weißen-Ewald-Straße).

Durch die Verlängerung der Betriebszeit bestehe neben der gesundheitlichen Mehrbelastung der Anwohner durch Lärm auch das Risiko der Minderung des Wohnwertes, was zum Fortzug der Wohnungsmieter führe.

Bei der Berechnung der NAT-Kriterien seien die Flugbewegungen der Ambulanz- und Rettungsflüge sowie der Polizei nicht berücksichtigt worden. Die Belastung durch nächtliche Hubschrauberflüge (insbesondere der Polizei) wird geltend gemacht. Die Lärmschutzwerte des am Flughafen Dortmund stationierten Polizeihubschraubers seien zu überprüfen.

An die Ergebnisse der Fluglärmprognose sei der Anspruch der Validierbarkeit zu stellen. Diese sei mit Hilfe der vom Flughafen Dortmund veröffentlichten (auf dem derzeitigen von 22:01 bis 23:00 Uhr stattfindenden Flugbetrieb basierenden) Messwerten jedoch nicht realisierbar. Mit der beantragten Betriebszeitenerweiterung kämen bestimmte, jetzt noch nicht verkehrende, Flugzeugklassen hinzu. Nach einer Betriebszeitenverlängerung vorzunehmende Messungen ließen daher höhere und damit unzumutbare Werte erwarten.

Es fehle der Vergleich vorher - nachher. So lasse der Rückgang der Flugbewegungszahlen 2008/2009 darauf schließen, dass ohne die Genehmigungsänderung deutlich geringere Lärmbelastungen zu erwarten seien. Dies müsse sich in der Prognose deutlich niederschlagen.

Es fehle an Anreizen für die Airlines, geräuscharmes Fluggerät einzusetzen. Alternativ fehle eine Gebühr, um die zusätzlichen Kosten für den Nachtflug einzubringen wie zum Beispiel ein Nachtstart- oder Nachtlandeentgelt. Ferner sei damit zu rechnen, dass Verspätungen zur Regel werden.

Durch Flugbetrieb in der Nachtzeit werde die Nachtruhe von regelmäßig acht Stunden gestört. Grundsätzlich gelte der Schutz vor Störung der Nachtruhe durch Lärm für die Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr, an Wochentagen zwischen 21:00 Uhr und 7:00 Uhr. Ausnahmen seien nur in Einzelfällen zulässig. Ein weitergehendes öffentliches Interesse für die

Ausweitung des Flugbetriebs für den Flughafen Dortmund existiere nicht. Im Planfeststellungsbeschluss zur Verlängerung der Start- und Landebahn am Flughafen Dortmund aus dem Jahr 2000 sei festgelegt worden, dass die Betriebszeit dem Ruhebedürfnis der Anwohner Rechnung tragen muss. Damit sei die Festsetzung der Betriebszeit von 6:00 bis 22:00 Uhr festgelegt worden. Diese Aussagen zum Ruhebedürfnis der Anwohner hätten noch heute unverändert Gültigkeit.

Durch die Verlängerung des Flugbetriebes nehme die Lärmbelastung aufgrund niedriger Flughöhe an exponierten Höhenlagen weiter zu. Flugzeuge hielten teilweise die Höhe nicht ein.

Es sei bereits eine Lärmkulisse durch Straßen- und Schienenverkehr sowie durch Industriebetriebe vorhanden. Der durch die Nachtflugbewegungen entstehende Lärm dürfe nicht isoliert betrachtet werden, sondern müsse mit den anderen Lärmarten als Gesamtkonstrukt betrachtet werden. Dadurch würden die Grenzwerte für Nachts überschritten.

Es wird an der Unabhängigkeit des technischen Lärmgutachters gezweifelt. So sei es unverständlich, warum die Wohngebiete der entsprechenden Einwander nicht in der Lärmschutzzone lägen.

Bei der Zusammenstellung der Prognosedaten nach AzD sei für die Nachtzeit APU-Betrieb berücksichtigt, obwohl dies im Lärmgutachten ausgeschlossen sei. Dadurch ergäben sich Abweichungen hin zu höheren Schallpegeln.

(2) Würdigung der Einwendungen

Bei der Berechnung der Lärmauswirkungen auf die einzelnen Betriebsrichtungen sowie der einzelnen Lärmschutzzonen ist unter Anwendung der §§ 2 und 4 der 1. FlugLSV zutreffend von den prognostischen Flugbewegungszahlen in den entsprechenden Betriebsrichtungen (bahnbezogene Betriebsrichtungsverteilung) inklusive eines Aufschlags (der so genannte Sigma-Zuschlag), der die zeitlich variierende Nutzung der einzelnen Betriebsrichtungen berücksichtigt, ausgegangen worden.

In Gebieten, in denen der Dauerschallpegel für bestehende zivile Flugplätze in der Tag-Schutzzone 65 dB(A) oder in der Nacht-Schutzzone 55 dB(A) bzw. das Maximalpegelkriterium überschreitet, besteht gemäß § 5 FluglärmG ein Bauverbot für Wohnungen. In diesen Bereichen kann ein Eigentümer nach § 8 FluglärmG eine Entschädigung beanspruchen, wenn Grundstücke, die ursprünglich im Bereich einer zulässigen baulichen Nutzung (z.B. durch Bebauungsplan) lagen, nachträglich in den Bereich eines Bauverbots gelangen und hierdurch eine nicht nur unwesentliche Wertminderung erfahren. Für Entschädigungsansprüche sind

die in § 8 Abs. 2 FluglärmG genannten gesetzlichen Regelungen maßgeblich.

Für die von einigen Einwendern geforderte Anordnung über die Regelungen des FluglärmG hinausgehender Schallschutzmaßnahmen unterhalb der entsprechenden Auslösewerte, fehlt es der Genehmigungsbehörde an der Befugnis (vgl. BVerwG, Urteile vom 04.04.2012, z. B. 4 C 8.09, Rn. 185). Hierzu bedürfte es einer atypischen Situation, die hier nicht vorliegt. Dies gilt auch für die von Einwenderseite genannten Städte und Stadtteile (wie zum Beispiel Herdecke oder Witten) sowie andere Gebiete, in denen Fluglärm deutlich hörbar, jedoch unterhalb der Auslösewerte nach dem FluglärmG liegt. Die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG sind der maßgebliche Bezugspunkt auch für die Gewichtung der Lärmschutzbelange in der Abwägung (vgl. BVerwG, Urteile vom 04.04.2012, z. B. 4 C 8.09, Rn. 190).

Die gesetzlichen Grundlagen für die Berechnung der Lärmschutzzonen wurden - wie im Lärmgutachten nachgewiesen - beachtet. Die Ermittlung der Lärmschutzzonen basiert auf gesetzlich vorgegebenen, mathematischen Berechnungen. Es ist systemimmanent, dass Grenzen von Lärmschutzzonen auch mitten durch Wohngebiete, Straßenzüge oder gar Grundstücke verlaufen können.

Die Auswirkungen durch die Ausweitung der Betriebszeit am Flughafen Dortmund ist für die Nachtzeit an den Immissionsorten (IO) 12 - 15 für drei Krankenhäuser und ein Altersheim (die Kinder- und Jugendpsychiatrie (Elisabeth-Klinik), die LWL-Klinik an der Marsbruchstraße, die forensische Klinik an der Leni-Rommel-Straße und das Altenheim an der Weißen-Ewald-Straße) berechnet worden. Diese befinden sich außerhalb der nach FluglärmG vom Gutachter berechneten Lärmschutzzonen. Damit ist der Lärm zumutbar.

Die Entwicklung der Flugbewegungszahlen am Tag durch die Betriebszeiterweiterung ist für den Planfall 2025 nach einer anerkannten Methode hochgerechnet und sowohl bei der Ermittlung der Schallemissionen, als auch bei der Bestimmung der daraus resultierenden Lärmschutzzonen, berücksichtigt worden. Innerhalb der Tag-Schutzzone 1 befindet sich keine Wohnbebauung. Im Bereich der Tag-Schutzzone 2 gilt das Bauverbot aus § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG bzw. der Entschädigungsanspruch aus § 8 Abs. 1 FluglärmG für die dort genannten Einrichtungen. Etwaige Beeinträchtigungen für schon vor der Festlegung der Tag-Schutzzone 2 vorhandene Einrichtungen oder Wohnbebauung sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Der Schutz auf körperliche Unversehrtheit nach Art. 2 GG findet seine Schranken in Rechtsnormen, die die Schutzausprägungen näher definieren. Im Falle von Fluglärm sind dies die §§ 6 Abs. 2, 8 Abs. 1 Sätze 3 und 4, 29 b LuftVG sowie das FluglärmG als Spezialgesetz zu § 29 b. Die körperliche Unversehrtheit ist dementsprechend gewährleistet, wenn die Lärmgrenzwerte des FluglärmG eingehalten werden (vgl. dazu die Ausführungen zu den Punkten III.2.d(7) "Lärmmedizinische Stellungnahme" und III.5.b. "Gesundheitliche Schäden"). Erforderliche Schallschutzmaßnahmen sind im FluglärmG und der dazu erlassenen 2. Flug-LSV manifestiert.

Hinsichtlich der kalkulierbaren Flugbewegungen von Polizei und Rettungsdienst gegenüber den Vorjahren, sind keine Änderungen zu erwarten. Daher sind die Anteile für das Prognosejahr 2025 im Fluglärmgutachten konstant gehalten worden. Dies ist nicht zu beanstanden. Der Flugbetrieb durch Hubschrauber wurde auf Basis der vorhandenen Flugbewegungszahlen und der verwendeten Hubschrauberklassen nach AzB (H1.0 - H2.2) in die Lärmberechnung einbezogen. Dabei wurde von insgesamt 3.700 Flugbewegungen im Prognosejahr ausgegangen. Davon entfallen 2.900 auf die Polizei und 800 auf Ambulanz- und Rettungsflüge. Der Nachtfluganteil wurde anhand der vorhandenen Zahlen mit 12 % - also ca. 450 Flugbewegungen - berücksichtigt. Zutreffend führt die Antragstellerin aus, dass es keine Anzeichen für Umstrukturierungsmaßnahmen innerhalb der Polizei oder Ambulanz gebe, die eine Änderung der Anteilswerte erforderlich machen könnten. Hinsichtlich des Flugbetriebs über dem Stadtgebiet Dortmund wird auf den hoheitlichen Auftrag der Polizei nach § 30 LuftVG verwiesen. Ein genehmigungsrechtlicher oder luftaufsichtlicher Eingriff ist insoweit ausgeschlossen. Auf die Auswahl der bei der Polizei verwendeten Fluggeräte hat die Landesluftfahrtbehörde keinen Einfluss.

Weitere Ausbauplanungen sind - da sie nicht konkret vorliegen - nicht Gegenstand der hier zu treffenden Entscheidung. Aus diesem Grunde müssen diese gegenwärtig auch keinen gutachtlichen Betrachtungen unterzogen werden.

Wie im Fluglärmgutachten zutreffend ausgeführt, werden Lärmauswirkungen in der Umgebung von Flughäfen im Hinblick auf bauliche Schallschutzmaßnahmen durch das Fluglärmgesetz abschließend geregelt. Auch der bodennahe Betrieb der Luftfahrzeuge (Rollbewegungen, bodennaher Flug von Hubschraubern etc.) wurde in die Berechnungen einbezogen. Die Basisdaten dazu sind korrekt ermittelt. Entsprechend ist die Berechnung und Darstellung der Lärmschutzzonen auch diesbezüglich nicht zu beanstanden.

Der Betrieb von Hilfsgasturbinen der Flugzeuge (APU) ist ebenfalls der Fluglärmbeurteilung unterworfen (§ 2 Abs. 1 1. FlugLSV) und dementsprechend im Fluglärmgutachten berücksichtigt, und zwar unabhängig davon, ob sie tatsächlich betrieben werden. Wenn der Gutachter also einerseits anmerkt, dass APUs nicht nach 22.00 Uhr betrieben werden, andererseits in seinem Gutachten diese aber gleichwohl einrechnet, hat dies den oben erwähnten Grund. Im Ergebnis wäre der Lärm für den Einsatz von APUs berücksichtigt. Sollte ein Einsatz nicht stattfinden, würde der Lärm unterhalb der Annahmen des Gutachtens liegen. Ein Nachteil für die Anwohner entsteht aufgrund der Berücksichtigung von APUs im Gutachten jedenfalls nicht.

Die Genehmigung einer Gebührenordnung ist nicht Gegenstand dieses Genehmigungsverfahrens. Generell und auch im Fall des Flughafens Dortmund ist es jedoch nicht so, dass Landungen und Starts in der Nachtzeit mit besonderen "Anreizen" verbunden sind. Kriterien sind bisher die Lärmkategorie eines Luftfahrzeuges (je lauter umso teurer) und die Häufigkeit von Flugbewegungen (je öfter umso geringer) eines Unternehmens. Gegenteilige Annahmen von Einwendern entsprechen nicht der Realität.

Die Berechnung der Lärmauswirkungen erfolgt auf der Grundlage der Daten gem. § 2 Abs. 1 der 1. FlugLSV. Basis hierfür ist der Planfall 2025 der Fluggast- und Flugbewegungsprognose. Im Gegensatz zu den Darlegungen in einigen Einwendungen sind die vom Flugplatz ausgehenden (Starts und Abflüge) und die zum Flugplatz führenden Flugbewegungen (Anflüge und Landungen) innerhalb des Erfassungsbereichs nach Nummer 2.1.1.1 der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) vom 19. November 2008 (BAnz. Nr. 195a vom 23. Dezember 2008) ebenso wie die Platzrundenflüge am Flugplatz, die Überflüge über eine Start- und Landebahn in niedriger Höhe ohne Bodenkontakt, die Rollbewegungen der Luftfahrzeuge vor dem Start und nach der Landung sowie der Betrieb von Hilfsgasturbinen der Flugzeuge erfasst worden. Es handelt sich um ein abstraktes Berechnungsverfahren, welches Mittelwerte darstellt, die sowohl die Standardabweichung von Schallpegeln innerhalb von Flugzeugklassen (Ziff. 5.3.8 der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) vom 19. 11. 2008 (BAnz. S. 4670, Beilage 195a) als auch Abweichungen von Flugstrecken innerhalb sog. Flugkorridore (Ziff. 6.2.2. der AzB) berücksichtigt.

Den abwägungserheblichen Lärmschutzbelangen kann kein um die Vorbelastungen vermindertes Gewicht zukommen (vgl. Urteile des BVerwG vom 04.04.2012, z. B. 4 C 8.09, Rn. 387). Dies gilt auch für die planerische Abwägung gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG, wonach der vorha-

benbedingt zu erwartende Fluglärm nicht nur, soweit er die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG überschreitet, sondern auch unterhalb dieser Schwelle in seiner vollen Höhe in die Abwägung eingestellt werden muss. Etwaige Vorbelastungen dürfen insoweit nicht lärmmindernd berücksichtigt werden. Dies ist im Fluglärmgutachten aber auch nicht geschehen.

(3) Erforderliche Maßnahmen

Wie festgestellt, entsteht durch die beantragte Genehmigungsänderung kein Fluglärm, der unter Einbeziehung erforderlicher Schallschutzmaßnahmen gemäß FluglärmG, die Zumutbarkeitsschwelle übersteigt. Gleiches gilt für die lärmmedizinische Betrachtung. Wie ausgeführt, kann aufgrund der Einhaltung der Grenzwerte des FluglärmG nicht von Gefährdungen für die körperliche Unversehrtheit ausgegangen werden.

Dies bedeutet aber nicht, dass der Lärm (unabhängig davon, ob er innerhalb oder außerhalb einer Schutzzone wirksam wird) unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle bis hin zur Geringfügigkeitsschwelle unerheblich ist. Vielmehr muss auch im Hinblick auf dieses Lärmspektrum sichergestellt werden, dass der im § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG manifestierten besonderen Rücksichtnahme auf die Nachtruhe der Bevölkerung sowohl für die Gegenwart als auch für die Zukunft so weit wie möglich Rechnung getragen wird. Es ist daher zu fragen, inwieweit durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, etwaige Fehlentwicklungen von vornherein vermieden werden können, bzw. sich der Lärm, insbesondere in den Nachtstunden, noch weiter reduzieren lässt. Im vorliegenden Verfahren stellt sich die Frage in Bezug auf verspätete Flüge und die Reglementierung des Bodenlärms. Geeignet erscheinen Maßnahmen, die den emittierten Lärm reduzieren. Eine Verlegung beispielsweise von Flugrouten, die auf die Verringerung des einwirkenden Lärms zielt, ist aufgrund der umliegenden Bebauung nicht geeignet die Immissionen zu reduzieren. Die derzeitige Festsetzung der An- und Abflugrouten ist maßgeblich unter dem Aspekt möglichst geringer Lärmimmissionen erfolgt. Dies wird bei Betrachtung der bestehenden Routen (vgl. dazu Anhang A des Fluglärmgutachtens, Seiten 24 ff.) sowohl im Hinblick auf die Festlegung der Platzrunde für den VFR- als auch für die Routen des IFR-Verkehrs deutlich. Diese wurden soweit wie irgend möglich um bestehende Ortsteile herumgeführt, um die Lärmimmissionen möglichst gering zu halten. Eine Verlegung der An- und Abflugrouten würde hier nur zu einer Verlagerung, nicht aber zu einer Reduzierung von Fluglärmimmissionen führen. Geeignet, die Lärmbetroffenheit von Flughafenanliegern zu verringern, sind jedoch folgende Maßnahmen:

Kontingentierung von Verspätungen

Der grundsätzliche Bedarf an einer Verspätungsregelung wurde nachgewiesen. Dazu und zum Aspekt der Abwägung zwischen Interessen der Anwohner einerseits und der Passagiere und Fluggesellschaften andererseits wird auf Punkt III.2.c(2) "Bedarf für die Verspätungsregelungen" verwiesen.

Der Sorge von Anwohnern, dass eine solche Verspätungsregelung zum Regelbetrieb werden könnte, ist dabei Rechnung zu tragen. Diesen Bedenken und dem Ausnahmecharakter einer Verspätungsregelung folgend, wird die Zahl der maximalen Flugbewegungen in den Verspätungszeiträumen (unabhängig, ob Starts oder Landungen) auf 20 pro Monat beschränkt. Weitere Verspätungen unterliegen der vorherigen Kontrolle durch die Luftaufsicht. Eine vergleichbare Regelung enthielt auch die bisherige Genehmigung und hat sich bewährt. Die Begründung und Herleitung dieser Kontingentierung ist unter Punkt III.2.c(2) "Bedarf für die Verspätungsregelungen" ausführlich dargelegt. Dem wird durch Regelung unter Ziffer 7a. der Genehmigung Rechnung getragen.

Betrieb von APUs

Der Betrieb von APUs bzw. Hilfstriebwerken ist lt. Lärmgutachter nicht vorgesehen. Diese Aussage ist allerdings als reine Absichtserklärung zu werten und damit nicht verbindlich. Unter Berücksichtigung des hohen Stellenwerts des Schutzes vor Fluglärm insbesondere in den Nachtrandstunden hat jeder vermeidbare Lärm zu unterbleiben.

Neben den in der bisherigen Genehmigung schon bestehenden und an die jetzt entstehende Genehmigungslage angepassten Auflagen unter den Ziffern 2. und 3. wird daher der Betrieb von APUs reglementiert. Da an allen Abstellpositionen des Vorfelds Bodenstromversorgung möglich ist, ist der Betrieb von APUs nach 22.30 Uhr (Ende der regulären Betriebszeit für Starts) nicht mehr zwingend erforderlich. Zur Vermeidung von Fehlentwicklungen und vermeidbaren Lärmemissionen ist der Einsatz der APUs danach gemäß Auflage 3.d. grundsätzlich nicht mehr zulässig. Ausnahmen unterliegen auch diesbezüglich der vorherigen Genehmigung durch die Luftaufsicht und sind nur aus Sicherheitsgründen möglich. Auch durch diese Nebenbestimmung erfolgt insoweit eine Berücksichtigung der nicht durch das FluglärmG abgedeckten Schutzinteressen der Lärmbetroffenen.

d. Gesamtbewertung

Der nach § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG besonderen Berücksichtigung des angemessenen Schutzes vor Fluglärm wird neben den durch das Flug-

lärmG gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen (Entschädigung bei Bauverboten, Festschreibung und Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, Entschädigung für Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs) durch das Betriebszeitenkonzept, durch die Kontingentierung von verspäteten Flugbewegungen und durch die Regulierung des Bodenverkehrs mit Hilfe von Auflagen Rechnung getragen.

Die Festlegung der vorstehenden Maßnahmen erfolgte zugunsten betroffener Anwohner unter gleichzeitiger Berücksichtigung eines, insbesondere in den Nachtrandstunden im nachvollziehbaren, wohlverstandenen Interesse des Antragstellers noch durchzuführenden Flugbetriebes.

6. Schutz vor Luftschadstoffen

a. Grundsätzliches

Mit der „Luftqualitätsrichtlinie“ aus dem Jahr 2008 (Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Luftqualität und saubere Luft für Europa vom 21. Mai 2008 (ABl. EG L 152, S. 55) hat die Europäische Union die für ihre Mitgliedsstaaten verbindlichen Luftqualitätsziele zur Vermeidung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zusammengefasst und ergänzt. Danach wird die Luftqualität in den Staaten der EU nach einheitlichen Methoden und Kriterien beurteilt.

In der Bundesrepublik Deutschland wurde diese Richtlinie mit Wirkung vom 6. August 2010 durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie durch die Einführung der 39. Verordnung zum BImSchG (39. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt. Außerdem wurden neue Ziel- und Grenzwerte für die feinere Feinstaubfraktion PM^{2.5} eingeführt.

Auf der Grundlage dieser bundesgesetzlichen Regelungen wird die Luftqualität im Gebiet von Nordrhein-Westfalen durchgängig durch Messung oder Modellrechnung überwacht (§ 44 Abs. 1 BImSchG).

Auf Basis dieser gesetzlichen Vorgaben hat die Bezirksregierung Arnsberg den Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 - Teilplan Ost - aufgestellt, der auch Aussagen zu Schadstoffeinträgen durch Luftverkehr in diesem Betrachtungsgebiet beinhaltet.

b. Erhöhung der Schadstoffbelastung

(1) Einwendungen / Argumente

Von Einwenderseite wird aufgrund des CO₂-Ausstoßes ein Verstoß gegen Art. 20a des Grundgesetzes gesehen. Die flughafeninduzierten Emissionen an CO₂ entsprächen hinsichtlich der Größenordnung denen von 85.000 PKW, die einmal um die Erde fahren. Kompensationsmaßnahmen seien nicht erkennbar. Es gebe gebräuchliche Berechnungsmethoden, die die zusätzlichen Umläufe der Flugzeuge berücksichtigen und nicht an den Grenzen des Flughafens enden. Wenn Airlines keine Kompensationen für CO₂-Emissionen nachweisen könnten, obliege dies den Flughäfen.

Die Bundesregierung strebe eine Reduzierung der Luftschadstoffbelastung um 80 % bis 2050 an. Das Vorhaben widerspreche diesem Klimaziel.

Die im Gutachten berechneten Schadstoffmengen durch den Straßenverkehr resultierten aus falschen Annahmen. So seien diese eher niedrig gehalten, um mehr Raum für den luftseitigen Schadstoffeintrag zu haben. Aber auch das Gegenteil wird eingewendet: So seien die Luftschadstoffe durch den Straßenverkehr zu hoch eingeschätzt worden, entsprechend seien die Emissionen durch den Luftverkehr schön gerechnet.

(2) Würdigung der Einwendungen

Art. 20a GG formuliert den Umweltschutz als Staatsziel, die natürlichen Lebensgrundlagen der Bewohner zu schützen und zu erhalten. Jedoch lässt sich hieraus kein subjektiver Schutzanspruch herleiten. Der Einzelne kann keinen konkreten, insbesondere einklagbaren, Rechtsanspruch mit dem Regelungsinhalt des Art. 20a GG begründen (vgl. Scholz Maunz/Dürig, Grundgesetz-Kommentar Rn. 32-34). Vielmehr resultiert aus diesem Staatsziel ein "permanenter Konkretisierungsauftrag" vor allem an den Gesetzgeber, sich aufgrund wechselnder, konkreter Situationen oder Bedarfslagen der gesellschaftlichen Realität anzupassen.

Gleiches gilt für die Definition von Klimaschutzzielen durch die Bundesregierung. Auch hieraus lässt sich kein subjektiver Rechtsanspruch herleiten.

Die Genehmigungsbehörden sind an Recht und Gesetz gebunden und im Sinne des planerischen Grundsatzes der Konfliktbewältigung zur Abwägung widerstreitender Interessen verpflichtet.

Die vorhabenbezogene, zusätzliche Luftschadstoffbelastung auf die betroffene Umgebung des Flughafens wurde auf Basis der zurzeit geltenden wissenschaftlichen Erkenntnisse, sowohl flächenmäßig als auch punktuell gutachtlich bewertet. Die Verkehrsprognose für den Planfall 2025 (vgl. Punkt III.2.d(1) "Fluggast- und Flugbewegungsprognose") ist zutreffend, hat alle relevanten Aspekte berücksichtigt und korrekt gewichtet.

Das technische Luftschadstoffgutachten kommt zum Ergebnis, dass es auf Basis der für den Planfall 2025 errechneten Flugbewegungen keine Luftschadstoffimmissionen in einem Umfang gibt, die ein behördliches Einschreiten notwendig machen. Diese Auffassung ist plausibel dargelegt.

Somit ist der aufgrund der Betriebszeitenerweiterung zu erwartende zusätzliche, aber bei weitem nicht grenzwertige Schadstoffeintrag, bei Abwägung mit den Interessen des Flughafens, hinzunehmen.

c. Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Luftschadstoffe

(1) Einwendungen / Argumente

Von Einwanderseite wird angeregt, nicht die TA Luft, sondern die 22. bzw. 39. BImSchV für die Beurteilung der Luftschadstoffe heranzuziehen.

Darüber hinaus wird die Auswahl der Station zur Schadstoffmessung in Dortmund-Eving moniert. Die dortigen Messungen seien nicht explizit für den hier in Rede stehenden Antrag erhoben. Vielmehr sei dies eine bequeme und einseitige Art der Messwerterhebung, die nicht gleichmäßig um den Flughafen herum erfolgt sei.

Bei der Berechnung der Schadstoffe nach dem LTO-Zyklus sei von falschen Messhöhen ausgegangen worden. So sei es befremdlich, dass die Gutachter die Schadstoffbelastung in größeren Höhen nicht messen obwohl sie in größeren Höhen extremer wirken.

Bei der vergleichenden Betrachtung des Status-quo Falls 2025 und des Planfalls 2025 sei eine Ermittlung der derzeitigen Belastungen unterblieben.

Die Gutachten seien nicht auf die schädliche Wirkung von Feinstaub und Nano-Partikeln eingegangen. Jet A 1 - Treibstoff könne gegenüber normalen Brennstoffen einen höheren Schwefelgehalt besitzen. Mit der Erweiterung der Betriebszeiten würde eine um 25 % höhere Belastung entstehen.

In verschiedenen Einwendungen wird darauf hingewiesen, dass sich die Krebsrate in der Umgebung des Flughafens deutlich erhöht habe.

Zur Beurteilung der Immissionssituation sollten die Daten der Luftreinhalteplanung einbezogen werden. Diese hätten eine räumlich bessere Auflösung als die herangezogenen Messstationen.

(2) Würdigung der Einwendungen

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens wurde die Luftschadstoffbelastung - insbesondere Feinstaub der Partikelgröße $PM^{2.5}$ auf Basis der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11. 6. 2008, S. 1) betrachtet. Diese Richtlinie ist inzwischen in Form der 39. BImSchV in nationales Recht übernommen worden. Somit wäre heute eine andere Norm anzuwenden, die allerdings inhaltsgleich ist. Somit ergäben sich auch unter Bezug auf diese Rechtsgrundlage keine anderen Betrachtungsergebnisse, als die im Gutachten enthaltenen.

Die Stationen Dortmund-Eving und Unna Palaiseaustraße liegen östlich bzw. westlich des Flughafens und damit im Bereich der im Jahresmittel vorherrschenden Windrichtungen. Sie sind Teil des in NRW frei zugänglichen Luftqualitätsüberwachungsnetzes (LUQS). Die Geeignetheit wurde schlüssig nachgewiesen.

Die Berechnungen erfolgten in einem durch die ICAO standardisierten Verfahren, das einem Referenz Flugzyklus (LTO-Zyklus) entspricht. Der LTO-Zyklus repräsentiert die Flugbewegungen unterhalb von 915 m über Grund (3000 ft.). Die im Gutachten vorgenommene Rundung auf 900 m über Grund ist zwar mathematisch nicht ganz korrekt, entspricht aber der Faustformel von 1000 ft. = 300 m. Eine, bei exakter Umrechnung, um 15 m differierende Betrachtungshöhe, hätte im Ergebnis allerdings keine darstellbaren Auswirkungen auf die Messergebnisse gehabt.

Die von Einwenderseite angesprochene, generelle Feinstaubbelastung durch den Flugverkehr insbesondere in großen Höhen, ist daher nicht Gegenstand der im vorliegenden Verfahren zu berücksichtigenden Auswirkungen auf Luftschadstoffe durch die Betriebszeitenerweiterung.

Zur Frage der unterbliebenen Feststellung der derzeitigen Luftschadstoffbelastung hat die Antragstellerin zu Recht darauf hingewiesen, dass sich für den Planfall 2025 keine rechtlich erheblichen Schadstoffanstiege ergeben und daher die Ermittlung der derzeitigen Schadstoffeinträge unterbleiben könne.

Der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet-Ost aus dem Jahre 2011 der Bezirksregierung Arnsberg enthält zum Luftverkehr die Feststellung, dass dieser (im Betrachtungsgebiet) keinen relevanten Emissionsanteil besitzt. Auch dies bestätigt die Auffassung, dass eine darüber hinausgehenden Ermittlung der derzeitigen Werte unterbleiben durfte. Die Hinzuziehung des Luftreinhalteplans wird vom Bundesverwaltungsgericht als zulässig erachtet (BVerwG vom 04.04.2012 - z. B. 4 C 8.09, Rn. 468 ff.).

Auf die schädlichen Wirkungen von Feinstaub der Klasse PM₁₀ und PM_{2,5} ist im Gutachten eingegangen worden. Es wird nicht in Abrede gestellt, dass durch die Betriebszeiterweiterung mehr Feinstaub-Emissionen zu verzeichnen sein werden. Jedoch liegen die Konzentrationen unterhalb der Relevanzschwellen von TA-Luft und 39. BlmschV.

Eine verifizierbare Studie über die Zahl der Krebserkrankungen in der Umgebung des Flughafens ist der Genehmigungsbehörde nicht bekannt. Ein Kausalzusammenhang zwischen den durch Flugbetrieb hervorgerufenen Schadstoffemissionen und etwaigen Krebserkrankungen lässt sich daher weder herleiten noch belegen. Daher muss die Bewertung der Luftschadstoffeinträge aufgrund der beschriebenen, nachvollziehbaren Fakten, unter Anwendung der einschlägigen, gesetzlichen Bestimmungen erfolgen.

d. Gesamtbewertung

Zusammengefasst kommt das Gutachten zu folgenden Ergebnissen:

- Im Prognose-Planfall 2025 unterschreiten die Immissionsbeiträge zur Langzeitbelastung durch Flug- und Flughafenbetrieb für die Schadstoffe Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) und Stickoxid die Relevanzschwellen nach Nr. 4.2.2 der TA Luft von 3 % der jeweiligen Beurteilungswerte deutlich.
- Am IO 4 (Wickede Chaussee) liegen die höchsten durch das Vorhaben im Prognosefall verursachten Immissionsbeiträge für die genannten Stoffe. Sie liegen jedoch bei unter 2 % der jeweiligen Immissionswerte und sind daher auch in diesem Fall zu vernachlässigen.
- Eine Überschreitung der Kurzzeit-Beurteilungswerte im Tages- und Stundenmittel aufgrund der Immissionsbeiträge des Flughafens Dortmund im Planfall 2025 ist nicht zu erwarten.

Alle genannten Immissionsbeiträge befinden sich mithin unterhalb der maßgeblichen Relevanzschwellen. Daher stehen die vorhabenbezogenen Auswirkungen auf die Lufthygiene dem Vorhaben nicht entgegen.

7. Entschädigungs- und Erstattungsansprüche

a. Passiver Schallschutz

(1) Einwendungen / Argumente

Sowohl von Trägern öffentlicher Belange als auch von privater Seite wird, sowohl für konkrete Bereiche als auch allgemein, die Zunahme von Lärmimmissionen angeführt. Neben betriebswirtschaftlichen Betrachtungen (Kosten für den Schallschutz allgemein), werden Forderungen nach Überprüfungen oder Schallschutz für konkrete Wohnbereiche erhoben, vorhandene Maßnahmen als nicht ausreichend qualifiziert bzw. die Festlegung der Grenzen der Lärmschutzbereiche und damit die Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz als fehlerhaft angesehen.

(2) Würdigung der Einwendungen

Die vorgebrachten Einwendungen richten sich zum Großteil gegen Regelungen (Festlegung Lärmschutzbereiche, Erstattungen von Schallschutz etc.) wie sie im FluglärmG und seinen Verordnungen festgeschrieben sind. Die hier anzuwendenden Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG bestimmen nach der Rechtsprechung des BVerwG die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle und damit die Auslösewerte, bei deren Überschreiten die Antragstellerin die Erstattung von Aufwendungen für den passiven Schallschutz sicherzustellen hat (vgl. BVerwG vom 01.04.2009 - 4 B 61.08). Der Gesetzgeber hat mit den Regelungen des FluglärmG im Interesse der Rechtsicherheit klar definiert, wann die Zumutbarkeitsschwelle für Anwohner überschritten ist und in welchem Umfang für diesen Fall Erstattungen für Schallschutz zu leisten sind. Das FluglärmG ist nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG rechtlich nicht zu beanstanden und somit auch für dieses Verfahren bindend. Die Genehmigungsbehörde ist deshalb weder generell berechtigt noch gar verpflichtet weiterreichenden Schallschutz unterhalb der Auslösewerte des FluglärmG oder über die noch per Rechtsverordnung festzulegenden Lärmschutzbereiche hinaus anzuordnen. Eine atypische Situation, die ein Abweichen von den Regelungen des FluglärmG auf der Grundlage des § 9 Abs. 2 LuftVG erfordern könnte, ist weder erkennbar noch vorgetragen worden. Die gesetzlichen Regelungen des FluglärmG sind somit abschließend und nach dem dort festgelegten Verfahren von der Antragstellerin zu erfüllen. Die Luftverkehrsbehörde hat insoweit in diesem Verfahren keine Regelungskompetenz (BVerwG vom 04.04.2012 - z. B. 4 C 8.09, Rn. 185).

b. Wertminderungen / Mietverluste

(1) Einwendungen / Argumente

Einwender bzw. Anwohner tragen im Wesentlichen vor, dass sie einen erneuten Wertverfall Ihres Eigentums mit entsprechenden Auswirkungen für die Altersvorsorge befürchten. So seien betroffene Immobilien nicht oder nur mit hohen Abschlägen zu veräußern, Mietausfälle bis hin zur Nichtvermietbarkeit Ihrer Immobilie zu befürchten. Erweiterungen des Flughafens werden als schleichende Enteignungen dargestellt. Argumentativ wird dabei Bezug auf ein Gutachten genommen, welches die Wertminderung von Immobilien durch den Flughafen insgesamt quantifiziert.

(2) Würdigung der Einwendungen

Unabhängig von einer generellen Kausalität zwischen Flugbetrieb und Wertminderungen von Immobilien sind hier nur die durch die beantragte Betriebszeitenerweiterung möglicherweise einhergehenden Auswirkungen zu betrachten. Also nicht etwa die Wertminderungen durch den Flugbetrieb am Flughafen Dortmund insgesamt.

Für die durch die Einwender geltend gemachten Wertminderungen und/oder finanziellen Einbußen bezüglich Vermietung oder Verpachtung ist festzustellen, dass sich aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie aus Art. 14 Abs. 1 GG kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten lässt. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen, wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Auf die Unveränderlichkeit der Umgebung seines Grundstückes kann ein Eigentümer nicht vertrauen (vgl. Giemulla/Schmid, § 8 LuftVG, Rn. 66). Allerdings sind Wertverluste und finanzielle Einbußen als private Belange im Rahmen der Abwägungsentcheidung zu berücksichtigen, jedoch, wie erwähnt, nur im Hinblick auf die mit dem Änderungsantrag einhergehenden Auswirkungen.

Zu beurteilen sind somit die zusätzlichen Auswirkungen eines Nachtflugbetriebes auf den Wert bzw. die finanzielle Verwertbarkeit von Grundstücken. Diese sind mit den Interessen der Antragstellerin sowie den öffentlichen Interessen an der Durchführung des Nachtflugbetriebes abzuwägen.

Vorliegend ist schon zweifelhaft, ob durch den beantragten Nachtflugbetrieb überhaupt mit einer zusätzlichen Wertminderung oder anderweitigen finanziellen Einbußen zu rechnen ist.

Ein Ausgleich von etwaigen Wertminderungen scheidet dann aus, wenn er bereits durch gesetzliche Regelungen bewirkt wird. Mit dem FluglärmG hat der Gesetzgeber die inhaltlichen Schranken des Eigentumsrechts i. S. d. Art. 14 Abs. 1 S. 2 GG von Fluglärm betroffener Eigentümer von Immobilien bestimmt, indem er ein Regelwerk verabschiedet hat, in welchem Auslösewerte für Schutz- und Ausgleichsansprüche im Fall von Fluglärm festgelegt sind. Konkret bedeutet dies, dass in den Fällen, wo Lärmbeeinträchtigungen durch die im FluglärmG vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen so reduziert werden können, dass sie unterhalb der Auslösewerte liegen, Schutz- und Ausgleichsansprüche befriedigt sind.

Die zur Beurteilung des Fluglärms unter Punkt III.2.d(6) bewertete "Ergänzende Untersuchung zur Maximalpegelverteilung" kommt zu dem Ergebnis, dass die Auslösewerte des FluglärmG selbst an den am stärksten betroffenen Immissionsorten (IO 7 bis IO11) nach Durchführung der passiven Schallschutzmaßnahmen, auf die in diesen Bereichen ein gesetzlicher Anspruch besteht, nicht mehr überschritten werden (vgl. Fazit auf Seite 12 dieses Gutachtens).

Zusätzliche Ansprüche auf Ausgleich von etwaigen Wertminderungen scheiden damit aus.

In Abwägung mit dem durch die Antragstellerin dargestellten Bedarf für die Betriebszeitenerweiterung (vgl. Punkt III.2.c. "Bedarf für Nachtflugverkehr") muss die gegebenenfalls durch den Nachtflugbetrieb zusätzlich verursachte Betroffenheit des Eigentums daher zurückstehen.

c. Eingeschränkte Nutzbarkeit des Außenwohnbereichs

Mögliche Einschränkungen der Nutzbarkeit sind ebenso wie Wertminderungen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Auch hier sind nur die Auswirkungen der Betriebszeitenerweiterung zu beleuchten. Da der Außenbereich in der Regel nicht oder nur in sehr eingeschränktem Umfang nach 22.00 Uhr genutzt wird, sind auch die Auswirkungen hinsichtlich der Nutzbarkeit als gering zu bewerten. Gravierendere Lärmbetroffenheiten wären im Übrigen nach den Vorschriften des Fluglärmgesetzes (§ 9 Abs. 5) geltend zu machen.

Die zusätzliche marginale Einschränkung der Nutzbarkeit des Außenwohnbereiches muss daher ebenfalls hinter den Interessen an der Durchführung des Nachtflugbetriebes zurückstehen.

8. Sonstige Einwendungen

a. betriebswirtschaftliche Einwände

(1) Einwendungen / Argumente

Von Einwenderseite werden verschiedenste betriebswirtschaftliche Einwände erhoben. So wird bezweifelt, dass die durch die Betriebszeiterweiterung verursachten Kosten überhaupt durch Einnahmen gedeckt werden, geschweige denn zur Reduzierung der Verluste beitragen können. Bedingt durch den erweiterten Flugbetrieb steigende Einnahmen für Dritte (Restaurants, Reisebüros etc.) werden bezweifelt.

Ferner stehe das 2009 ausgelaufene Förderprogramm NERES ebenso wie die derzeit geltende Gebührenordnung NEO in der Kritik. Diese Maßnahmen führten dazu, dass keine kostendeckenden Gebühren erhoben werden. Jeder Passagier werde subventioniert, die Defizite des Flughafens als Folge davon würden steigen. Eine Subventionierung aus Steuermitteln sei nicht hinzunehmen. Entsprechende Prüfverfahren der EU würden möglicherweise zu dem Ergebnis kommen, dass diese Subventionen nicht mit dem EU-Recht vereinbar seien. Eine Rückforderung würde die sofortige Insolvenz bedeuten. Eine Entscheidung über die Genehmigung sei bis zum Ausgang der EU-Verfahren auszusetzen.

Kritisiert werden ebenso die Auswirkungen der bemängelten Subventionen der Stadt Dortmund auf deren Haushalt. Das Geld fehle für andere Zwecke. Genannt werden Wirtschaftsförderung, Sanierung von Schulen, Straßenbau. Ferner seien höhere Grundsteuern, Wasser und Stromkosten die Folge.

(2) Würdigung der Einwendungen

Betriebswirtschaftliche Themen sind nicht Gegenstand eines Genehmigungsänderungsverfahrens. Wirtschaftlichkeitsfragen werden von der Betreibergesellschaft bzw. von den dafür politisch verantwortlichen Personen auf kommunaler Ebene entschieden und unterliegen nicht der genehmigungsrechtlichen Überprüfung. Dies gilt für die Finanzierung des laufenden Betriebes ebenso wie für die Verlustabdeckung.

Genehmigungsrechtliche Auswirkungen hätten die Wirtschaftlichkeitsfragen erst dann, wenn durch das Finanzgebaren Gefahren für oder durch die Luftfahrt (§ 29 LuftVG) entstehen würden. Dann müsste die Genehmigungsbehörde aus Gründen der Gefahrenabwehr einschreiten. Dafür gibt es jedoch keinerlei Anhaltspunkte.

Ein Aussetzen des Genehmigungsverfahrens aufgrund eines laufenden anderen (hier EU-Beihilfeverfahren) ist rechtlich nicht zulässig. Ein Antrag auf Genehmigungsänderung muss durch die zuständige Behörde bearbeitet werden. Darauf hat die Antragstellerin einen rechtlichen Anspruch. Inhaltlich kommt hinzu, dass es bei den laufenden EU-Verfahren um betriebswirtschaftliche Fragestellungen geht. Für diese gilt das zuvor ausgeführte.

Im Ergebnis können die vorgebrachten betriebswirtschaftlichen Einwände daher keinen Einfluss auf die zu treffende Abwägungsentscheidung haben.

b. Sicherheitsbedenken

(1) Einwendungen / Argumente

Aufgrund der Nähe zu Wohngebieten, der geringen Überflughöhen und der mit dem Antrag zusammenhängenden Steigerung der Flugbewegungen, werden Sicherheitsbedenken geltend gemacht. Die Ausweitung der Betriebszeiten erhöhe die Gefahr von Störungen und Unfällen. Darüber hinaus würden vorgegebene Flugwege nicht eingehalten oder unterschritten. Ferner erhöhe die Erweiterung der Betriebszeiten die Flugzeiten der Piloten. Das Unfallrisiko durch Übermüdung steige dadurch. Außerdem seien durch die Ausweitung der Betriebszeiten weiter entfernte Ziele zu erreichen. Dies erhöhe die Gefahr von Pandemien.

(2) Würdigung der Einwendungen

Die vorgetragenen Argumente beziehen sich zum Teil auf allgemeine Aspekte (generelle Unfallgefahren, Pandemien) jeder Mobilität. Diese werden durch den hier gestellten Antrag nicht oder nur in sehr geringem Rahmen und auch nur dann, wenn davon ausgegangen wird, dass z. B. mehr Flugbewegungen kausal auch mehr Unfallgefahren zur Folge haben, beeinflusst. Ein Unfall kann zwar nie gänzlich ausgeschlossen werden, der Gesetzgeber hat jedoch, gerade im Hinblick auf den Flugverkehr, diverse Maßnahmen (Flugverkehrskontrolle, Festlegung von Flugrouten, Regelungen von Einsatz- und Ruhezeiten von Kabinenpersonal etc.) getroffen, um die Unfallgefahren zu minimieren. Das verbleibende Restrisiko ist, wenn überhaupt, jedenfalls mit vertretbarem Aufwand nicht mehr wesentlich beeinflussbar und daher hinzunehmen.

Die Festlegung von Flugverfahren und deren Einhaltung, ob aus Sicherheits- oder Lärmgründen, gehört nicht zum Kompetenzbereich einer Genehmigungsbehörde. Im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens kann daher nur deren Existenz im Zusammenhang mit Lärmfragen Berücksichtigung finden, eine Regelungsmöglichkeit hinsichtlich von An-

oder Abflugrouten, Flughöhen, Anflugwinkel etc. besteht nicht. Diese Festlegungen fallen in die ausschließliche Kompetenz der nach § 27a Abs. 2 LuftVO zuständigen Behörden.

c. Politische Aussagen / Zusagen, Lage des Flughafens

(1) Einwendungen / Argumente

Von Einwenderseite wird vorgebracht, dass von kommunaler, politischer Seite sowie flughafenseitig eine mögliche Ausweitung der Betriebszeiten in die Nachtstunden immer verneint worden sei. Es gebe auf politischer Ebene auch keinerlei Konsens für die beantragte Betriebszeitenerweiterung. Die Anwohner hätten daher auf den Betrieb ausschließlich während der Tagzeit vertraut. Im Vertrauen auf diese und frühere Aussagen zum Nichtausbau des Flughafens seien Investitionen getätigt worden, die jetzt einem Wertverfall unterlägen. Die Anwohner seien getäuscht worden.

Es wird vorgebracht, dass ein Flughafen in der vorhandenen Lage nicht hinnehmbar sei. Es sei unverständlich und rücksichtslos, einen Flughafen zwischen zwei Ortskernen so auszubauen.

Ferner werde im aktuellen Koalitionsvertrag eine Betriebszeitenerweiterung abgelehnt.

(2) Würdigung der Einwendungen

Die Berücksichtigung oder Korrektur kommunaler Entscheidungen oder politischer Grundsatzklärungen gehört nicht zum Prüfungsumfang luftrechtlicher Entscheidungen. Gleiches gilt für Aussagen des Flugplatzbetreibers soweit sie nicht zum Gegenstand des gestellten Antrages gemacht worden sind.

Die Entscheidung fällt unter Berücksichtigung geltenden Rechts über den gestellten Antragsumfang. Wie oder warum dieser Antrag so zustande gekommen ist wie er letztendlich gestellt wurde, unterliegt nicht der Beurteilung durch die Genehmigungsbehörde. Entscheidend ist, dass ein rechtsgültiger Antrag vorliegt und wie er inhaltlich begründet worden ist.

Das Vorbringen zu getätigten Investitionen im Vertrauen auf den zugesagten Nichtausbau des Flughafens ist zum einen zu unsubstantiiert; zum anderen geht es vorliegend nicht um einen "Ausbau", sondern um eine Änderung im Betrieb.

d. Sonstiges

(1) Einwendungen / Argumente

Von Einwenderseite wird die Forderung auf Erstellung einer Verkehrsprognose erhoben. Durch die Zunahme des Flugbetriebs aufgrund der Betriebszeitenerweiterung, sei mit einer Zunahme des Straßenverkehrs zu rechnen. Diese sei nicht berücksichtigt. In der Vergangenheit beabsichtigte Verkehrsprojekte seien nicht realisiert.

Ferner werden Lichteinwirkungen durch anfliegende Flugzeuge als störend moniert.

Positive Effekte auf den Standort Dortmund aufgrund eines hohen Tourismusanteils werden bezweifelt. Gegenteilig argumentieren die Vertretungen der Wirtschaft (IHK und Andere). So sei der Flughafen ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur. Ein leistungsfähiger Flughafen sei erforderlich, um mit anderen Metropolregionen mithalten zu können. Eine Optimierung biete die Voraussetzungen, wenigstens die europäischen Regionen besser zu vernetzen. Bisher sei die heimische Wirtschaft benachteiligt.

Die Flughäfen Düsseldorf und Köln reichten für die hiesigen Bereiche Dortmund, Unna und Hamm nicht aus. Ferner sei Düsseldorf an seiner Kapazitätsgrenze.

(2) Würdigung der Einwendungen

Das hier durchgeführte Genehmigungsverfahren hat nicht die Konzentrationswirkung einer Planfeststellung. Sonstige außerhalb des Luftrechts liegende Verwaltungsverfahren, gehören daher nicht zum Prüfungsumfang. So ist Gegenstand des hier in Rede stehenden Verfahrens ausschließlich die Betrachtung des Flug- aber nicht des Straßenlärms. Eine diesbezügliche Verkehrsprognose erübrigt sich daher.

Die angesprochenen Lichteinwirkungen durch an- oder abfliegende Luftfahrzeuge lassen sich mit zumutbaren Eigenmaßnahmen relativ leicht und ohne erheblichen Aufwand eliminieren oder mindern. Sie sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen.

IV. Gesamtabwägung

Rechtsgrundlage für die beantragte Änderung der Betriebszeiten für den Verkehrsflughafen Dortmund ist, wie bereits unter Punkt III. "Begründung" festgestellt, § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG in Verbindung mit § 8 Abs. 4 S. 2 LuftVG.

Danach muss die beantragte Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung, des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie des Städtebaus entsprechen. Darüber hinaus darf das Gelände nicht ungeeignet sein, außerdem dürfen Tatsachen nicht die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird. Ferner muss gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt werden. Nach der Rechtsprechung des BVerwG (BVerwG vom 11.07.2001, 11 C 14.00) sind Lärmschutzbelange mit dem den Betroffenen zustehenden Gewicht in die planerische Abwägung der Genehmigungsbehörde einzustellen und mit den für das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen zu einem Ausgleich zu bringen, der zur objektiven Gewichtigkeit der einzelnen Belange nicht außer Verhältnis steht. Dies erfolgt durch Berücksichtigung der jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG (vgl. § 8 Abs. 1 Sätze 3 und 4 LuftVG), durch Beachtung eines zur Nachtkernzeit hin abnehmenden Flugverkehrs, durch die Festlegung aktiver Lärmschutzmaßnahmen wie die Kontingentierung verspäteter An- und Abflüge sowie die Reglementierung des GPU/APU Betriebs (vgl. dazu Punkt III.5.c(3) "Erforderliche Maßnahmen").

Ein Vergleich der durch Rechtsverordnung vom 11.09.2012 erstmals nach FluglärmG festgelegten (bestandskräftigen) Lärmschutzzonen (also des Status quo) mit den für den Prognosefall 2025 ermittelten Lärmschutzzonen des Fluglärmgutachtens macht deutlich, dass mit dem durch die Betriebszeitenerweiterung verbundenen Einstieg in den Nachtflugverkehr die Veränderungen in diesem Zeitraum erheblich ausfallen. So liegen erstmals Wohnbebauungen und Einrichtungen in der Umgebung des Flughafens Dortmund (insbesondere im Stadtteil Unna-Massen) in einer Nachtschutzzone. Die Erweiterung der Betriebszeit in die Nachtrandzeit bewirkt eine deutliche Zunahme des Nachflugverkehrs im Vergleich zur derzeitigen Situation. Die Lärmschutzzonen der Fluglärmschutzverordnung vom 11.09.2012 die auf der Basis der, der Verordnung verbindlich zugrundeliegenden Flugbewegungszahlen ermittelt wurden, stellen den Status quo der Lärmemissionen am Flughafen dar. Dabei kann der Status quo mit seinen Lärmausprägungen als identisch mit dem Prognosenullfall angesehen werden. So endet die reguläre Betriebszeit am Flughafen gegenwärtig und auch im Prognosenullfall um 22.00 Uhr. Die dann noch im Rahmen der Verspätungsregelung möglichen Flugbewegungen sind und werden weiterhin auf die Zahl von 20 pro Monat begrenzt. Die darüber hinausgehenden Flugbewegungen mit Zustimmung der Luftverkehrsbehörde haben sich in der Vergangenheit auf durchschnittlich rund 2 Flugbewegungen/Monat (66 Flugbewegungen in den Jahren 2011-2013) beschränkt. Anhaltspunkte für eine signifikante Änderung insoweit, liegen nicht vor.

Aus der erheblichen Ausdehnung der Nachtschutzzone resultieren Ansprüche der betroffenen Anwohner auf angemessenen Schutz vor Fluglärm aus § 6

Abs. 2 Satz 1 LuftVG sowie auf den besonderen Schutz der Nachtruhe gemäß § 29 b LuftVG.

Demgegenüber ändern sich die Tagschutzzonen 1 und 2 durch die beabsichtigte Betriebszeitenerweiterung nur marginal. Dies macht ein Vergleich der im Rahmen des Fluglärmgutachtens errechneten Tag-Schutzzone 1 und 2 (Anlagen VIII.1. und VIII.2. der Genehmigung) mit den per Fluglärmschutzverordnung vom 11.09.2012 festgesetzten Lärmschutzzonen (Anlage VIII.4.) deutlich. Bedingt durch den Antragsumfang, der sich auf Änderungen der Betriebszeit in den Nachtstunden beschränkt, entstehen kaum Einflüsse auf den Betrieb während der Tagzeit.

Die Reduzierung von Belästigungen durch Fluglärm auf das unbedingt notwendige Maß wird im Rahmen dieses Verfahrens durch verschiedene passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen erreicht. So dient die Ermittlung der vom Gesetzgeber im FluglärmG definierten Lärmschutzbereiche (Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 65\text{ dB(A)}$, Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$, Nacht-Schutzzone: $L_{Aeq\ Nacht} = 55\text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Amax} = 6\text{ mal } 57\text{ dB(A)}$), in Verbindung mit den daraus resultierenden Maßnahmen des FluglärmG (Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, Entschädigungen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs, Entschädigungen bei Bauverboten) der Reduzierung des einwirkenden Lärms (passiver Lärmschutz). Um Lärm möglichst nicht mehr als unbedingt nötig entstehen zu lassen (aktiver Lärmschutz), wurden die erlaubten Betriebszeiten so gestaltet, dass eine Abnahme der erlaubten Flugbewegungen zur Nachtkernzeit und damit auch eine Begrenzung des Lärms innerhalb der Nachtrandstunden selbst sichergestellt ist. Flankiert und ergänzt wird dieses Grundkonzept durch im Bescheid festgesetzte Nebenbestimmungen. So reduzieren die Kontingentierung von Verspätungsflügen (Punkt 7a. der Genehmigung) auf das unbedingt notwendige Maß sowie die Einschränkung des Bodenlärms (Auflage 3.d) auf direktem Wege Lärm. Gleichzeitig beugen sie Fehlentwicklungen, wie dem schleichenden Ansteigen von Verspätungsflügen, vor. Darüber hinaus erhält die Luftaufsicht durch das unter Punkt 7a. der Genehmigung manifestierte Zustimmungserfordernis ein wirksames Kontrollinstrument.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen, die nicht durch Regelungen des FluglärmG oder durch Nebenbestimmungen dieses Bescheides ausgeglichen werden können sind, abgewogen mit den Interessen des Flughafens an einer Betriebszeitenerweiterung, gering. Sie müssen daher hinter diesen zurückstehen.

Die Geeignetheit des Geländes unterliegt nicht dem Prüfungsumfang dieses Verfahrens, da bauliche Maßnahmen nicht beantragt sind, Gelände also nicht in Anspruch genommen wird, welches auf seine Geeignetheit hin überprüft werden könnte. Im Übrigen besteht aufgrund des jahrelangen problemlosen Betriebs kein Anlass, die Geeignetheit des Geländes zu bezweifeln.

Die Erfordernisse der Raumordnung, des Naturschutzes der Landschaftspflege und des Städtebaus werden, wie unter den Punkten III.3. "Raumordnung, Landesplanung, Städtebau" und III.4. "Naturschutz und Landschaftspflege" festgestellt, angemessen berücksichtigt.

Über die im § 6 Abs. 2 LuftVG genannten, besonderen Prüfpunkte hinaus, sind im Laufe des Verfahrens keine Tatsachen vorgetragen oder offensichtlich geworden, die die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die beantragte Betriebszeitenerweiterung gefährdet würde.

Die Abwägung des durch die Antragstellerin nachgewiesenen Bedarfs (vgl. dazu Punkt III.2.c. "Bedarf für Nachtflugverkehr") an der Ausweitung des Nachtflugbetriebes und des öffentlichen Interesses an einem angemessenen Luftverkehrsangebot mit den Ansprüchen und Interessen der Anwohner und Einwander führt zu dem Ergebnis, dass diese hinter den Interessen des Flughafens zurück stehen müssen.

In der Gesamtschau ist dem Antrag auf Ausweitung der Betriebszeiten in die Nachtrandstunden somit unter Auflagen stattzugeben.

V. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster, erhoben werden.

Die Beteiligten müssen sich, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer staatlich oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt oder durch einen Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen. Die Klage ist schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungsgerichten und den Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen - ERWO VG/FG - vom 07. November 2012 (GV. NRW. S. 548) einzureichen. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Streitgegenstand bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden, Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Ablichtung beigelegt werden.

Eine gegen den Genehmigungsbescheid erhobene Anfechtungsklage hat gemäß § 10 Abs. 6 Satz 1 LuftVG in Verbindung mit den §§ 6 Abs. 5 Satz 2, 8 Abs. 1 LuftVG keine aufschiebende Wirkung. Es besteht aber die Möglichkeit beim Oberverwaltungsgericht des Landes Nordrhein Westfalen, Aegidiikirchplatz 5 in 44038 Münster einen Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der

Anfechtungsklage gem. § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO zu stellen. Der Antrag kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Genehmigungsbescheids gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Genehmigungsbescheid Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb eines Monats stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Im Auftrag
gez. Sprogies

VI. Gutachtenverzeichnis

- Gutachten "Der besondere Bedarf für eine Ausweitung der Flugbetriebszeit und die Durchführung von Flugbewegungen zwischen 22:00 und 24:00 Uhr am Flughafen Dortmund"
- zitiert als "**Bedarfsgutachten**"
Desel Consulting / Airport Research Center GmbH
Februar 2010

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund
Desel Consulting / Airport Research Center GmbH
November 2010
- Gutachtliche Stellungnahme "Strukturelle und betriebliche Gründe für einen planmäßigen Nachtflugbetrieb in der Zeit von 22:00 bis 23:00 Uhr am Flughafen Dortmund"
- zitiert als "**Gutachtliche Stellungnahme Bedarf**"
Karl-Friedrich Müller, Aviation Consultant
Oktober 2012
- Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025
- zitiert als "**Fluggast- und Flugbewegungsprognose**"
Desel Consulting / Airport Research Center GmbH
Februar 2010

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund
Desel Consulting / Airport Research Center GmbH
November 2010
- Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte des Flughafens Dortmund für das Jahr 2025
- zitiert als "**Prognose der regionalwirtschaftlichen Effekte**"
Institut für Verkehrswissenschaft der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster
Februar 2010

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund
IVM Münster
November 2010

- Prognose über die Lärmimmission aus dem Flugverkehr des Flughafens Dortmund im Jahre 2025 unter Berücksichtigung einer Ausweitung der Betriebszeiten (Planfall 2025)
- zitiert als "**Fluglärmgutachten**"
ADU Cologne
März 2010

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund
ADU Cologne
November 2010
- Ergänzende Untersuchungen zur Maximalpegelverteilung in Unna (IO7 - IO 11) im Hinblick auf den passiven Schallschutz in der Nacht-Schutzzone
ADU Cologne
- zitiert als "**Ergänzende Untersuchung zur Maximalpegelverteilung**"
April 2012
- Lärmmedizinische Stellungnahme, Lärmimmissionen aus dem Flugverkehr Planfall 2025
- zitiert als "**Lärmmedizinische Stellungnahme**"
Prof. Dr. med. K. Scheuch
Oktober 2010
- Studie über die Verträglichkeit der Änderung der Betriebszeiten am Flughafen Dortmund mit der Umwelt
- zitiert als "**Umweltverträglichkeitsstudie**"
Planungsbüro Decker
Dezember 2010
- Technische Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Luft-
hygiene
- zitiert als "**Technisches Luftschadstoffgutachten**"
Ingenieurbüro Dr. Dröscher
Juli 2010
- Bewertung der Auswirkungen auf die flugmeteorologischen Bedingungen
- zitiert als "**Bewertung der flugmeteorologischen Bedingungen**"
Ingenieurbüro Dr. Dröscher
Juli 2010

Ergänzende Stellungnahme zur Auswirkung der zur Beantragung stehenden veränderten Betriebszeitenregelungen am Flughafen Dortmund
Ingenieurbüro Dr. Dröscher
November 2010

- Artenschutzfachbeitrag
- zitiert als "**Artenschutzfachbeitrag**"
Planungsbüro Drecker
März 2012

VII. Abkürzungsverzeichnis

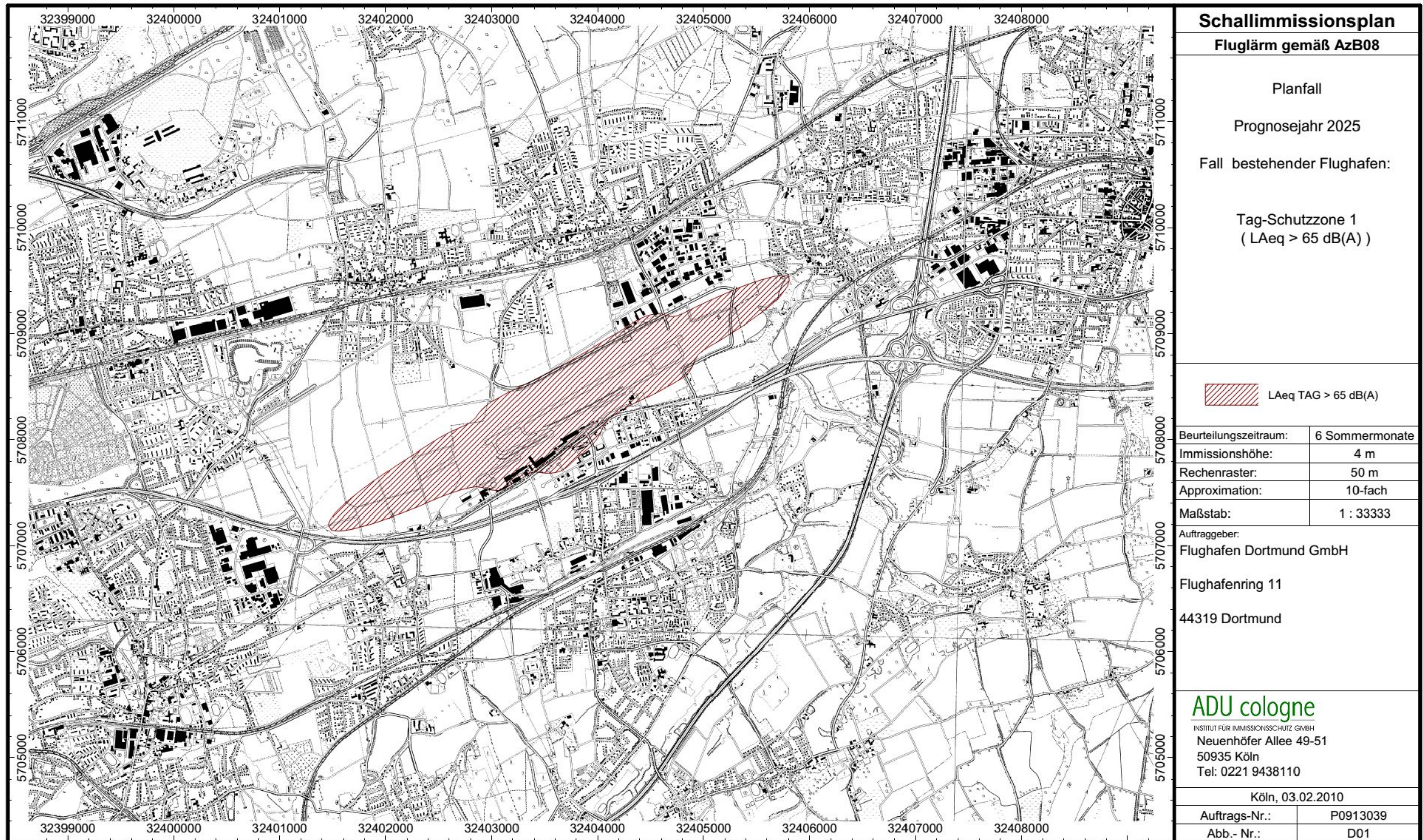
APU	Auxiliary Power Unit - Hilfsturbine zur flugzeugeigenen Stromversorgung
AzB	Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen vom 19. November 2008 (BAnz. Nr. 195a vom 23.12.2008)
AzD	Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb vom 19. November 2008 (BAnz. Nr. 195a vom 23.12.2008)
BAnz	Bundesanzeiger
BGBI	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 17. Mai 2013 (BGBI. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 2. Juli 2013 (BGBI. I S. 1943)
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
FluglärmG	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 31.10.2007 (BGBI. I S. 2550)
1. FlugLSV	Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen) vom 27.12.2008 (BGBI. I S. 2980)
2. FlugLSV	Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung) vom 08.09.2009 (BGBI. I S. 2992)
3. FlugLSV	Dritte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung) vom 20.08.2013 (BGBI. I S. 3292)
GPU	Ground Power Unit - bodengebundene Stromversorgung
ICAO	International Civil Aviation Organization - Internationale Zivilluftfahrtorganisation

IFR	Instrument Flight Rules - Instrumentenflugregeln
LEP	Landesentwicklungsplan
LEPro	Landesentwicklungsprogramm
LTO	Landing-Take Off (Landung-Start)
LuftKostV	Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vom 14.02.1984 (BGBl. I S. 346), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154)
LuftVG	Luftverkehrsgesetz vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Strukturreform des Gebührenrechts des Bundes vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154)
LuftVO	Luftverkehrsordnung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Vierzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 08.05.2012 (BGBl. I S. 1032)
LuftVZO	Luftverkehrszulassungsordnung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229), zuletzt geändert durch Artikel 28 des Gesetzes zur Förderung der elektronischen Verwaltung sowie zur Änderung weiterer Vorschriften vom 25.07.2013 (BGBl. I S. 2749)
MEZ	Mitteeuropäische Zeit
MTOM	Maximum Take-off mass - maximales Abhebegewicht
NfL	Nachrichten für Luftfahrer
NN	Normal Null - Höhe des Meeresspiegels
NRW	Nordrhein-Westfalen
OVG	Oberverwaltungsgericht
PIVereinfG	Planungsvereinfachungsgesetz vom 17.12.1993 (BGBl. I S. 2123)
PPR	Prior Permission Required - vorherige Genehmigung (des Platzhalters) erforderlich
S/L-Bahn	Start- und Landebahn
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung

UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749)
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VFR	Visual Flight Rules - Sichtflugregeln
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Gesetz vom 31.08.2013 (BGBl. I S. 3533)
VwKostG	Verwaltungskostengesetz vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 07.03.2011 (BGBl. I S. 338)
VwVfG NW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen vom 12.11.1999 (GV. NRW S. 602), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 01.10.2013 (GV. NRW S. 566)

VIII. Anlagen

1. Tag-Schutzzone 1



2. Tag-Schutzzone 2



Schallimmissionsplan

Fluglärm gemäß AzB08

Planfall

Prognosejahr 2025

Fall bestehender Flughafen:

Tag-Schutzzone 2
($LA_{eq} > 60 \text{ dB(A)}$)

 $LA_{eq} \text{ TAG} > 60 \text{ dB(A)}$

Beurteilungszeitraum:	6 Sommermonate
Immissionshöhe:	4 m
Rechenraster:	50 m
Approximation:	10-fach
Maßstab:	1 : 33333

Auftraggeber:
Flughafen Dortmund GmbH

Flughafenring 11

44319 Dortmund

ADU cologne

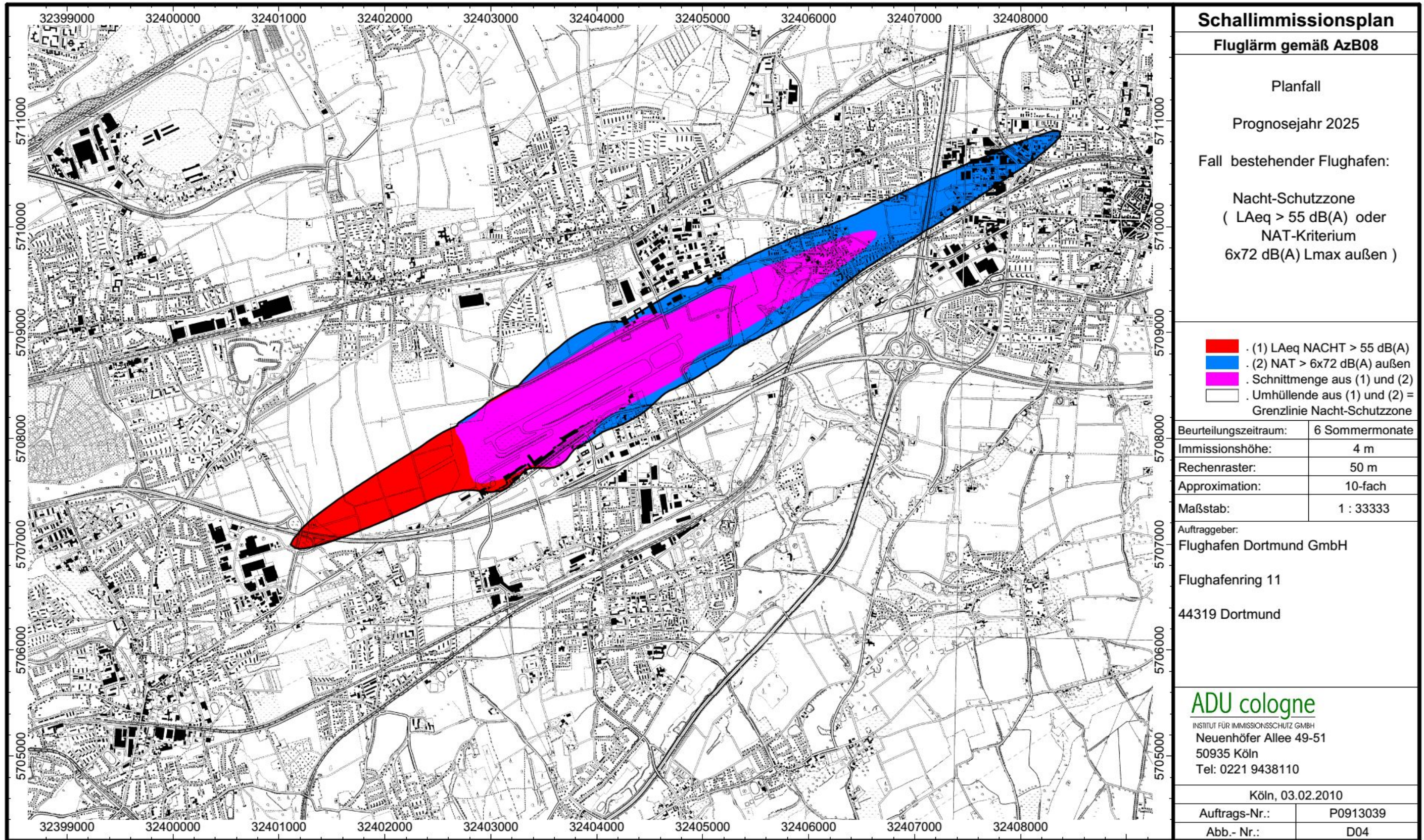
INSTITUT FÜR IMMISSIONSSCHUTZ GMBH
Neuenhöfer Allee 49-51
50935 Köln
Tel: 0221 9438110

Köln, 03.02.2010

Auftrags-Nr.: P0913039

Abb.- Nr.: D03

3. Nachtschutzzone



4. Lärmschutzbereiche gemäß Fluglärmschutzverordnung

