

Bezirksregierung Münster



Änderungsgenehmigung für den
Flughafen Dortmund
im ergänzenden
Verfahren

Bezirksregierung Münster



Änderungsgenehmigung
für den Flughafen Dortmund
im ergänzenden
Verfahren

Az.: 26.05.02

Münster, 1. August 2018

Inhaltsverzeichnis

I. Genehmigungsentscheidung	4
II. Sachverhalt	5
III. Begründung	11
1. Verfahrensfragen.....	11
1.1. Antragsänderung	11
1.2. erweiterter Prognosehorizont.....	12
1.3. erfolgte Anhörung	12
1.4. Rechtsänderungen	12
2. Planrechtfertigung	14
2.1. aktueller Bedarf.....	14
2.1.1. Eurowings Aviation GmbH	14
2.1.1.1. Drehkreuzanbindung	15
2.1.1.2. Umlaufplanung.....	15
2.1.1.3. Stationierung weiterer Flugzeuge	16
2.1.2. Small Planet Germany GmbH	16
2.1.3. Wizz Air Hungary Ltd.....	17
2.1.3.1. Umlaufplanung.....	17
2.1.3.2. Stationierung weiterer Flugzeuge	18
2.1.4. Fazit	19
2.2. künftiger Bedarf	20
2.2.1. Antragsänderung.....	20
2.2.2. Verkehrsentwicklung	23
2.2.2.1. taugliche Methodik.....	23
2.2.2.2. zutreffende Sachverhaltsermittlung	25

2.2.2.3. Bedarfsentwicklung.....	26
2.3. Nachtflugbedarf	29
2.3.1. planmäßige Flugbewegungen	30
2.3.1.1. Drehkreuzanbindungen	30
2.3.1.2. effektive Umlaufplanung	33
2.3.1.3. zeitlicher Umfang.....	37
2.3.2. Verspätungen.....	37
2.3.2.1. verspätete Landungen	37
2.3.2.2. verspätete Starts.....	38
3. Gewichtung	39
3.1. Bedarfsabwicklung am Tag.....	40
3.2. Bedarfsabwicklung durch andere Flughäfen.....	40
4. Öffentliches Verkehrsinteresse.....	45
5. Fluglärm	48
5.1. Rechtsgrundlagen.....	48
5.2. Taugliches Lärmgutachten.....	49
5.3. Lärmauswirkungen am Tage	52
5.4. Lärmauswirkungen in der Nachtzeit.....	52
5.4.1. Zumutbarkeitsschwelle	53
5.4.2. unterschwellige Betroffenheiten	55
5.4.3. Vorbelastung	57
5.4.4. Besonders schützenswerte Einrichtungen	58
6. Gesamtabwägung	60
IV. Rechtsbehelfsbelehrung.....	64
V. Abkürzungsverzeichnis	66

I. Genehmigungsentscheidung

Gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 in Verbindung mit § 8 Abs. 4 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 23.02.2017 werden die Ziffern 7 und 7a meiner Genehmigung vom 23.05.2014 geändert und wie folgt gefasst:

7. Der Flughafen dient dem allgemeinen Verkehr mit Luftfahrzeugen nach Sicht- und Instrumentenflugregeln für Präzisions- und Nichtpräzisionsanflugverfahren zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr (Ortszeit). Es sind bis 23:00 Uhr (Ortszeit) vier planmäßige Landungen pro Tag im Durchschnitt der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres zulässig. Zum 01.02. jeden Jahres ist hierzu der Genehmigungsbehörde Bericht zu erstatten.

- 7a. Luftfahrzeuge im flugplanmäßigen Linienverkehr, deren planmäßige Landungen bis 23:00 Uhr (Ortszeit) vorgesehen sind, dürfen im Falle einer Verspätung nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) noch bis 23:30 Uhr (Ortszeit) landen. Luftfahrzeuge im flugplanmäßigen Linienverkehr, deren planmäßige Starts auf dem Verkehrsflughafen Dortmund bis 22:00 Uhr (Ortszeit) vorgesehen sind, dürfen im Falle einer Verspätung nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) noch bis 22:30 Uhr (Ortszeit) starten. Die Genehmigung des Platzhalters darf nur erteilt werden, wenn sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung ergibt. Über die tatsächlichen Verspätungen ist der Genehmigungsbehörde monatlich Bericht zu erstatten.

Sollte die Zahl von 16 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. 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.

Darüber hinaus wird die Auflage Ziff. 3 d geändert und wie folgt neu gefasst:

- 3d. Nach 22:00 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 für den Fall zulässig, dass eine sicherheitsrelevante Überprüfung von Komponenten eines Luftfahrzeuges den Betrieb einer APU unumgänglich macht.

Darüber hinausgehende Anträge werden zurückgewiesen.

Über die Gebühren gem. § 1 Abs. 1 LuftKostV und die nach § 3 LuftKostV zu erhebenden Kosten dieses Verfahrens wird in einem gesonderten Bescheid entschieden.

II. Sachverhalt

Der Genehmigungsänderung liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Am 23.05.2014 hat die Bezirksregierung Münster unter dem Aktenzeichen 26.01.01.02 für den Flughafen Dortmund eine Genehmigungsänderung mit folgendem Tenor vorgenommen:

„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.“

Gegen diesen Bescheid wurden beim Oberverwaltungsgericht Münster unter den Az. 20 D 95/14.AK, 20 D 79/14.AK, 20 D 78/14. AK und 20 D 98/14.AK Klagen erhoben.

Mit Urteilen vom 03.12.2015 hat das Oberverwaltungsgericht die angefochtene Änderungsgenehmigung für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Ein weitergehender Aufhebungsanspruch stehe den Klägern nicht zu, weil nicht auszuschließen sei, dass die der angefochtenen Änderung anhaftenden Abwägungsmängel in einem ergänzenden Verfahren behoben werden könnten.

Das OVG hat in seinen Urteilen im Wesentlichen festgestellt, dass die in der Änderungsgenehmigung vorgenommene Abwägung des öffentlichen Verkehrsinteresses an der beantragten Betriebszeitenerweiterung mit dem besonderen Lärmschutzinteresse der Anwohner in der Nachtzeit fehlerhaft erfolgt sei.

Für das Vorliegen eines öffentlichen Verkehrsinteresses, welches eine Betriebszeitenerweiterung gegenüber dem bestehenden erheblichen Lärmschutzinteresse rechtfertigen könnte, bedürfe es eines Nachtflugbedarfs und der Darlegung eines Flugbetriebes, der am Tage nicht befriedigend abgewickelt werden könne. Daran fehle es.

Für eine nachvollziehbare Gewichtung eines öffentlichen Verkehrsinteresses wiederum sei es erforderlich, dass in der Entscheidung erkennbar zwischen dem aktuellen und einem zukünftigen Nachtflugbedarf unterschieden werde. Erst im Anschluss daran könne ein jeweils dargelegter Bedarf auch einer jeweiligen Gewichtung zugeführt werden. Dies sei nicht hinreichend nachvollziehbar erfolgt.

Ein aktueller Bedarf könne nur anhand von Anfragen der Fluggesellschaften selbst festgestellt werden. Das vorgelegte Verkehrsgutachten hinsichtlich eines künftigen Bedarfs sei untauglich.

Eine Revision wurde nicht zugelassen. Eine Beschwerde hiergegen wurde von keinem der Verfahrensbeteiligten erhoben.

Nachdem im Februar 2016 die Flughafen Dortmund GmbH erklärt hatte, dass ihr daran gelegen sei, dass in einem ergänzenden Verfahren die vom OVG gerügten Mängel in der Genehmigung vom 23.05.2014 ausgeräumt werden, hat sie mit Schreiben vom 30.12.2016 die Durchführung eines solchen Verfahrens beantragt und strebt nunmehr folgende Betriebszeitenänderung an:

1. „Der Flughafen dient dem allgemeinen Verkehr mit Luftfahrzeugen nach Sicht- und Instrumentenflugregeln für Präzisions- und Nichtpräzisionsanflugverfahren zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr(Ortszeit). Planmäßige Landungen auf dem Verkehrsflughafen Dortmund sind bis 23:00 Uhr (Ortszeit) zulässig.

Flugzeuge im flugplanmäßigen Verkehr (scheduled flights), deren planmäßige Starts auf dem Verkehrsflughafen Dortmund bis 22:00 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 Landungen 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.“

Mit ihrem Schreiben vom 30.12.2016 hat die Flughafen Dortmund GmbH zugleich Unterlagen vorgelegt, die nach ihrer Auffassung die in den Urteilen des Oberverwaltungsgerichtes festgestellten Mängel beheben würden.

Diese Unterlagen umfassen:

- eine Prognose des Luftverkehrsaufkommens für das Jahr 2030, Gutachten der Airport Research Center GmbH (ARC), Bismarckstr. 61, 52066 Aachen,
- ein lärmtechnisches Gutachten für den Verkehrsflughafen Dortmund mit Prognosehorizont 2030, erstellt von ADU cologne, Institut für Immissionsschutz GmbH, am Wassermann 36, 50829 Köln, und
- die Ermittlung der Fluglärmbeeinträchtigungen im Prognose-Planfall 2030 für die Nachtzeit, erstellt vom Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz Dr. -Ing. Frank Dröscher, Lustnauer Str. 11, 72074 Tübingen.

Darüber hinaus wird von der Flughafen Dortmund GmbH auf die im Verwaltungsstreitverfahren bislang vorgelegten gutachterlichen Stellungnahmen Bezug genommen und zwar auf die

- "Orientierende Ermittlung der Belastetenzahlen durch Fluglärm" vom Oktober 2015, erstellt vom Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz, Dr. -Ing. Frank Dröscher, Lustnauer Str. 11, 72074 Tübingen, und die
- Ergänzende lärmmedizinische Stellungnahme vom 22.10.2015, erstellt vom interdisziplinären schlafmedizinischen Zentrum der Charité-

Universitätsmedizin Berlin, Prof. Dr. Thomas Penzel, Charitéplatz 1,
10117 Berlin.

Mit Schreiben vom 04.05.2018 hat die Flughafen Dortmund GmbH ergänzend weitere Schreiben der Luftverkehrsgesellschaften Eurowings Aviation GmbH, Small Planet Airlines GmbH und Wizz Air Hungary Ltd. vorgelegt, die mit Stellungnahme des Airport Research Centers (ARC) vom 11.05.2018 gutachterlich bewertet wurden.

Die Flughafen Dortmund GmbH trägt in ihrem Schreiben vom 30.12.2016 vor, dass die vorgelegte Luftverkehrsprognose einen in absehbarer Zeit mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu erwartenden Nachtflugbedarf belege. Darüber hinaus greife die Prognose konkrete Betriebswünsche von Luftverkehrsgesellschaften auf und untersuche diese darauf, inwieweit hier bereits ein aktueller Bedarf nach einer Erweiterung der Betriebszeiten bestehe.

Die Luftverkehrsprognose 2030 sei gegenüber der bisherigen LVP 2025 grundsätzlich neu aufgestellt worden, beruhe auf einer abgesicherten Methodik und sei von der Firma ARC auf Plausibilität geprüft worden. Sie betrachte das gesamte voraussichtliche Verkehrsaufkommen im Jahr 2030.

Aus den ermittelten Daten habe die Luftverkehrsprognose einen Bedarf für eine Verlängerung der Betriebszeiten abgeleitet. Sie belege, dass dieser Bedarf nur ausreichend bedient werden könne, wenn den Luftverkehrsgesellschaften die Möglichkeit der Nutzung der Nachtstunde gegeben werde.

Die im ergänzenden Verfahren vorgelegten Antragsunterlagen wurden den Klägern in den o.a. Verfahren mit der Gelegenheit zur Stellungnahme übersandt. Mit Schriftsätzen vom 25.11.2017, 01.12.2017 und 26.04.2018 ist hiervon Gebrauch gemacht worden.

Ebenso wurden die Antragsunterlagen der Firma Prognos durch die Genehmigungsbehörde zur Qualitätssicherung übergeben. Ein entsprechendes Gutachten wurde mit Schriftsatz vom 12.06.2018 vorgelegt.

III. Begründung

Dem Antrag der Flughafen Dortmund GmbH war in dem oben angegebenen Umfang stattzugeben. Ein entsprechendes überwiegendes öffentliches Verkehrsinteresse ist nachvollziehbar und plausibel dargelegt worden. Diesem Interesse gegenüber tritt das Interesse der Anwohner an einer ungestörten Nachtruhe in den betroffenen Nachtrandstunden in dem hier festgelegten Umfang zurück.

1. Verfahrensfragen

So können nach den Urteilen des Oberverwaltungsgerichtes die dort festgestellten Mängel der Genehmigung vom 23.05.2014 in einem ergänzenden Verfahren gem. § 6 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 75 Abs. 1 a Verwaltungsverfahrensgesetz vorliegend behoben werden.

1.1. Antragsänderung

Der Durchführung eines solchen ergänzenden Verfahrens steht hier nicht entgegen, dass die Flughafen Dortmund GmbH ihren ursprünglich gestellten Antrag auf Betriebszeitenänderung, der Gegenstand der Entscheidung vom 23.05.2014 war, im Rahmen des ergänzenden Verfahrens modifiziert hat.

Die Reduzierung des bisherigen Antragsumfanges durch den Verzicht auf eine Verlängerung der Betriebszeiten für planmäßige Starts nach 22:00 Uhr und der Verzicht auf eine uneingeschränkte Betriebszeit bis 22:30 Uhr hat nicht zur Folge, dass deshalb ein neues Genehmigungsverfahren im Sinne des § 6 LuftVG hätte eingeleitet werden müssen.

So hat sich durch diese Reduzierung der Antragsgegenstand als solcher nicht verändert. Nach wie vor wird eine Veränderung der Betriebszeiten angestrebt, die erstmals in die gesetzlich geschützte Nachtzeit hineinreichen. Allein der Umfang dieser angestrebten Inanspruchnahme der Nachtzeit hat sich verringert. Damit liegt hier lediglich ein Minus gegenüber den ursprünglich beantragten Zeiten vor, aber kein Aliud. Eines neuen Verfahrens bedarf es daher nicht.

1.2. erweiterter Prognosehorizont

Auch der Umstand, dass neue Gutachten resp. Prognosen vorgelegt wurden, um dem nunmehr modifizierten Antragsgegenstand gerecht zu werden, führt ebenfalls nicht dazu, dass hier ein neues Genehmigungsverfahren hätte durchgeführt werden müssen. Vielmehr sind diese Antragsunterlagen erforderlich, um im ergänzenden Verfahren die zur Fehlerbehebung erforderliche, erneute Abwägung auf einer gesicherten Grundlage durchführen zu können. Einen neuen Antragsgegenstand haben sie nicht zum Inhalt.

1.3. erfolgte Anhörung

Den Klägern aus dem vorangegangenen Verfahren ist im Zuge des ergänzenden Verfahrens Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden, Diese Vorgehensweise führt allerdings nicht per se schon zu einer Unzulässigkeit des hier gegenständlichen ergänzenden Verfahrens.

1.4. Rechtsänderungen

Auch zwischenzeitlich nach der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes erfolgte Rechtsänderungen stehen der Durchführung dieses Verfahrens nicht entgegen. So bin ich nach wie vor sachlich zuständig, dies gilt auch, soweit hier über das Vorliegen eines entsprechenden Bedarfes an einer Betriebszeitenänderung neu zu entscheiden ist.

Dem steht der aktuelle LEP aus 2017 nicht entgegen.

So sind im Zusammenhang mit der Entscheidung über die Betriebszeiten am Flughafen Dortmund auch raumordnungsrechtliche Aspekte in den Blick zu

nehmen, dies allerdings vor dem Hintergrund der zum Zeitpunkt der ursprünglichen Entscheidung über die Betriebszeiten im Mai 2014 geltenden Maßgaben.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG, Urteil v. 09.02.2017, 7 A 2/15, ist der maßgebliche Zeitpunkt für die Prüfung der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich die Sach- und Rechtslage bei dessen Erlass. Wird danach ein ergänzendes Verfahren durchgeführt, hängt der maßgebliche Zeitpunkt von der Zielrichtung der angestrebten Fehlerkorrektur ab. Da es um die Heilung eines punktuellen Fehlers der früheren Entscheidung geht, bleibt der Zeitpunkt des (ersten) Planfeststellungsbeschlusses maßgeblich und damit die zu diesem Zeitpunkt geltenden Regelungen. Nichts Anderes gilt für eine Genehmigung gem. § 6 LuftVG.

Es ist daher unbeachtlich, dass im Februar 2017 ein neuer Landesentwicklungsplan in Kraft getreten ist, der hinsichtlich der Beurteilung der bedarfsgerechten Entwicklung der regional- und landesbedeutsamen Flughäfen in seinen Erläuterungen zu Ziff. 8.1-6 (Sicherung und Entwicklung der regionalbedeutsamen Flughäfen) nunmehr eine Beteiligung des Verkehrsministeriums als oberste Luftverkehrsbehörde dahingehend vorsieht, dass dort über den Bedarf hinsichtlich einer Betriebszeitenänderung zu entscheiden ist.

Damit hat die zum Zeitpunkt der Ursprungsentscheidung für die – damals fehlerhafte - Abwägung zuständige Luftverkehrsbehörde im Rahmen der von ihr nunmehr erneut zur Heilung durchzuführenden Abwägung auch im ergänzenden Verfahren über den Bedarf für das in Rede stehende Vorhaben zu befinden.

Ziele der Raum- und Landesplanung stehen der begehrten Betriebszeitenänderung in Form einer erstmaligen Inanspruchnahme der Nachtzeit vorliegend auch im Übrigen nicht entgegen (so auch das Oberverwaltungsgericht Münster in seinem o.a. Urteil vom 03.12.2015).

2. Planrechtfertigung

Eine Plan- bzw. Vorhabenrechtfertigung ist gegeben, wenn für die beantragte Erweiterung nach Maßgabe der Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes ein Bedarf besteht und das Vorhaben dementsprechend erforderlich ist.

Dies ist nicht erst bei einer Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn dieses vernünftigerweise geboten ist.

Dafür muss das Vorhaben mit den Zielen des Luftverkehrsgesetzes übereinstimmen. Dies ist dann der Fall, wenn das Vorhaben der Befriedigung eines Luftverkehrsbedarfes oder zumindest einer Verbesserung der Verkehrsabwicklung dient.

2.1. aktueller Bedarf

Der Verkehrsbedarf im Luftverkehr ergibt sich in der Regel aus der Nachfrage nach gewerblichen Verkehrsleistungen, die im Allgemeinen von den Luftverkehrsgesellschaften an die Verkehrsflughäfen herangetragen wird. Dieser Bedarf kann sich aus einer tatsächlichen, aktuell feststellbaren Nachfrage ergeben.

Vorliegend besteht schon aufgrund konkreter Nachfragen von Luftverkehrsgesellschaften ein aktueller Bedarf an einer Inanspruchnahme der Nachtzeit und damit an einer Ausdehnung der Betriebszeiten am Flughafen Dortmund.

Zugleich mit der Luftverkehrsprognose 2030 der Airport Research Center GmbH vom 16.12.2016 hat die Flughafen Dortmund GmbH Schreiben von insgesamt drei Luftverkehrsgesellschaften vorgelegt (vgl. dort S. 228-236).

2.1.1. Eurowings Aviation GmbH

So erklärt mit ihrem Schreiben vom 16.11.2016 die Luftfahrtgesellschaft Eurowings Aviation GmbH, dass es u. a. durch ihre zunehmende Integration

in den Lufthansa-Konzern und die Fortentwicklung der IT-Systeme möglich gewesen sei, die Dortmund-München Verbindung zusätzlich in eine Zubringerrolle für das Lufthansa Netz zu bringen. Verschiedene Rahmenbedingungen wie zum Beispiel die Durchtarifierung, Durchabfertigung des Gepäcks oder die Stationierung des Eurowings-Schalters im Lufthansa-Terminal 2 am Flughafen München machten diese Umsteigeverbindung zunehmend attraktiver.

2.1.1.1. Drehkreuzanbindung

Dies ist plausibel und wird durch die Entwicklung in der Folgezeit bestätigt. So hat die Luftfahrtgesellschaft in ihrem Schreiben vom 26.04.2018 erklärt, dass trotz des Aufbaus eines Drehkreuzes am Flughafen Düsseldorf die Verbindung Dortmund-München aufrechterhalten werden soll, da – unabhängig von Düsseldorf - diese Verbindung stark nachgefragt werde. Eine vollständige Bedienung dieser Nachfrage sei jedoch nur möglich, wenn die Abflugzeiten in München auf 21.45 Uhr verschoben werden können.

Tatsächlich hat sich seit dem Winterflugplan 2017/18 auch ein weiterer Umlauf Dortmund-München etabliert, ein starkes Indiz dafür, dass in dieser Hinsicht ein aktueller Bedarf besteht, die Verbindung weiter auszubauen und attraktiv zu gestalten.

Der Hinweis, dass bei späterer zulässiger Ankunft deutlich mehr Umsteigeverbindungen nach Dortmund angeboten werden könnten, ist mithin nachvollziehbar.

2.1.1.2. Umlaufplanung

Mögliche Landungen nach 22:00 Uhr fördern eine effektive Umlaufplanung. Dies wird an den Aussagen der Eurowings deutlich. Eine Stunde mehr Betriebszeit am Flughafen Dortmund für die Landungen der Flüge aus dem Hub München ermöglichen es, verschiedene in München noch ankommende Flüge mit abzudecken. Bei einer Betriebszeit in Dortmund bis 23:00 Uhr ließen sich ca. 30 zusätzliche internationale Umsteigeverbindungen herstellen.

Gleiches gilt für wöchentlich mehr als 120 Anschlüsse aus verschiedenen europäischen Destinationen, deren Passagieren ein Weiterflug nach Dortmund noch ermöglicht würde. Konkret sind dies laut Knotenlisten München Stand 15.09.2016 (LVP 2030, Seite 227) die Verbindungen Sofia, Lodz, Zürich, Neapel, Bari, Birmingham, Kopenhagen, Göteborg, Toulouse-Blagnac, Rom, Stockholm, Bilbao, Barcelona, Marseille, Wien, Manchester, Oslo, Athen, Tel Aviv, Nizza, Helsinki, Lyon, Turin, Basel, Luxembourg, Mailand, Madrid, Prag und Venedig.

Damit wird es der Luftverkehrsgesellschaft ermöglicht, unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Flugstrecke Dortmund zu betreiben. Das Ansinnen, für die nach München aufgeführten Verbindungen einen Weitertransport am gleichen Tag nach Dortmund zu ermöglichen, ist vor diesem Hintergrund nachvollziehbar. Der Ausbau der Verbindung München sowie die infrastrukturelle Verknüpfung mit der Lufthansa und deren Flügen belegen ein funktionierendes Geschäftsmodell, das Raum für Entwicklungen lässt, die realistisch erscheinen, konkret und kurzfristig umsetzbar sind.

2.1.1.3. Stationierung weiterer Flugzeuge

Als Konsequenz einer verlängerten Betriebszeit sei laut Eurowings konkret geplant, in Dortmund künftig mehr als nur ein Flugzeug zu stationieren. Pläne, ein zweites Flugzeug am Flughafen Dortmund zu stationieren, gehen auch aus dem Schreiben der Luftfahrtgesellschaft Eurowings vom 26.04.2018 hervor. Auch wenn hier angesichts der bisher festzustellenden Entwicklung diese Stationierung nicht unwahrscheinlich erscheint, so fehlt es gleichwohl an konkreten Anhaltspunkten für eine derzeitige Umsetzung der vorgetragenen Absichten.

2.1.2. Small Planet Germany GmbH

Die Small Planet Germany GmbH generiert in ihren Schreiben vom 22.09.2016 und 24.04.2018 zunächst keinen konkreten aktuellen Bedarf, sondern äußert sich lediglich allgemein zur Steigerung der Attraktivität des Flughafens Dortmund, die eine Erweiterung der dortigen Betriebszeiten für

ihre Angebotsstruktur darstellen würde und sagt für diesen Fall die Prüfung der Stationierung einer Maschine zu. Dieser wenig konkreten Aussage kann nach Einschätzung der Genehmigungsbehörde im Hinblick auf einen aktuellen Bedarf kein Gewicht beigemessen werden.

2.1.3. Wizz Air Hungary Ltd.

Die Fluggesellschaft Wizz Air Hungary Ltd. weist in ihrem Schreiben vom 23.09.2016 darauf hin, dass der Flughafen Dortmund für sie das bedeutendste Flugziel in Deutschland sei. Die derzeitigen im Vergleich zu anderen Flughäfen restriktiven Betriebszeiten machten es ihrer Einschätzung nach schwierig, dort ihre Kapazitäten wie gewünscht bzw. nachgefragt zu erweitern. Zwar gäbe es einen deutlichen Anstieg der Passagierzahlen, man bleibe hier jedoch hinter den tatsächlichen Möglichkeiten zurück. Obwohl Dortmund bei der Zahl der Passagiere der Wizz Air im Jahr 2015 eine Steigerung von 10 % verzeichnete, habe es an anderen deutschen Flughäfen eine noch günstigere Passagierentwicklung gegeben. Dies sei darin begründet, dass wegen der strengen Betriebsbeschränkungen in Dortmund dort weniger Kapazitäten hätten eingesetzt werden können.

Um eine größtmögliche Auslastung ihrer Flugzeugflotte zu erreichen, zeichne sich der Flugplan der Wizz Air durch verlängerte Betriebszeiten (der Maschinen) in Kombination mit einer tagsüber auf ein Mindestmaß reduzierten Verringerung von Stillstandzeiten aus.

2.1.3.1. Umlaufplanung

Laut Wizz Air benötige die Verbindung nach Kattowitz einen weiteren Umlauf, da nachgefragter Verkehr nach dorthin bereits abgewiesen werden musste. Der Start dieses zusätzlichen Umlaufes müsse aufgrund der Rotationszeiten gegen Ende der derzeitigen Betriebszeit (hier angeführt: 21:55) stattfinden. Die Fluggesellschaft stellt klar, dass eine solche Planung niemals ohne eine Verspätungsregelung realisiert werden könne, da das Risiko eines verzögerten Abflugs aufgrund verschiedenster Ursachen nicht von der Hand zu weisen sei. Ohne Verspätungsregelung müsse die Maschine schlimmstenfalls über Nacht am Flughafen verbleiben oder zu anderen

Flughäfen umgeleitet werden. Da Letzteres mit erheblichen Kosten für die Fluggesellschaft und großem Aufwand für die Passagiere verbunden wäre, sei dies in jedem Fall zu vermeiden.

Daher wird derzeit ein abendlicher Zwischenstopp in Dortmund nach Möglichkeit vermieden. Wizz Air macht deutlich, dass mit der Erweiterung der Betriebszeiten und dem Erlass einer Verspätungsregelung für Starts allerdings die Voraussetzungen für eine weitere Expansion am Flughafen Dortmund geschaffen würden.

Die Fluggesellschaft betont abschließend, dass sie die Flexibilität benötige, bis 22:30 Uhr starten zu können. Noch wesentlich wichtiger sei jedoch die Einräumung einer Verspätungstoleranz von einer Stunde.

Besonderes Gewicht kommt hier der Aussage zu, dass eine genehmigte Betriebszeit so gestaltet sein müsse, dass diese auch bis an ihr Ende heran tatsächlich ausgenutzt werden könne. So ist ein Schaden, der durch einen nicht mehr möglichen Start entsteht, offensichtlich so groß, dass die letzten Starts von Maschinen der Wizz-Air bereits weit vor Ende der Betriebszeit durchgeführt werden müssen. Nur so ist gewährleistet, dass auch bei einer verspäteten Landung innerhalb der Betriebszeit noch ein Wiederstart erfolgen kann. Bei der Luftfahrtgesellschaft Wizz Air, die ausweislich ihres Schreibens bereits mehrfach die Konsequenzen einer Verspätung erleben musste, ist derzeit der letzte Start ab Dortmund für 20:50 Uhr, d.h. deutlich vor 22:00 Uhr, vorgesehen.

2.1.3.2 Stationierung weiterer Flugzeuge

In ihrem ergänzenden Schreiben vom 16.04.2018 betont die Wizz Air des Weiteren, es werde derzeit ernsthaft erwogen, bis zu fünf Maschinen am Flughafen Dortmund zu stationieren, dies sei jedoch nur möglich, wenn Spätlandungen möglich seien. Das derzeitige Ende der Betriebszeit um 22:00 Uhr erlaube dies aber nicht.

Dass eine solche Stationierung durchaus realistisch ist, wird durch den Umstand belegt, dass die Wizz Air mittlerweile Flugzeuge auch in Wien und in London stationiert hat. In Bezug auf den Flughafen Dortmund sind über die angesprochene Ankündigung hinaus aber bisher aktuell jedoch keine weiteren konkreten Schritte für eine Stationierung erkennbar.

2.1.4. Fazit

Alle vorgenannten Äußerungen der Fluggesellschaften Eurowings und Wizz Air sind darauf ausgerichtet, planmäßige Landungen sowie verspätete Starts und Landungen in einem Zeitraum nach Ende der gegenwärtigen Betriebszeit, d.h. nach 22:00 Uhr, also in der Nachtzeit abwickeln zu können. Aus Sicht der Genehmigungsbehörde haben mehrere Anbieter von Luftverkehrsleistungen ihren Bedarf in dieser Hinsicht plausibel dargelegt und dabei ihren wirtschaftlichen Vorteil, den des Flughafens Dortmund sowie die Deckung der Luftverkehrsnachfrage aus der Region Dortmund zur Begründung nachvollziehbar angeführt.

Die von den Luftverkehrsgesellschaften geäußerte Nachfrage nach planmäßigem Verkehr nach 22:00 Uhr kann mit der derzeit gültigen Betriebszeitenregelung nicht gedeckt werden, da nach 22:00 Uhr keine geplanten Flüge möglich sind, sondern nur maximal 20 verspätete Landungen pro Monat.

Nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde

1. ist ein aktueller Bedarf für planmäßige Landungen nach 22:00 Uhr im Rahmen des Hub Feeder Verkehrs nach München und zur weiteren Effektivitätssteigerung hinsichtlich stattfindender Umläufe plausibel dargelegt,
2. ist der vorgetragene Bedarf für verspätete Starts vor dem Hintergrund der möglichen Ausnutzung der Betriebszeit bis 22:00 Uhr nachvollziehbar und

3. wird ein aktueller Bedarf nach verspäteten Starts und Landungen zur Vermeidung von erheblichen Belastungen für die Luftverkehrsgesellschaften und ihre Passagiere durch Startausfälle und Umleitungen, nachgewiesen.

2.2. künftiger Bedarf

Ein Verkehrsbedarf kann sich auch aus der Vorausschau künftiger Planungen ergeben. Dieser ist mittels einer Verkehrsprognose darzulegen, vorliegend geschehen durch die Luftverkehrsprognose 2030 von ARC vom 16.12.2016.

Die hier getroffenen Feststellungen sind für die Genehmigungsbehörde nachvollziehbar und plausibel.

Eine vorgelegte Verkehrsprognose ist grundsätzlich dann nicht zu beanstanden, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt, der der Prognose zugrundeliegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet wurde. Dies ist dann der Fall, wenn sie mit den zum Zeitpunkt ihrer Erstellung verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d. h. methodisch fachgerecht erstellt worden ist. Hinsichtlich der geeigneten Methoden zur Ermittlung des Bedarfs besteht dabei Wahlfreiheit (Grabherr, Wysk, Kommentar zum LuftVG, Ziff. 112a zu § 6 LuftVG). Um feststellen zu können, ob diese Kriterien eingehalten wurden, hat die Genehmigungsbehörde die Prognos AG gebeten, die Luftverkehrsprognose 2030 von ARC einer Qualitätssicherung zu unterziehen. Der hierzu verfasste Bericht wurde seitens der Prognos AG am 12.06.2018 vorgelegt. Ergänzende Fragen der Genehmigungsbehörde hierzu wurden mit Schreiben vom gleichen Tage beantwortet.

2.2.1. Antragsänderung

Im Hinblick auf die Feststellungen des Oberverwaltungsgerichtes in seiner Entscheidung, ein Verkehrsgutachten sei schon dadurch in seiner Aussagekraft reduziert, als in ihm Betriebszeiten betrachtet werden, die länger sind als die schließlich vom Antragsteller beantragten und von der Behörde

genehmigten, wird im vorliegenden Fall von der Belastbarkeit der vorgelegten Luftverkehrsprognose (LVP) 2030 ausgegangen.

Wie bereits im vorausgegangenen Genehmigungsverfahren zur Betriebszeitenerweiterung ist auch hier im ergänzenden Verfahren der Umfang der beantragten Betriebszeitenänderung reduziert worden, so dass die vorgelegte LVP 2030 eine andere Betriebszeit zum Gegenstand hat als diejenige, die nunmehr beantragt wird. Mithin könnte es auch hier an einer hinreichenden Belastbarkeit der in der LVP getroffenen Aussagen fehlen.

Das in seiner Funktion als Qualitätsgutachter befragte Gutachterbüro Prognos führt in seinem Abschlussbericht vom 12.06.2018 zu den Feststellungen des Oberverwaltungsgerichtes hierzu wie folgt aus:

„Tatsächlich wurde der Antrag auf Änderung der Betriebszeiten [Gegenstand der o.a. OVG-Verfahren] abweichend von den Eingangsannahmen der Vorgängerprognose aus dem Jahr 2010 gestellt. Die Zulassung planmäßiger Landungen wurde nur bis 23.00 Uhr und nicht – wie in der LVP 2025 mit einer Nachfrage belegt – bis 23.30 Uhr beantragt. Ebenso wurde die Verspätungsregelung im Antrag um eine halbe Stunde von 24.00 Uhr auf 23.30 Uhr vorverlegt. Der gestellte Antrag wurde also um eine Zeitscheibe reduziert, für welche die LVP 2025 eine Nachfrage nach Landungen ermittelt hatte.

Die Verkürzung der beantragten Betriebszeiten gegenüber den in der LVP 2025 untersuchten Nachtflügen bedeutete, dass nicht ausgeschlossen werden konnte, dass ein Teil der für die LVP 2025 prognostizierten Nachfrage abgewiesen werden könnte. Insofern waren die Annahmen zur LVP 2025 und die beantragten Betriebszeiten nicht mehr deckungsgleich. "

Zu der jetzt erfolgten Antragsänderung im vorliegenden ergänzenden Verfahren führt das Gutachterbüro Folgendes aus:

„Die Annahmen des Planfalls der zwischenzeitlich vorgelegten LVP 2030 entsprechen den ursprünglich beantragten Betriebszeiten, so dass der vom Gericht genannte Mangel behoben wurde. Allerdings hat der Flughafen Dortmund in Kenntnis der neuen LVP 2030 die Bedarfssituation nach Nachtflügen wiederum neu bewertet“ und in der Folge den Antrag abweichend von dem ursprünglich für das ergänzende Verfahren gestellten Antrag modifiziert.

„Im Vergleich zum Planfall der LVP 2030 wurden die Betriebszeiten für planmäßige und verspätete Starts um 30 Minuten zurückgenommen. Die Betriebszeiten für die Landungen (planmäßig und verspätet) entsprechen den Annahmen der LVP 2030. Zu prüfen ist folglich allein, ob die verkürzten Betriebszeiten für Starts die prognostizierte Nachfrage der LVP 2030 beeinflussen.

Hierzu haben der Flughafen Dortmund und ARC gleichlautend ausgeführt, dass im Planfall keine geplanten Starts nach 22.00 Uhr erwartet werden. Prognostiziert werden allein [verspätete] 140 Starts, die zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr abgewickelt werden können.“

Das heißt, die prognostizierte Zahl an planmäßigen Flugbewegungen wird durch die Antragsreduzierung hier nicht betroffen.

Die LVP 2030 stellt damit ausweislich des Qualitätsgutachtens eine belastbare Grundlage dar, aus der die Bezirksregierung ihre Verwaltungsentscheidung herleiten kann.

Die Darlegungen zu der Eingangsannahme „Betriebszeiten“ in der LVP 2030 sind schlüssig aufgezeigt und ausgewertet worden. Die Tatsache, dass sich bei der Annahme „Betriebszeiten Stand Genehmigung 2014“ keine so gravierende Nachfrage an planmäßigen Starts nach 22:00 Uhr herauskristallisiert hat, dass sie in einem entsprechenden Antrag hätte münden müssen, wurde anschaulich dargestellt. Die Genehmigungsbehörde ist daher der Überzeugung, dass die LVP 2030 vor diesem Hintergrund

aussagefähig ist und schließt sich insofern den Ausführungen der Prognos AG an.

2.2.2. Verkehrsentwicklung

Die vorgelegte Prognose zeigt eine Entwicklung des Verkehrsaufkommens am Flughafen Dortmund auf, die – differenziert nach verschiedenen Szenarien – nach Einschätzung der Genehmigungsbehörde nachvollziehbar belegt, dass eine Erweiterung der Betriebszeiten sinnvoll und notwendig ist, um dem aufgezeigten zukünftigen Bedarf adäquat Rechnung zu tragen.

So wurde eine Analyse der Verkehrsstruktur am Flughafen Dortmund über einen Zeitraum von 16 Jahren zwischen 2000 und Ende 2015 für den Linien- und Touristikverkehr erstellt. Darüber hinaus wurden auch die Entwicklungen des Luftverkehrsmarktes bis Juli 2016 berücksichtigt. Dabei beruht die Luftverkehrsprognose und der daraus abgeleitete Bedarf für die Verlängerung der Betriebszeiten auf aufeinander aufbauenden Prognoseschritten:

- Prognose der flughafenunabhängigen Luftverkehrsnachfrage
- Luftverkehrsprognose für den Flughafen Dortmund
- Ableitung des Modellflugplans
- Nachtflugbedarf
- Prognose der Flugbewegungen während der verkehrsreichsten sechs Monate

2.2.2.1. taugliche Methodik

Das von ARC verwandte Flughafenwahlmodell beruht nach eigenen Angaben auf dem von Holzschneider aufgestellten Modell („Flughäfen im Personenluftverkehrsmarkt – ein Modellansatz zur Beschreibung von Verkehrsmittel- und Flughafenwahl von Reisenden zur Vorausschätzung des Passagieraufkommens von Flughäfen“, Dissertationsschrift RWTH Aachen), das vorliegend weiterentwickelt wurde, um der dynamischen und strukturellen Entwicklung des Luftverkehrs gerecht zu werden.

Das Qualitätsgutachten sagt im Hinblick auf die Geeignetheit der hier angewandten Methode zur Ermittlung des Bedarfes aus, dass der Einsatz eines unimodalen Nachfragemodells in Verbindung mit dem Flughafenwahlmodell sachgerecht und nicht zu beanstanden sei. Alle Modellparameter seien prognoserelevant und insgesamt vollständig implementiert worden. Die korrekte Einstellung der einzelnen Modellparameter sei durch die Kalibration und die beiden Backcasting-Prognosen nachgewiesen worden.

Unter methodischen Aspekten wurden nach Einschätzung der Prognos AG die Ergebnisse korrekt erarbeitet.

Grundsätzlich gibt es keine allgemein gültigen oder gesetzlich vorgeschriebenen Vorgaben zur Erstellung von Verkehrsprognosen. Die hier zur Anwendung gekommene Methode, die im Grunde ja nicht nur die Bedarfssituation eines einzelnen Flughafens beleuchtet, sondern vielmehr eine Einschätzung der Verkehrssituation einer gesamten Region abgibt, kommt nach Einschätzung der Behörde zu einem plausibel dargelegten Ergebnis, das auf belastbaren empirischen Daten aufbaut. Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen der Plausibilitätsprüfung keinen Anlass zu Bedenken hinsichtlich der Ergebnisse der Prognose gefunden.

Die Entwicklung des Luftverkehrs am Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2030 ist nachvollziehbar dargestellt und unter verschiedenen logisch miteinander verknüpften Aspekten beleuchtet worden. Eine Prognose kann ihrem Wesen nach nur eine Tendenz für die Zukunft aufzeigen und ist keine Vorhersage, die auch so tatsächlich in vollem Umfang zum Tragen kommen wird. Dennoch lässt sich neben dem bereits festgestellten aktuellen Bedarf anhand der Prognoseergebnisse eine Fortsetzung des Entwicklungstrends nachvollziehen, die die Entscheidung für eine Ausweitung der Betriebszeiten rechtfertigt.

Darüber hinaus kommt die Qualitätssicherung, die in die einzelnen Datenfelder und Berechnungen tiefer eingedrungen ist, ebenfalls zu dem Ergebnis, dass

die vorgelegte Prognose als Grundlage für die Entscheidung der Luftverkehrsbehörde dienen kann.

2.2.2.2. zutreffende Sachverhaltsermittlung

Der der Prognose zugrundeliegende Sachverhalt ist zutreffend ermittelt worden. Hierzu sind seitens des Qualitätsgutachters die Eingangsdaten betrachtet und unter verschiedenen Aspekten beleuchtet worden.

Laut Qualitätsgutachter erfüllen die verwendeten Datengrundlagen alle Qualitätsmerkmale. Sie seien richtig abgegrenzt worden, enthielten alle für die Modellbildung erforderlichen Datenpunkte und entstammten vertrauenswürdigen Quellen. Sie waren zum Zeitpunkt der Erstellung der Gutachten aktuell und seien im Gesamtbild des Analyse-Daten-Kranzes plausibel.

Die ARC habe eine ausführliche Darstellung der gesamten Verkehrssituation in und über die Region Dortmund hinaus vorgelegt und hätte daraus schlüssig und nachvollziehbar für den Flughafen Dortmund einen Bedarf hergeleitet. Die Prognoseergebnisse bewegten sich nach Einschätzung der Prognos AG in Spannbreiten, die auch aus anderen Luftverkehrsprognosen bekannt seien.

Die Luftverkehrsprognose Dortmund 2030 ordne sich in die allgemein erwartete und auch verkehrspolitisch angestrebte Zunahme des Luftverkehrs in Deutschland ein und stelle überdies keinen Trendbruch zu den Passagierzahlen der Vergangenheit dar. Auch die Annahmen, die den Prognosen zu Grunde lägen, seien nicht willkürlich gewählt worden, sondern einleuchtend und mit den bisher beobachteten Vergangenheitsentwicklungen vereinbar.

Die vorgelegte Luftverkehrsprognose 2030 von ARC erfüllt damit die Anforderungen an eine Bedarfsprognose und kann mit ihren Aussagen hierzu als Grundlage für die Abwägung der Entscheidung über die Betriebszeiten am Flughafen Dortmund dienen.

Erkenntnisse, die dieser Einschätzung des Qualitätsgutachtens entgegenstehen könnten, liegen der Genehmigungsbehörde nicht vor.

2.2.2.3. Bedarfsentwicklung

Ausgehend von der allgemeinen Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens und losgelöst von der Tag- oder Nachtzeit betrachtet die von der Flughafen Dortmund eingereichte Luftverkehrsprognose für das Jahr 2030(LVP 2030) 4 detaillierte Prognosen zum künftigen Luftverkehrsaufkommen am Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2030, die abhängig von unterschiedlichen Faktoren zu verschiedenen Prognoseergebnissen gelangen.

Hierbei kombiniert das ARC verschiedene Szenarien:

Die Prognose erfolgt für die Szenarien „Nullfall“ und „Planfall“. Dem Szenario „Nullfall“ werden die derzeitigen Betriebszeiten hinterlegt. Außerdem berücksichtigt die LVP für den Null- und Planfall je zwei verschiedene Nachfrage- und Angebotsentwicklungen, so dass 4 Szenarien unterschieden werden. In den beiden Szenarien „Nullfall“ erfolgt eine prognostische Gegenüberstellung der Verkehrsentwicklung bei genehmigter Kapazitätserweiterung am Flughafen Düsseldorf (DUS auf) sowie bei derzeitigem Genehmigungsstand Düsseldorf (DUS zu).

Dementsprechend wird der „Planfall“ mit der Erweiterung der Betriebszeiten am Flughafen Dortmund ebenfalls unter dem Aspekt „DUS auf“ und „DUS zu“ betrachtet.

Die Ergebnisse der Prognose wurden in Form von Modellflugplänen aufbereitet, darüber hinaus wurde das Bewegungsaufkommen in den verkehrsreichsten sechs Monaten ausgewiesen (LVP 2030, S. 12-13).

Die Szenarien des Nullfalles sind im Zusammenhang mit dem Antragsgegenstand nur insofern relevant, als sie bei sonst gleichen übrigen Parametern die Verkehrsentwicklung darstellen, die sich einstellen könnte,

falls es bei der bestehenden Betriebszeitenregelung bleibt. Sie sind daher vom Grundsatz geeignet, um als Vergleichsgröße zu der Prognose im Planfall zu dienen, bedürfen jedoch im Übrigen keiner näheren Betrachtung, da alle übrigen die Prognose beeinflussenden Faktoren gleichermaßen auch jeweils bei den Planfällen in den Blick genommen wurden.

Darüber hinaus betrachtet die LVP 2030 auch die Entwicklung in den übrigen am Flughafen operierenden Verkehrsarten, ohne dass hierbei der Gegenstand des Antrages betroffen wäre.

Im Jahr 2015 gab es nach der Auswertung des Hauptflugbuches des Flughafens Dortmund im Linien- und Charterverkehr insgesamt 13.604 Flugbewegungen bei 1.959.400 Passagieren.

	Flugbewegungen	Passagiere
Ist 2015	13.604	1.959.400

Dem steht für das Jahr 2030 folgende Prognose bei gleichbleibenden Betriebszeiten (Nullfall) gegenüber:

Szenario	Flugbewegungen	Passagiere
Nullfall „DUS auf“	18.298	2.472.000
Nullfall „DUS zu“	19.200	2.764.900

Und schließlich die Prognose für das Jahr 2030 bei erweiterten Betriebszeiten:

Szenario	Flugbewegungen	Passagiere
Planfall „DUS auf“	19.120	2.586.600
Planfall „DUS zu“	23.330	2.951.900

Um die Auswirkungen der Erweiterung der Betriebszeiten im Jahr 2030 deutlich zu machen, hat ARC das zu erwartende Verkehrsaufkommen unter den bisherigen Betriebsbedingungen am Flughafen Dortmund aufgezeigt.

Daran wird deutlich, dass sich allein aufgrund der Umstände, die den Luftverkehr generell und den Flughafen Dortmund speziell beeinflussen und generieren, bereits eine Erhöhung der Flugbewegungen im Vergleich zum Ist-Zustand im Jahr 2015 ergibt. Die Differenz liegt bei einem Zuwachs von 4.694 Bewegungen bei „DUS auf“ und bei 5.596 Bewegungen im Fall „DUS zu“.

Somit erhöht sich allein schon im Zuge der allgemeinen Zunahme des Luftverkehrs die Anzahl der Bewegungen.

Im Falle der Erweiterung der Betriebszeiten - also im Planfall - fiel das prognostizierte Ergebnis höher aus. Dies hätte für den Betrieb im Falle „DUS auf“ eine Steigerung um 5.516 Flugbewegungen pro Jahr im Vergleich zu den bisherigen Betriebszeiten zur Folge, im Falle von „DUS zu“ eine Steigerung um 9.726 Flugbewegungen.

Dem Szenario der erweiterten Betriebszeiten in Dortmund unter Beibehaltung der Kapazitätsgrenze in Düsseldorf werden die größten Zuwächse im Luftverkehr zugeordnet. Grund hierfür - so führt ARC einleuchtend aus - sei zum einen, dass so die Stationierung von Flugzeugen am Standort Dortmund unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten möglich wäre und zum anderen, dass es durch die bestehende Betriebsregelung am Flughafen Düsseldorf starke kapazitive Einschränkungen gäbe. Diese beiden Faktoren begünstigten die Ansiedlung neuer Angebote am Standort Dortmund, so dass die regionale Nachfrage (siehe S. 41 ff) vor Ort befriedigt werden könne.

Der prognostizierte zukünftige Bedarf stellt sich nach Einschätzung der Luftverkehrsbehörde hier als Ergebnis eines Prozesses dar, der – eingebettet in die bundesweite Verkehrsentwicklung (siehe S.41 ff) – eine kontinuierliche Steigerung der Nachfrage am Flughafen Dortmund erwarten lässt. Ungeachtet der Tatsache, wie hoch diese nun tatsächlich ausfallen wird, da sie größeren Einflussfaktoren wie zum Beispiel gerade der Entwicklung am Flughafen Düsseldorf unterliegt, ist aufgrund dieser steigenden Nachfrage ein zukünftiger Bedarf hinsichtlich einer Inanspruchnahme der Nachtzeit zu bejahen.

Dies wird anhand der erstellten Modellflugpläne verdeutlicht.

Auch hier wird jeweils ein Modell unter Einbeziehung von „DUS zu“ oder „DUS auf“ bedient, wobei jede dieser Varianten von einer Reihe Annahmen aus dem betrieblichen Sektor begleitet wird (Seite 150 ff.). Nach Ansicht der Genehmigungsbehörde zeichnet sich die Umsetzung des Flughafenwahlmodells in die vorgelegten Modellflugpläne durch eine korrekte Ermittlung der Eingangswerte und wahrscheinliche bzw. nachvollziehbare Szenarien aus dem betrieblichen Bereich aus. Zwar handelt es sich bei den Modellflugplänen nur um Ausflüsse planerischer Überlegungen und Erwägungen, jedoch sind die Annahmen, die zu ihrer Erstellung beigetragen haben, im Einzelnen transparent und nachvollziehbar dargelegt.

Soweit vorgetragen wird, dass sich ein zukünftiger Bedarf aus einer Stationierung von Flugzeugen ergeben würde, ist dies für die Genehmigungsbehörde nicht hinreichend konkret, um daraus auf einen künftigen Bedarf schließen zu können. Die hier eingereichten Schreiben von Luftverkehrsgesellschaften stellen lediglich eine Prüfung einer derartigen Stationierung in Aussicht.

2.3. Nachtflugbedarf

Ist danach bei vorausschauender Betrachtung in absehbarer Zeit mit hinreichender Sicherheit ein zukünftiger allgemeiner Bedarf hier zu bejahen, so ist zu beachten, dass es im vorliegenden Fall um die erstmalige Zulassung von planmäßigen Flugbewegungen in der Nachtzeit geht. Das Luftverkehrsgesetz sieht insoweit kein generelles Verbot von Flugbewegungen in der Nacht vor, für ihre Inanspruchnahme bedarf es aber einer besonderen Begründung. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes differenziert dabei die Nachtzeit grundsätzlich in eine Nachtkernzeit (0:00 bis 5:00 Uhr) und in sog. Nachtrandstunden (22:00 bis 24:00 Uhr und 5:00 bis 6:00 Uhr).

Die Anforderungen an den Bedarf sind entsprechend unterschiedlich ausgeprägt. Für die Nutzung der – hier gegenständlichen - Nachtrandstunden

ist zwar ein standortspezifischer Bedarf nicht erforderlich, es muss jedoch plausibel nachgewiesen werden, weshalb ein bestimmter festgestellter Bedarf nicht auch innerhalb der Tagesstunden abgewickelt werden kann.

Vorliegend ist dabei zwischen planmäßigen und verspäteten Flugbewegungen in der Nacht und nach strukturellen und betrieblichen Gründen für den Nachtflug zu unterscheiden.

2.3.1. planmäßige Flugbewegungen

Aufgrund der Struktur des Antrages (kein planmäßiger Start nach 22:00 Uhr) bezieht sich der Umfang der nach 22:00 Uhr landenden Flugzeuge nur auf Maschinen, die über Nacht am Flughafen verbleiben.

2.3.1.1. Drehkreuzanbindungen

Der Bedarf für planmäßige Flugbewegungen in der Nacht ist für Anbindungen an Flughäfen im Hub-Feeder Verkehr gegeben. Die Struktur und der Zweck des hier zu bedienenden Verkehrs bedingen eine Abwicklung am Rande der Tageszeit bzw. in der ersten Nachtrandstunde. Im Vergleich zur Bedienung des Marktsegmentes in den Tagstunden bietet die verlängerte Betriebszeit eine deutliche Steigerung der Attraktivität der Verbindung aufgrund der Möglichkeit eines späten Anschlussfluges nach Dortmund und der damit verbundenen Möglichkeit der Erhöhung der Zahl der in den Blick zu nehmenden Umläufe.

Hierzu macht – wie ja bereits anhand des aktuellen Bedarfes dargestellt – die Luftverkehrsgesellschaft Eurowings Aviation GmbH geltend, dass im Rahmen der Hub-Verbindung München-Dortmund eine große Anzahl von Flugverbindungen aufgrund des relativ frühen Abendabflugs in Richtung Dortmund nicht mehr bedient werden könne. Die Eurowings Aviation GmbH spricht in diesem Zusammenhang von 120 Anschlüssen allein aus Italien, Spanien, dem Süden Frankreichs, Südosteuropa, Griechenland und anderen Mittelmeeranrainern. Als sehr wichtige Umsteigeverbindungen via München werden darüber hinaus Wien, Mailand oder Madrid genannt.

Die LVP 2030 bezeichnet die Eurowings Aviation GmbH als außerordentlich wichtigen Carrier für Dortmund, der unter Einbeziehung ihrer Vorgängergesellschaft Germanwings diesen Flughafen bereits seit dem Sommer 2007 bedient. Anschaulich verdeutlicht ARC, dass Eurowings durch die vertiefte Einbindung in die Angebots- und Vertriebsstrukturen der Lufthansa, die mit der Einrichtung von Codeshare-Flügen zu europäischen und weltweiten Destinationen auf der Dortmund-München Strecke und mit dem Umzug in das Lufthansa Terminal 2 ihren Abschluss gefunden hat, nunmehr als einzige Gesellschaft Dortmund über einen Hub an die internationalen Netze anbindet.

Bei der laut Fluggastbefragung am Flughafen Dortmund im Jahr 2015 ermittelten Größenordnung von 10 bis 15 % Umsteigeranteil, ergäbe sich aufgrund der Reisendenzahlen in Richtung München eine Anzahl von ca. 8 bis 12 Tausend Passagieren, die diese Möglichkeit nutzen. Laut LVP resultiert aus den erweiterten Betriebszeiten bis 23:00 Uhr ein Zusatzaufkommen an Umsteigerzahlen zwischen 49.000 bis 78.600 Fluggästen allein auf der Strecke München-Dortmund v.v., und somit ein entsprechender Bedarf.

Grundsätzlich kommt es im Hinblick auf die Plausibilität der Gründe für die Inanspruchnahme der Nachtrandzeiten nicht auf die Anzahl der in Rede stehenden Flugbewegungen an (BVerwG Az.: 4 A 4000/10, Urteil v. 13.10.2011), sondern auf die Art und den Umfang des nachgefragten Verkehrs insgesamt.

Dieser Argumentation folgend, kommt es somit nicht auf die Anzahl der Umsteiger an, sondern ausschließlich auf die plausible Darlegung eines Grundes für die Inanspruchnahme der Nachtrandzeit. Ob dies dann letztlich in ein tatsächliches Angebot einer Flugverbindung mündet, ist eine rein betriebliche und wirtschaftliche Entscheidung der Fluggesellschaft, beeinflusst jedoch nicht die genehmigungsrechtliche Beurteilung des Bedarfs an sich.

Die Luftverkehrsprognose 2030 betrachtet eine Verbindung zum Hub Zürich in Zukunft als wahrscheinlich, seit Kurzem hat sich überdies eine Verbindung

zum Hub Wien für die Fluggesellschaft WizzAir konkretisiert, die bereits buchbar ist, deren Anbindung jedoch ausweislich der LVP 2030 innerhalb der geltenden Betriebszeiten zu realisieren ist (LVP 2030, S. 163).

Ob und in welchem Umfang diese Verbindungen zustande kommen, bestehen bleiben oder ausgebaut werden, ist hierbei nachrangig. Nach hiesiger Auffassung ist bei einer Anbindung an Drehkreuze eine Optimierung der Betriebszeiten sinnvoll und nachvollziehbar, gibt sie doch den Bewohnern der Einzugsregion die Möglichkeit, über ihren Heimatflughafen europa- und weltweite Destinationen zu erreichen. Eine Drehkreuzanbindung erfüllt ihren Zweck allerdings nicht mehr, wenn eine Rückkehr über den Hub an den Ausgangsort nicht mehr am gleichen Tag ermöglicht werden kann. Eine solche Verbindung wäre gegenüber einer Umsteigeverbindung am gleichen Tag nicht wettbewerbsfähig und könnte sich beim Kunden nicht platzieren. Eine Erweiterung der Betriebszeit ermöglicht damit eine Anbindung von zusätzlichen Flügen an den Flughafen Dortmund, die ansonsten nicht realisierbar wären.

Den Einfluss einer Betriebszeitenerweiterung auf die Hub-Anbindungen lässt sich dem Rotationsmodell der Eurowings (Anhang 2 der LVP 2030) entnehmen.

Dieses stellt zum einen dar, wie sich die Verbindung Dortmund – München in der Tagesverflechtung eines Flugzeuges einbinden lässt, zum anderen wird anhand der Knotenliste München (Anhang 4 der LVP 2030) deutlich, dass die Wirtschaftlichkeit einer Verbindung praktisch mit jeder zusätzlich zu bedienenden Zeitscheibe steigt. Derzeit werden durch den relativ frühen Abflug aus München noch eine erhebliche Anzahl (laut Aufstellung ARC: 21 Flüge, LVP 2030, S. 158) von Destinationen, die auch geographisch für Dortmund sinnvoll sind, nicht mehr mit einer Rückkehr dorthin verknüpft. Nach Einschätzung von ARC resultiert hieraus eine Anzahl von ca. 100.000 Fluggästen, die eine Nachfrage nach einem Flug nach Dortmund generieren.

Die Struktur der Anbindung des Flughafens Dortmund an das Drehkreuz München lässt sich grundsätzlich auf jede Hub-Anbindung übertragen, die eventuell für zukünftige Planungen im Raum steht. Der Grundgedanke, im Rahmen des Umsteigeverkehrs möglichst viele nach Dortmund gebuchte Passagiere vor Ende der Betriebszeit dorthin zu transportieren, ist in sich schlüssig und wurde anhand der in der Luftverkehrsprognose dargelegten Ausführungen nachvollziehbar dargelegt. Der angefragte Zeitraum bis 23:00 Uhr liegt dabei in dem Segment, das auch gleichgelagerte Flughäfen zur Deckung dieser Nachfrage bedienen und ist in diesem Zusammenhang plausibel dargelegt.

Auch wird von ARC einleuchtend dargelegt, dass ein realistischer Rückkehrzeitpunkt aus Umsteigeknoten erst nach 22:00 Uhr liegen kann (Seite 163 ff., LVP 2030). Hierzu werden die Strukturen an den Umsteigeknoten Zürich, Paris, Frankfurt, Amsterdam, Brüssel, Kopenhagen und Mailand herangezogen und analysiert.

2.3.1.2. effektive Umlaufplanung

Darüber hinaus besteht - unabhängig von den Hub-Anbindungen - auch ein Bedarf für Landungen zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr für den Verkehr aus anderen Destinationen, da Gründe einer effektiven Umlaufplanung für die Nutzung dieser Nachtrandstunde sprechen.

Wie die Eurowings Aviation GmbH in ihren Schreiben vom 16.11.2016 und 26.04.2018 betont, besteht neben der bereits betrachteten München Hub-Verbindung der dringende Wunsch, die Geschäftsbeziehung in Richtung Dortmund durch Bedienung weiterer Destinationen auszubauen und ggfls. sogar ein weiteres Flugzeug dort zu stationieren.

Grundsätzlich steht für die Luftverkehrsgesellschaften bei ihrer Planung im Mittelpunkt, ihr Unternehmen wirtschaftlich zu betreiben. So wird ein Flugzeug wirtschaftlicher, je häufiger und je länger es genutzt wird. So macht eine verlängerte Nutzbarkeit eines Flugzeuges häufig einen zusätzlichen Umlauf oder aber zusätzlich eine Anzahl von zusätzlich zu bedienenden Umsteigeverbindungen möglich. Um eine größtmögliche Auslastung der

Flugzeugflotte zu erreichen, zeichnet sich der Flugplan von z. B. Wizz Air durch verlängerte Betriebszeiten in Kombination mit einer tagsüber auf ein Mindestmaß reduzierten Verringerung der Stillstandzeiten aus. Dies erfordert ausweislich der Betriebsstruktur von Wizz Air an den Zielflughäfen eine Betriebsbereitschaft von 16 bis 18 Stunden.

Generell gilt für die Mehrzahl der hier auf Punkt zu Punkt-Verkehr ausgerichteten Low Cost Carrier, dass ihr zuvor beschriebenes Geschäftsmodell nur an Flughäfen mit einer Betriebszeit von zumindest 17 Stunden umgesetzt werden kann (LVP 2030, Seite 168).

In dem Bestreben, die Stückkosten zu optimieren, wird unter anderem eine maximale Nutzung der Flugzeuge und des Personals als Ressourcen mit den höchsten Kostenanteilen angestrebt. Dies gelingt, indem die Bodenzeiten der Maschinen reduziert werden (im Optimalfall 25 Min.). Bei der Kombination von Umläufen bei Tagesrotationen wird ebenfalls nur die kleinste Umkehrzeit angesetzt, um schlussendlich eine möglichst lange Nutzung des Fluggerätes unter Berücksichtigung technischer und operativer Einschränkungen zu erreichen.

Unter Berücksichtigung dieses Konzeptes ist es für eine Fluggesellschaft mit dem dargestellten Geschäftsmodell kaum angezeigt, Dortmund mit den derzeitigen Betriebszeiten als Ort für eine Stationierung zu wählen.

Je flexibler eine Gesellschaft auf einen Bedarf reagieren kann, desto größer ist die hierdurch erzielte Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Mittel.

Damit erhöht sich auch die wirtschaftliche Bindung an den jeweiligen Flughafen. Auch für den Flughafen Dortmund als regionaler Anbieter von Luftverkehr ist es ein nachvollziehbares Element der Gewinnerzielung, der Nachfrage aus der Region mit einem Angebot zu begegnen, welches sich möglichst breit aufstellt. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die Destinationen, die angeboten werden, als auch im Hinblick auf den zur Verfügung stehenden Zeitrahmen, in dem Luftverkehr ermöglicht wird.

Seit mehreren Jahren wird genau dieses Zeitsegment in den Nachtrandstunden seitens der am Flughafen Dortmund operierenden Luftverkehrsgesellschaften nachgefragt. Dies zeigt sich bereits anhand der Schreiben der Luftfahrtgesellschaften Easyjet, WizzAir und Germanwings, die aus Anlass des Antrags auf Betriebszeitenerweiterung im März 2012 vorgelegt wurden (Schreiben der Fluggesellschaften aus 2010). Am Markt existiert also offenbar bereits über einen längeren Zeitraum Bedarf. Gewinnchancen bestehen schon derzeit und werden auch für die Zukunft erwartet. Es ist nur folgerichtig, dass der Flughafen diesem Bedarf nachkommen möchte, um seinen Fortbestand und seine Wettbewerbsfähigkeit durch Bindung von Luftverkehrsgesellschaften und damit von Nutzern zu sichern.

Der Vorteil für die Fluggäste des Flughafens Dortmund besteht darin, dass durch Akquise und Etablierung von Fluggesellschaften grundsätzlich davon auszugehen ist, dass das bestehende Angebot an Destinationen erhalten bleibt oder sogar ausgebaut wird. Eine Stationierung eines Flugzeuges am Flughafen Dortmund hat im Ergebnis zur Folge, dass bereits früher mit einem Umlauf in Dortmund begonnen werden kann. In der Folge kann die Gesamtdauer des Aufenthaltes am Zielort verlängert werden. Dies hat insbesondere große Bedeutung für den Geschäftsreiseverkehr, da so oftmals eine taggleiche Rückkehr möglich ist.

Unter Verweis auf Flughäfen mit deutlich niedrigerem Passagieraufkommen, (Flughäfen Münster-Osnabrück, Paderborn-Lippstadt), aber längeren Betriebszeiten stellt ARC einleuchtend dar, dass bei der Entscheidung über die Stationierung von Flugzeugen an einem Flughafen die Frage der Betriebszeiten von durchgreifender Bedeutung ist. Dies gilt aus Gründen der Kostenoptimierung gleichermaßen für alle Fluggesellschaften, unabhängig von ihrem Geschäftsschwerpunkt.

Laut Urteil des BVerwG vom 13.10.2011 – 4 A 4001/10 kann für die Inanspruchnahme von Nachtrandzeiten eine effektive Umlaufplanung bereits ausreichend sein. Genau dies strebt die Luftverkehrsgesellschaft Eurowings Aviation GmbH an. Sie erläutert hierzu, dass kein anderer Flughafen in

Deutschland und Europa sie dermaßen in der Ausgestaltung eines nachfrage- und wettbewerbsgerechten Flugplanes beschränkt wie Dortmund. Als marktgerechte Betriebszeit bezeichnet sie in diesem Zusammenhang den Zeitraum bis 23:00 Uhr (Ortszeit).

Auch ist vor diesem Hintergrund wesentlich, dass ein Flughafenunternehmen immer auch in Konkurrenz zu anderen Flughäfen in der Region steht. Der Flughafen Dortmund verfügt in dieser Hinsicht im Vergleich mit Wettbewerbern (außer Kassel-Calden) über die restriktivsten Betriebszeiten (s. Abbildung 1).

IATA Code	Betriebszeit	Länge S/L-Bahn	Bereits geplante Erweiterungen bis 2030	Kapazitätsengpässe 2030
BRE	keine Starts und Landungen 23:30-06:00 Uhr, Verspätungsregelung bis 24:00 Uhr für Home Carrier	2.040 m		nein
CGN	Keine Nachtflugbeschränkungen; je nach Lärmwert des Flugzeugs Einschränkungen bei der Nutzung bestimmter Start- und Landebahnen	3.814 m		nein
DUS	Nachtflugverbot von 23:00 - 06:00 Uhr, Verspätungsregelung bis 24:00 Uhr	3.000 m	Kapazitätserweiterung – szenarienspezifische Berücksichtigung	szenarienspezifisch
FRA	Nachtflugverbot von 23:00 - 05.00 Uhr, Verspätungsregelung bis 24:00 Uhr	4.000 m	Errichtung und Inbetriebnahme Terminal 3	In ausgewählten Tagesabschnitten
FMO	keine Nachtflugbeschränkung	2.170 m		nein
HAJ	keine Nachtflugbeschränkung	3.800 m		nein
HHN	keine Nachtflugbeschränkung	3.800 m		nein
KSF	06:00 bis 22:00 Uhr ; zusätzlich pro Monat maximal 4 Flüge + 10 Verspätungen zwischen 22:00 - 06:00 Uhr	2.500 m		nein
NRN	keine Starts und Landungen 23:30 – 06:00 Uhr; Verspätungsregelung bis 24:00 Uhr	2.440 m		nein
PAD	freiwillige Nachtflugbeschränkung; keine Starts und Landungen 0:00 – 05:00 Uhr	2.180 m	Ausbau SLB auf 2.570 m	nein

Abbildung 1: Betriebszeiten

(Quelle: LVP 2030, Seite 92)

Darin ist ein wirtschaftliches Hemmnis zu sehen, an dessen Veränderung der Flughafen ein berechtigtes Interesse hat, um den Nutzern adäquate Betriebszeiten anbieten zu können und so die Nachfrage zu erhöhen.

2.3.1.3. zeitlicher Umfang

Der nachgewiesene Bedarf für planmäßige Landungen in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr besteht allerdings nicht unbegrenzt. Aus der Prognose der Nachtflugbewegungen im Jahr 2030 (LVP 2030, S.189) lässt sich insgesamt ein zukünftiger Bedarf von durchschnittlich 3,83 planmäßigen Landungen pro Nacht in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres ableiten.

2.3.2. Verspätungen

Ein nächtlicher Verkehrsbedarf hinsichtlich der Zulassung verspäteter Flugbewegungen ist überzeugend dargelegt worden.

2.3.2.1. verspätete Landungen

Die beantragte Regelung für verspätete Landungen nach 23:00 Uhr erfasst nur Flugzeuge, die über Nacht am Flughafen Dortmund verbleiben sollen, da planmäßige Starts nach 22:00 Uhr nicht mehr vorgesehen sind.

Verspätungen können aus vielfältigen Gründen zustande kommen. So kann sich eine einmal eingetretene Verspätung aufgrund ineinandergreifender Umstände im Lauf des Tages verstärken. Bei einer Anbindung an ein Drehkreuz kann sich aufgrund der zu anderen Verbindungen bestehenden Verflechtungen (Abwarten von ihrerseits verspätet ankommenden Flügen) die Wahrscheinlichkeit von Verspätungen noch erhöhen.

Es ist daher praxisgerecht, dass an fast allen deutschen Flughäfen Verspätungsregelungen bestehen, die auch in solchen Fällen eine Rückkehr zum Heimatflughafen möglich machen. Verspätungsbedingt ausfallende oder umgeleitete Flüge stellen nicht nur ein Ärgernis für Passagiere dar, sondern haben darüber hinaus zumeist erhebliche negative betriebs- und

volkswirtschaftliche Effekte (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.07.2008, Az. 4 A 3001.07, juris RdNr. 55 f.; Urteil vom 13.10.2011, Az. 4 A 4000.09, juris RdNr. 139 ff.).

Gemessen am sonstigen Standard anderer Flughäfen und unter Berücksichtigung der Erfahrungen des Flughafens Dortmund mit der bislang bestehenden Verspätungsregelung, sieht die Genehmigungsbehörde daher eine sachgerechte Lösung der Verspätungsproblematik als einen wichtigen Belang an. Daher wird die bisherige Regelung, die verspätete Landungen bis 23:00 Uhr ermöglichte, auf den Zeitraum nach dem Ende der Betriebszeit für Landungen von 23:00 Uhr bis 23:30 Uhr gelegt.

Die Pünktlichkeit von Flugverbindungen stellt ein wichtiges Qualitätsmerkmal bei der Wahl einer Luftverkehrsgesellschaft dar. Die abendliche Rückkehr des Luftfahrzeugs für den planmäßigen Einsatz am nächsten Morgen ist von besonderer Bedeutung. Luftfahrzeuge, die normalerweise in Dortmund über Nacht verbleiben, müssen möglichst dort noch landen können, damit sie – neben den anderen oben genannten Begründungen – die planmäßigen Verbindungen am nächsten Tag bedienen können. Ein vorheriges Ausweichen auf andere Flugplätze stört die Abwicklung des Luftverkehrs am Folgetag erheblich, verursacht gegebenenfalls neue Verspätungen im Laufe des Tages und belastet die Passagiere in erheblichem Maße.

2.3.2.2. verspätete Starts

Starts, die planmäßig vor 22:00 Uhr hätten stattfinden sollen, sind verspätet bis 22:30 Uhr zulässig, sofern sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung ergibt.

Die Flugplangestaltung hat grundsätzlich so zu erfolgen, dass Starts unter üblichen Bedingungen ohne Verspätungsgefahr bis 22:00 Uhr abgewickelt werden können.

Die Genehmigungsbehörde bleibt vorliegend damit hinter dem Antrag auf eine Verspätungsregelung für Starts bis 23:00 Uhr zurück. Die überwiegende

Anzahl der Verspätungen bewegt sich im Bereich der ersten halben Stunde nach dem eigentlich geplanten Startzeitpunkt (LVP 2030, S. 180). Einen weitergehenden, nachvollziehbaren Bedarf, der für eine Inanspruchnahme der Nachtzeit auch in der Zeit nach 22:30 Uhr durch die Zulassung von verspäteten Starts sprechen würde, vermag die Genehmigungsbehörde nicht zu erkennen.

Anhand der in der LVP 2030 auf Seite 177 ff. dargestellten Ursachen für verspätete Abflüge wird erkennbar, dass Luftverkehrsgesellschaften grundsätzlich Verspätungen hinnehmen müssen, auch wenn sie sie meist nicht selbst verursacht haben und auf deren Zustandekommen und Ausprägung sie kaum oder keinen Einfluss ausüben können. Dies gilt für verspätete Starts und verspätete Landungen gleichermaßen.

ARC führt hierzu aus, dass ohne die Möglichkeit einer flexiblen Reaktion auf diese nicht vermeidbaren Verspätungen ein geordneter Flugverkehr allerdings nicht durchführbar ist. Hierzu trägt es ausführlich und anschaulich die Gründe für Verspätungen und deren Auswirkungen vor (LVP 2030, S. 177 ff).

Die seitens der Wizz Air als Folge des derzeitigen absoluten Startverbots nach 22:00 Uhr dargestellte Reaktion, den letzten Flug weit vor Ende der Betriebszeit, d.h. 22:00 Uhr, anzubieten, ist nachvollziehbar, reduziert faktisch allerdings die Zeit, in der am Flughafen tatsächlich operiert werden kann, zwangsläufig noch weiter.

Die Folgen, die ein „Stranden“ eines Flugzeuges wegen des Überschreitens der zugelassenen Betriebszeit regelmäßig zur Folge hat, sind enorm. Daher hält die Genehmigungsbehörde einen insoweit vorgetragenen Bedarf an einer Verspätungsregelung im obigen Umfang für nachvollziehbar und berechtigt.

3. Gewichtung

Dem festgestellten Bedarf hinsichtlich einer Inanspruchnahme der Nachtzeit durch die hier zugelassenen Flugbewegungen kommt nach Einschätzung der Genehmigungsbehörde ein erhebliches Gewicht zu.

3.1. Bedarfsabwicklung am Tag

Der Bedarf kann, wie oben dargestellt, aufgrund der mit einer nachfragegerechten Hub-Anbindung verbundenen Abläufe und der Anforderungen an eine effektive Umlaufplanung nicht ausschließlich am Tage abgewickelt werden.

3.2. Bedarfsabwicklung durch andere Flughäfen

Der Bedarf nach Nachtflugverkehr kann nach Einschätzung der Genehmigungsbehörde hier nicht nachfragegerecht von einem anderen Flughafen gedeckt werden.

Es befinden sich aufgrund der Ballungsstruktur der Region einige Flughäfen, hier insbesondere die Flughäfen Düsseldorf, Paderborn-Lippstadt und Münster-Osnabrück in erreichbarer Nähe, die sich als Alternative zum Flughafen Dortmund anbieten könnten.

Nachfragegerecht ist ein alternatives Verkehrsangebot in erster Linie dann, wenn es grundsätzlich auch tatsächlich zur Verfügung steht. Die Angebotsstruktur des Flughafen Dortmund unterscheidet sich allerdings ganz wesentlich von der der anderen drei Flughäfen. Dies wird anhand einer Darstellung der im Sommerflugplan 2018 von Dortmund aus angeflogenen 36 Destinationen deutlich:

Destination	DUS	PAD	FMO
Antalya	+	+	+
Belgrad	+	+	
Breslau			
Budapest	+		
Bukarest Ostopeni	+		
Charkiw			
Cluj-Napoca			
Danzig			
Iasi			

Izmir	+		+
Kattowitz	+		
Kiew	+		
Krakau	+		
Kutaissi			
Lemberg			
London Luton			
London Stanstead			
Malaga	+		+
Mallorca	+	+	+
München	+		+
Nis			
Olsztyn-Mazury			
Porto	+		
Posen			
Riga	+		
Sibiu			
Skopje	+		
Sofia			
Split	+		
Tagu Mures			
Temes War			
Theassloniki	+	+	+
Tuzla			
Varna	+	+	+
Vilnius			
Wien	+		

Erkennbar ist, dass nur ein Teil der (hauptsächlich von WizzAir) bedienten Destinationen nonstop über einen Alternativflughafen erreicht werden kann. Eine vollumfängliche nachfragegerechte Deckung ist durch diese Standorte somit nicht gegeben.

Darüber hinaus bedeutet nachfragegerecht auch, dass sich ein Ziel über einen Alternativflughafen im Rahmen eines vertretbaren und zumutbaren Zeitfensters erreichen lässt und dass dies mit keinen erheblichen zusätzlichen Kosten verbunden ist.

Eine angenommene Fahrtzeit von ca. 1 Stunde (ohne Verkehr), um den Flughafen Paderborn-Lippstadt oder den Flughafen Münster-Osnabrück zu erreichen, entspricht hierbei nur teilweise den tatsächlichen Gegebenheiten. Die realen Verkehrsverhältnisse im Ballungsraum Ruhrgebiet und Rheinland sehen zum Teil leider deutlich anders aus.

Es ist nur logisch, dass ein Fluggast, der etwa mit dem KFZ von einem dieser Flughäfen nachts zurückfährt, dort sowohl starten als auch landen möchte und sein Fahrzeug dort während seines Aufenthaltes am Bestimmungsort auch abstellen will.

Kommt er etwa spät abends aus München an, weil er im letzten Knoten mit der Lufthansa nach Münster geflogen ist, ist es sicherlich unproblematisch, mit dem Auto innerhalb einer Stunde von den alternativen Flughäfen aus nach Hause zu gelangen. Natürlich ist die Fahrtzeit immer abhängig vom Wohnort, dies bedingt sicherlich auch die Entscheidung, von welchem Alternativflughafen der Flug angetreten wird. Die Strecke vom Zentrum Dortmunds bis zum FMO beträgt z. B. knapp 90 km, die zum Flughafen Paderborn knapp 85 km, die nach Düsseldorf 58 km.

Anders verhält es sich mit der Fahrtzeit allerdings, wenn der Fluggast seinen Flug nach Richtung München am Morgen erreichen möchte. Im Berufsverkehr eine solche Strecke zurücklegen zu müssen, birgt eine Vielzahl von Unwägbarkeiten und zwingt den Autofahrer dazu, deutlich mehr Fahrtzeit z. B. Richtung Münster einzuplanen, da der Verkehr über die A 43 und/oder die A2 und A1 im morgendlichen Berufsverkehr schnell ein Vielfaches der normalen Fahrtzeit betragen kann. Dies gilt mindestens ebenso für die Fahrt in Richtung Düsseldorf. Das Risiko, aufgrund einer Baustelle oder einer sonstigen Verzögerung auf der Strecke, den Flug zu verpassen, ist groß. Der umsichtige

Fluggast wird also zusätzlich zu den 90 Minuten, die er regelmäßig vor dem Start am Flughafen eintrifft, noch eine große Zeitreserve für den Faktor einer Verzögerung einplanen, also bei einer voraussichtlichen Fahrzeit von normalerweise 1 :15 Minuten (bei 90 Km) sicher mindestens zusätzliche 45 Minuten.

Und selbst das birgt ein deutlich höheres Risiko, den Flug zu verpassen, als wenn er sich kurzerhand zum Flughafen Dortmund begibt, sich vielleicht sogar bringen und abholen lässt und damit sicher sein kann, dass er in kürzester Zeit dort ankommt.

Möglicherweise wird er also versuchen, den Frühflug um 6:40 Uhr ab Münster zu erreichen, um den Unwägbarkeiten des Berufsverkehrs aus dem Weg zu gehen. Bei einer gewünschten Ankunft am FMO gegen 5:00 Uhr, um das KFZ zu parken und sich dann ca. 90 Minuten vor Abflug bei der Abfertigung einzufinden, müsste er bei der kürzest möglichen Fahrzeit von etwas mehr als einer Stunde ab Dortmund vor 4:00 Uhr zuhause aufbrechen. Alternativ hierzu müsste er bei einem zeitgleichen Abflug in Dortmund und einer Fahrzeit von 15 Minuten ab Zentrum Dortmund erst eine Stunde später von zuhause losfahren. Es mag nicht von Belang sein, ob man zu einem Arbeitstag um 6:00 oder 7:00 Uhr das Haus verlässt, aber ohne Zweifel ist es bei einem Start in den Tag, der sowieso recht weit vor der allgemein üblichen Zeit liegt, ein bedeutender Unterschied, ob man sich um 4:00 Uhr oder um 5:00 Uhr in sein Auto setzt und 15 Minuten oder eine Stunde zum Flughafen fährt, bevor dann erst der eigentliche Flug zum Zielort erfolgt.

Ähnlich verhält es sich mit der Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel. Eine Rückkehr in den späten Abendstunden, also genau in der Verkehrszeit, die hier in Rede steht, kann vom Flughafen Düsseldorf noch mit einer regelmäßigen Verbindung innerhalb von ca. 50 Minuten zum Hauptbahnhof in Dortmund zurückgelegt werden, bei einer geplanten Abfahrt gegen 23:00 Uhr ab Paderborn wäre eine Weiterfahrt mit ÖPNV jedoch erst am nächsten Morgen gegen 6:00 Uhr mit einer Fahrtzeit von 2 Stunden zum Dortmunder Hauptbahnhof möglich, ab dem FMO beträgt die Fahrtzeit 1:30 Stunden bei

Abfahrt am Flughafen um 22:54 bzw. 1:45 Stunden bei Abfahrt am Flughafen um 23:54 Uhr. Von dort geht einmal in der Stunde ein Linienbus Richtung Bahnhof. Ankunft in Dortmund wäre somit um 0:27 Uhr oder 1:41 Uhr. Danach bliebe immer noch der Rückweg vom Bahnhof Dortmund zum Wohnort einzuplanen. Der Weg insgesamt wird in Paderborn und Münster mit drei verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt (Flug, Bus, Bahn), die alle zeitlich ineinandergreifen. Verspätet sich eines der Verkehrsmittel, kommt unweigerlich eine weitere Verspätung hinzu, weil andere Verbindungen genutzt werden müssen.

Im Vergleich hierzu ist der Flughafen Dortmund innerhalb des Stadtnetzes durch verschiedene Linien eingebunden wie zum Beispiel den Airport-Express, den Airport Shuttle sowie die Buslinien C 41 und 490, die sowohl aus den Verkehrsknoten (U-Bahn, S-Bahn) als auch vom Hauptbahnhof Dortmund eine Verbindung zum Flughafen herstellen. So dauert die Fahrt zum Flughafen ab Dortmund Hbf. mit dem AirportExpress 22 Minuten. Derzeit endet die letzte Verbindung am Flughafen um 22:52 Uhr und die letzte Abfahrt um 23:00 Uhr. Dies ist eng mit dem derzeitigen Ende der Betriebszeiten verknüpft. Es ist allerdings sehr wahrscheinlich, dass diese Verbindungen sich auf neue Betriebszeiten einstellen werden.

Im Hinblick auf die Frage, ob ein Reisender eine Umsteigeverbindung ab Dortmund nutzt, wenn er das Reiseziel per Direktflug ab Düsseldorf erreichen kann, muss man sich vor Augen halten, dass zum Beispiel bei einer Anbindung von Dortmund über München als Knoten der zeitliche Mehraufwand durch die Fahrt nach Düsseldorf den Nachteil einer Umsteigeverbindung wieder aufwiegt. Es ist nicht abwegig, dass selbst bei dem Angebot einer Direktverbindung ab Düsseldorf die Verbindung über Dortmund gewählt wird. Dazu ist inzwischen nur noch ein Buchungsvorgang erforderlich, das Gepäck wird durchgehend abgefertigt, die Verbindungen werden im Umsteigenetz bei Verspätungen aneinander angepasst und ein zusätzlicher Aufwand in Form einer längeren Fahrt vom Flughafen zum Wohnort entfällt ebenfalls.

Späte Flüge nach Münster, Paderborn oder Düsseldorf sind damit keine überzeugende Alternative, mit denen der in Dortmund bestehende Bedarf nachfragegerecht gedeckt werden könnte.

4. Öffentliches Verkehrsinteresse

Mit der Feststellung des entsprechenden Bedarfs hinsichtlich einer Inanspruchnahme der Nachtzeit besteht nach Auffassung der Genehmigungsbehörde auch ein öffentliches Verkehrsinteresse:

Der Verkehrsflughafen Dortmund dient als Flughafen des allgemeinen Verkehrs (§§ 6 Abs. 3 LuftVG, 38 Abs. 2 Nr. 1 LuftVZO) der Befriedigung öffentlicher Verkehrs- und Infrastrukturinteressen. Er unterliegt gemäß § 45 Abs. 1 LuftVZO einer Betriebspflicht und muss im Rahmen seiner luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung für den Luftverkehr offenstehen.

Die Betriebszeitenänderung in dem hier genehmigten Umfang ist angesichts der mit ihr verfolgten Ziele vernünftigerweise geboten und damit fachplanerisch gerechtfertigt. Die Ziele der Änderung, nämlich die Ertüchtigung des Verkehrsflughafens Dortmund zur bedarfsgerechten und leistungsfähigen Befriedigung einer bestehenden Luftverkehrsnachfrage, stehen mit den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes in Einklang und dienen Zwecken der Zivilluftfahrt, die Ausprägungen eines öffentlichen Interesses sind.

Auf Basis der ADV Fluggastbefragung aus dem Jahr 2016 hat ARC erarbeitet, dass im Jahr 2014 87 % der Passagiere des Flughafens Dortmund aus Nordrhein-Westfalen stammen. Hierbei ist der Aufkommensschwerpunkt mit 0,55 Mio. Passagieren in der Raumordnungsregion (ROR) Dortmund zu sehen, gefolgt von der ROR Bochum/Hagen mit 0,25 Mio. und der ROR Düsseldorf mit 1,4 Mio. Passagieren (LVP 2030, Seite 62). Daran wird deutlich, dass der Flughafen für die Bewohner der Region ein wesentlicher Faktor bei der Planung ihres Reisezieles ist.

Das Passagieraufkommen am Flughafen Dortmund hat sich von knapp 200.000 im Jahr 1990 bis zum Jahr 2000 kontinuierlich auf 720.000 Passagiere erhöht. Über Einbrüche der Zahlen als Folge des 11. September 2001 und einem generellen Einbruch des Marktes über das Jahr 2008 hinweg konnte der Flughafen seine Passagierzahlen auf fast 2 Millionen im Jahr 2015 steigern.

Wie in den Ausführungen zum aktuellen und künftigen Bedarf deutlich wird, ist der Verkehrsflughafen Dortmund in seinem Bestand nicht vollständig in der Lage, die derzeitige Nachfrage nach Luftverkehr und auch das prognostizierte künftige Luftverkehrsaufkommen ohne eine Erweiterung der Betriebszeiten in die Nachtrandzeit leistungs- und bedarfsgerecht zu bewältigen.

Eine Betriebszeiterweiterung mit Verspätungsregelung im beantragten Umfang ist im Lichte der Verkehrsfunktion des Flughafens Dortmund erforderlich. Durch diese wird die Verlässlichkeit der Infrastruktureinrichtung im Sinne ihrer Verkehrsfunktion gewährleistet und deutlich erhöht.

Hinsichtlich der nationalen und internationalen Entwicklung der Luftverkehrsnachfrage hat sich der Luftverkehr bis heute zu einem der wichtigsten Verkehrsträger weltweit entwickelt. Gerade für die Bundesrepublik Deutschland mit ihrer stark exportorientierten Volkswirtschaft, stellt das Luftverkehrssystem eine der Schlüsselinfrastrukturen dar. Die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland korrespondiert insofern mit der weltweiten Luftverkehrsnachfrage. Auch langfristig wird eine weiterhin stetig ansteigende Nachfrage an Luftverkehrsleistungen prognostiziert. Den Ausführungen im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) zufolge werden grundsätzlich kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung (aller Beförderungsmittel) in Deutschland erwartet. So wird gegenüber 2010 die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 13 Prozent zunehmen. Mit einem prognostizierten Anstieg um rund 65 % weist der Luftverkehr hierbei das mit Abstand stärkste Wachstum auf (BVWP 2030, Ziff. 10.2).

Dass sich der Flughafen Dortmund für diese prognostizierten Zahlen rüsten möchte, entspricht seiner Funktion und dient somit auch dem in Ziff. 8.1-6 des

LEP NRW vom 02. Februar 2017 formulierten Ziel. Die Sicherung und Entwicklung der regionalbedeutsamen Flughäfen umfasst insoweit nicht nur die Durchführung baulicher Maßnahmen, sondern auch den Erlass betrieblicher Regelungen, die eine bedarfsgerechte Nutzung des Flughafens auch zukünftig sicherstellen.

Vor dem Hintergrund der europäischen Verkehrsentwicklung ist die Erweiterung der Betriebszeiten eine Regelung, die laut den Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes vom 11.03.2015 (EU-VO Nr. 1315/2013, TEN-VO) dazu beiträgt, die Ausnutzung der Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes zu optimieren. Das Ziel des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist es, den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union zu festigen und einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum zu schaffen.

Laut der TEN-VO gehört Dortmund zu den Flughäfen in der Bundesrepublik, die dem Flughafen-Gesamtnetz zuzuordnen sind. Laut Artikel 10 der TEN-VO wird im Zusammenhang mit dem Aufbau des Gesamtnetzes Vorhaben allgemeine Priorität eingeräumt, die für den Ausbau der Kapazitäten des Infrastrukturanbieters erforderlich sind.

Durch die Erweiterung der Betriebszeiten wird die Anbindung an andere Flughäfen erleichtert und eine Ausweitung der Kapazität im Hinblick auf die Anbindung an Drehkreuze ermöglicht. Hierdurch wird das transeuropäische Verkehrsnetz gestärkt. Der Flughafen Dortmund erzielt mit erweiterten Betriebszeiten eine bessere Erreichbarkeit und Anbindung an die mit ihm verbundenen Regionen der Union. Diese Verbesserung der Verkehrsverbindungen trägt zur Integration des Flughafens in das Netz und somit zur Verknüpfung aller Verkehrsträger im europäischen Gesamtnetz bei.

5. Fluglärm

Mit der o.a. Betriebszeitenänderung verändert sich allerdings das Lärmgeschehen am Flughafen Dortmund. Dies betrifft sowohl die Tag- als auch die Nachtzeit.

5.1. Rechtsgrundlagen

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Beurteilung von Fluglärmimmissionen haben sich gegenüber der Genehmigung vom 23.05.2014 nicht geändert.

Die einschlägige Rechtsgrundlage stellt das Gesetz zum Schutz vor Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen (FluglärmG) vom 31. Oktober 2007 dar. Es ist gem. § 6 Abs. 4 i.V.m. Abs. 2 Satz 1 LuftVG auf die Änderung der Betriebszeiten anzuwenden. Das FluglärmG nennt dabei Grenzwerte für die Zumutbarkeit von Fluglärm. Für - wie im vorliegenden Fall einschlägig - bestehende zivile Flughäfen im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 FluglärmG sind die im § 2 Abs. 2 Ziff. 2 FluglärmG insoweit aufgeführten Grenzwerte maßgeblich.

Diese Grenzwerte markieren die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle, also die Schwelle, ab der Belastungen durch Fluglärm in Folge der Erweiterung des Flugbetriebs eines bestehenden Flughafens nicht ohne Schutzvorkehrungen oder Außenbereichsentschädigungen hingenommen werden müssen.

Der sich aus diesen Werten ergebende Lärmschutzbereich setzt sich nach dem Maß der Lärmbelastung aus zwei Schutzzonen für den Tag – der höher belasteten Tag-Schutzzone 1 und der größeren, geringer belasteten Tag-Schutzzone 2 – und einer Schutzzone für die Nacht (Nacht-Schutzzone) zusammen.

Bei der Nachtschutzzone wird unterschieden zwischen der Zone, die sich aus dem äquivalenten Dauerschallpegel von 55 dB(A) ergibt und dem sog. NAT-Kriterium, also dem Bereich, in dem pro Nacht sechs und mehr Schallereignisse mit mehr als 57 dB(A) (Innen)Schallpegel erreicht werden.

Zum Fluglärm im Sinne des Fluglärmgesetzes gehören die Lärmbelastungen der Flugbewegungen, die vom Flugplatz ausgehen oder dorthin führen, die Lärmbelastungen durch Platzrundenflüge, Überflüge über die Start- und Landebahnen in niedriger Höhe ohne Bodenkontakt, die Rollbewegungen der Luftfahrzeuge am Boden, das sog. Hoovern (also die bodennahe Flugstrecke von Hubschraubern), sowie durch den Betrieb von Hilfsgasturbinen der Flugzeuge. Diese Flugbewegungen und Schallereignisse sind nach geeigneten und anerkannten Methoden gutachtlich zu ermitteln und fließen in die Gesamtbetrachtung der Fluglärmsituation in der Umgebung des Flughafens ein. Sie bilden die Grundlage für die Abwägung der Zumutbarkeit von Fluglärm.

5.2. Taugliches Lärmgutachten

Das von der Flughafen Dortmund GmbH bei der ADU cologne in Auftrag gegebene lärmtechnische Gutachten vom 18.12.2016 stellt für den Betriebszustand des Flughafens Dortmund im Planfall 2030 (DUS zu) auf Basis des Prognosegutachtens des Airport Research Center GmbH vom 16.12.2016 die künftige Fluglärmsituation dar und vergleicht sie mit dem Zustand, wie er sich bei unverändertem Betrieb des Flughafens auf Basis der geltenden rechtskräftigen Genehmigungen darstellen würde (Nullfall 2030, DUS zu).

Dabei wurde auf Basis der gegenwärtig und zukünftig am Flughafen Dortmund verkehrenden Flugzeuggruppen sowie der Auswirkungen des Betriebs der APU an insgesamt 28 Immissionsorten der Schalldruck errechnet und hieraus Lärmkurven generiert. Die Immissionsorte umfassen auch die Wohnorte und lärmrelevanten Gebäude der Kläger im Verwaltungsstreitverfahren vor dem OVG NRW, das dem ergänzenden Verfahren voranging.

Die zur Erstellung der Lärmprognose angewandte Methode, die bereits Grundlage der angegriffenen Genehmigung vom 23.05.2014 war, entspricht dem gegenwärtigen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse. Die Eingangsdaten der Lärmprognose wurden aus der Luftverkehrsprognose

2030 laut Gutachten der Prognos AG vom 12.06.2018 wie auch nach Feststellung der Genehmigungsbehörde korrekt übernommen.

Die seit 2008 geltende Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) diene zur Auswertung dieser Daten, die Berechnungen hierzu wurden mit Hilfe eines eigens dafür entwickelten EDV-Programmes (CadnaA Version 2017 mit Modul AzB) erstellt.

Dabei wurden die prognostizierten Bewegungen der 6 verkehrsreichsten Monate im Planfall 2030 und mit dem Szenario „DUS zu“ (im Folgenden: „Planfall“) als Grundlage für die Berechnung der Lärmwerte herangezogen, da dieses Prognoseszenario das größte Bewegungsaufkommen generiert.

Die Daten wurden von der Genehmigungsbehörde überprüft. Die angegebenen Werte, sowohl für An- und Abflugstrecken als auch für die lärmrelevanten Rollereignisse (Lärmtechnisches Gutachten, Seite 6 bis 36), stimmen mit den Daten aus der LVP 2030 überein. Die Zuordnung der Lärmereignisse auf die Flugbetriebsrichtungen (Lärmtechnisches Gutachten, S. 54 bis 109) erfolgte logisch und in Anlehnung an die tatsächliche Verteilung im Mittel der letzten zehn Jahre.

Soweit seitens der DFS im März 2018 im Rahmen einer Studie zur Qualitätssicherung des Datenerfassungssystems aus 2017 einige Punkte einer Klärung seitens des Flughafens Dortmund zugeführt wurden, erfolgte dies im Zusammenhang mit der Vorbereitung der anstehenden Überprüfung der derzeitigen Lärmschutzbereiche und ihrer gegebenenfalls in 2022 erforderlich werdenden Neufestsetzung durch das MUNLV., lässt aber die Datengrundlage der vorliegenden Fluglärmprognose insofern unberührt, als die für die Erstellung der Lärmprognose seitens des LANUV laut einem Schreiben vom 23.07.2015 bestätigten Grunddaten herangezogen wurden

Im Hinblick auf die weitere Belastbarkeit des Lärmgutachtens in Übereinstimmung mit den Ausführungen hierzu im Qualitätsgutachten der Firma Prognos wird festgestellt, dass die Lärmbetrachtung vorliegend nicht

nach einzelnen Stunden erfolgt, sondern getrennt für den Tag- und den Nachtzeitraum. Da die vom Flughafen Dortmund im Verfahren modifizierten Betriebszeiten, wie bereits unter Ziff. 4.1 dieses Bescheides erläutert, keine Auswirkungen auf die Anzahl und die Verteilung der prognostizierten Flüge auf die Tag- und Nachtstunden haben, sind die im Lärmgutachten hinterlegten Flugbewegungen und deren Verteilung auch mit den modifizierten Betriebszeiten deckungsgleich.

Die Berücksichtigung des Betriebes von Hilfsgasturbinen (APU) wurde auf die Anzahl der für die 6 verkehrsreichsten Monate prognostizierten 50 verspäteten Starts nach 22:00 Uhr beschränkt, da bei Spätlandungen die APUs nicht genutzt werden. Der mit den Spätstarts in Zusammenhang stehende Betrieb der APUs wird entsprechend der Abstellpositionen aufgeführt (Lärmtechnisches Gutachten, S. 35 bis 53) und im Rahmen der üblichen Zeitdauer von 30 Minuten vor dem Start in die Lärmberechnung einbezogen.

Die Daten, die zu den Berechnungen der äquivalenten Dauerschallpegel (Tag und Nacht) und der NAT-Werte geführt haben, sind als „worst case“ Szenario zu verstehen. Ihnen liegt die größte prognostizierte Anzahl von nächtlichen Bewegungen zugrunde. Es wurden hierbei die aus der LVP 2030 resultierenden Flugbewegungszahlen angenommen, die für den Fall der Betriebszeitenerweiterung am Flughafen Dortmund bei unverändertem Betrieb in Düsseldorf prognostiziert wurden.

Auch der Betrieb der am Flughafen Dortmund in der Nachtzeit verkehrenden Hubschrauber ist nachvollziehbar bewertet worden. Dazu ist festzustellen, dass ein regelmäßiger Flugbetrieb in bestimmte Betriebsrichtungen nicht unterstellt werden kann. Dies liegt zum einen daran, dass Hubschrauber bauartbedingt nicht auf bestimmte Betriebsrichtungen fixiert sind. Zum anderen erfolgen die Abflüge regelmäßig auf direktem Weg zum Ziel, da es sich bei den Polizei- und Rettungseinsätzen in erster Linie um Notfall- oder Einsatzflüge handelt. Daher sind die Bewegungen im Hinblick auf ihre Lärmemissionen zu gleichen Teilen (je 50 %) auf die Betriebsrichtungen verteilt worden.

Hinzu kommt, dass die Hubschrauberstaffel der Polizei lediglich im wöchentlichen Wechsel mit dem Standort am Flughafen Düsseldorf in Dortmund stationiert ist. Die Zahl der Flugbewegungen im Plan- und Nullfall bleibt im Wesentlichen gleich. Diese Lärmereignisse werden nicht durch die Genehmigung beeinflusst und bedürfen daher keiner näheren Betrachtung. Sie finden jedoch ihren Niederschlag in der Berechnung und Darstellung der Lärmkurven.

5.3. Lärmauswirkungen am Tage

Für die Tagzeit gilt, dass sich durch die beantragte Änderung der Genehmigung an den Immissionsorten keine Änderungen ergeben, die nach den Vorgaben des FluglärmG erheblich wären, also zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels um mindestens 2 dB(A) führen. Die Erhöhung beträgt lediglich 0,4 bis 0,7 dB(A). (Siehe Tabelle 4, Lärmtechnisches Gutachten, Seite 24)

Die Lärmprognose kommt zu dem Ergebnis, dass die sich aus den Berechnungen ergebende Lärmkurve LA(eq) Tag > 65 dB(A) innerhalb der Tag-Schutzzone 1 der geltenden Lärmschutzbereichsverordnung aus 2012 bleibt (Anhang D, D04, Lärmtechnisches Gutachten) und die Lärmkurve LA(eq) > 60 dB(A) innerhalb der Tag-Schutzzone 2 dieser Verordnung (Anhang D, D04 Lärmtechnisches Gutachten).

Darüber hinaus wurde festgestellt, dass bei einem Vergleich der nach AzB75 errechneten Schallimmissionswerte $Leq4 > 62$ dB(A) im Planfall 2030 die entsprechenden Zonen innerhalb der im LEP Schutz vor Fluglärm festgelegten Schutzzone C läge.

5.4. Lärmauswirkungen in der Nachtzeit

Die Nachtschutzzone im Planfall entspricht der Isophone von 55 dB(A), da aufgrund der prognostizierten Schallereignisse das NAT Kriterium nicht erreicht wird. Die Nachtschutzzone liegt damit im Wesentlichen innerhalb des Flughafengeländes (Anhang D, D 05, Lärmtechnisches Gutachten). Keiner der

betrachteten Immissionsorte liegt in der sich aus dem Planfall ergebenden Nachtschutzzone.

5.4.1. Zumutbarkeitsschwelle

Die Zumutbarkeitsschwelle gem. § 2 Abs.2 Nr. 2 FluglärmG wird durch die prognostizierten nächtlichen Flugbewegungen ebenfalls nicht erreicht.

Die Zahl der prognostizierten planmäßigen Landungen im Planfall liegt dabei in der Nachtzeit bei 1.350, davon 690 in den sechs verkehrsreichsten Monaten. Verspätete Landungen sind mit einer Anzahl von 90 pro Jahr berücksichtigt, 50 davon in den verkehrsreichsten 6 Monaten.

Die Anzahl planmäßiger Starts läge im Planfall bei 0, die Anzahl der zu erwartenden Verspätungen läge bei 90 pro Jahr, davon 50 in den sechs verkehrsreichsten Monaten.

Mithin sind im Planfall insgesamt 1.530 Flugbewegungen pro Jahr, davon 790 in den sechs verkehrsreichsten Monaten, zu betrachten (s. LVP 2030, Tab. 11-4, S. 190). Die Zahl aller im Planfall durchschnittlich zu erwartenden Flugbewegungen pro Nacht beträgt ca. 4,2, in den sechs verkehrsreichsten Monaten 4,4.

Bei der Verteilung der Flugbewegungen auf die Betriebsrichtungen wird die sog. Sigma-Regel verwendet. Dabei wird die Streuung der Nutzungsanteile auf Grund der tatsächlichen Verkehrsentwicklung der letzten zehn Jahre zugrunde gelegt. Diese Methode wurde vom OVG nicht angezweifelt. Die daraus resultierenden Daten wurden im Fluglärmgutachten vom 18.12.2016 in dem Datenerfassungssystem gemäß der Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen vom 27. Dezember 2008 (AzD) für den Planfall 2030 (DUS zu) zusammengestellt. Diese Eingangsdaten wurden im Rahmen der Qualitätssicherung überprüft und sind valide.

Auf Basis dieser Eingangswerte wurde die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens errechnet. Die Berechnungen selbst wurden anhand der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) vom 19.11.2008 (BAnz. Nr. 195a vom 23.12.2008) erstellt.

Die Pegelerhöhungen in der Nachtzeit sind erheblich (bis zu 9,1 dB im Maximum, Seite. 25 des Lärmgutachtens), erreichen jedoch an keinem der Immissionsorte einen höheren Wert als 51,3 dB(A). Die Erhöhung der Pegelwerte resultiert aus der erstmaligen Inanspruchnahme der Nachtzeit durch planmäßigen Luftverkehr, bleibt aber im Ergebnis an jedem Immissionsort hinter dem NAT Kriterium 6 x 57 dB(A) innen zurück.

Hinsichtlich etwaiger Belastungen unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle ist Folgendes festzustellen:

Der Vergleich der Schutzzonen im Planfall mit den Schutzzonen, die sich für den Prognose-Nullfall ergeben würden, ermöglicht eine Aussage darüber, in welchen räumlichen Bereichen sich zusätzliche Bauverbote und Baubeschränkungen nach §§ 5 ff. FluglärmG im Planfall ergeben und welche Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs entstehen. Da die unterschiedlichen Karten des lärmphysikalischen Gutachtens die maßgeblichen Schutzzonen/Lärmkonturen sowohl für den Prognosenullfall als auch für den Planfall darstellen, kann verglichen werden, wie sich die Lärmbelastung der Bevölkerung im Planfall gegenüber dem Prognosenullfall verändert.

Im Ergebnis stellt das Gutachten fest, dass im Planfall sowie im Nullfall

- die gesetzlichen Grenzwerte für bestehende Flughäfen in der Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Ziff. 2. an keinem der Immissionsorte überschritten werden und
- an den Immissionsorten die NAT-Kriterien 6 x 57 dB(A) innen bzw. 6 x 72 dB(A) außen bei weitem unterschritten werden.

5.4.2. unterschwellige Betroffenheiten

Die Zahl der von Fluglärm betroffenen Anwohner auch in Bereichen unterhalb der im FluglärmG bezeichneten Grenzwerte (fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle) von 55 dB(A) wurden im Gutachten von Dr. Ing. Frank Dröscher vom Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz vom 19.12.2016 betrachtet.

Die Methodik zur Ermittlung der Belastetenzahlen ist auf Seite 8 des Gutachtens anschaulich und nachvollziehbar dargestellt. Die Berechnung nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (VBEB) (Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20.04.2007) entspricht dem Stand der aktuellen Lärmforschung und wird im Kapitel 3 „Methodik der Ermittlung der Belastetenzahlen“ anschaulich erläutert.

Die Darstellung der Topographie des Flughafens Dortmund im Zusammenschnitt der einzelnen Isophone in 1 dB-Schritten (Abbildungen 1 und 2 der Stellungnahme Dröscher) veranschaulicht zunächst visuell die Veränderungen der Belastungen im Nullfall 2030 und im Planfall 2030.

Die Belastetenzahlen innerhalb jedes Isophonenumgriffes bzw. jeder Isophone in 1 dB-Schritten sind in den Tabellen 1 und 2 des Gutachtens Dröscher (Seite 10 und 11) dargestellt.

Die Darstellung endet mit Ausweisung der Personen, die im Umfeld < 45 dB(A) wohnen, da hier die Geringfügigkeitsschwelle nachts festgelegt wird. Dieser Schwellenwert wurde auch im Verwaltungsverfahren zur Änderung der Nachtflugregelung am Verkehrsflughafen München zur Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001, Az.: 315-98/0-G-1 (dort S. 146), gewählt und in den verwaltungsgerichtlichen Verfahren hierzu vom BayVGH und vom BVerwG nicht beanstandet.

Die Nachtschutzzone im Planfall entspricht der Isophone von 55 dB(A), da aufgrund der geringen prognostizierten Schallereignisse das NAT Kriterium

nicht erfüllt werden wird. Diese Nachtschutzzone liegt überwiegend innerhalb des Flughafengeländes. Das Gutachten zur „Ermittlung der Fluglärm-betroffenheiten“ geht davon aus, dass es sich allenfalls um Einzelpersonen handeln kann, die innerhalb dieser Isophone von Fluglärm betroffen sein könnten (Seite 10,11,20,21).

Weiterhin ergibt sich aus dem Gutachten, dass innerhalb der Zone zwischen 55 dB(A) und 50 dB(A) rund 1.550 Personen betroffen sind. Dabei befindet sich der größte Teil der Personen in den Bereichen ab 52 dB(A) abwärts, also nicht mehr unmittelbar unterhalb der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle. Die Aufteilung innerhalb jedes Isophonenumgriffs stellt sich dabei wie folgt dar:

Betrachtungsfläche	Belastete im Planfall	Belastete im Nullfall
≥ 54 dB(A) bis < 55 dB(A)	< 50	Allenfalls Einzelpersonen
≥ 53 dB(A) bis < 54 dB(A)	50	Allenfalls Einzelpersonen
≥ 52 dB(A) bis < 53 dB(A)	550	Allenfalls Einzelpersonen
≥ 51 dB(A) bis < 52 dB(A)	550	Allenfalls Einzelpersonen
≥ 50 dB(A) bis < 51 dB(A)	400	Allenfalls Einzelpersonen

In der Zone von 49 bis 45 dB(A) sind insgesamt 10.850 Personen betroffen. Die Aufteilung innerhalb jedes Isophonenumgriffs stellt sich hier wie folgt dar:

Betrachtungsfläche	Belastete im Planfall	Belastete im Nullfall
≥ 49 dB(A) bis < 50 dB(A)	550	Allenfalls Einzelpersonen

≥ 48 dB(A) bis < 49 dB(A)	650	Allenfalls Einzelpersonen
≥ 47 dB(A) bis < 48 dB(A)	1.900	Allenfalls Einzelpersonen
≥ 46 dB(A) bis < 47 dB(A)	3.500	50
≥ 45 dB(A) bis < 46 dB(A)	4.250	50

Es ergibt sich also eine Differenz zwischen Nullfall und Planfall, die bei ca.12.300 Anwohnern läge, die von einem erhöhten Aufkommen betroffen wären.

Dies entspricht einem Anteil von unter 2 % der Bevölkerung Dortmunds (585.813 Einwohner, Quelle: Wikipedia) und Unnas (57.861 Einwohner, Quelle: Wikipedia), die unterhalb der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle von nächtlichem Fluglärm betroffen wären. Dies resultiert aus der Tatsache, dass erstmals planmäßiger Luftverkehr in diesem Zeitsegment zugelassen wird. Direkt unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle ist die Anzahl der Betroffenen gering, erst ab einem Wert von 48 dB(A) erhöht sich die Zahl der Anwohner signifikant, die diesem Lärmsegment unterworfen sind.

5.4.3. Vorbelastung

Bei der Beurteilung der Wahrnehmbarkeit des Fluglärms in diesen Bereichen muss die Vorbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr berücksichtigt werden. Anhand der Umgebungslärmkartierung des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen wurden die Immissionsbeiträge dieser Lärmverursacher seitens des Ingenieurbüros Dröscher betrachtet. So verläuft im Bereich von Unna-Massen die Autobahn A1 und im Bereich von Dortmund Sölde/Applerbeck die Verlängerung A 44 /B1 etwa entlang der 50 dB(A) Kurve. Eine Eisenbahntrasse verläuft südlich von Unna Massen innerhalb der 48 dB(A) Kurve. Die Schallpegel befinden sich in einem Bereich zwischen 70 dB(A) und 50 dB(A) und überlagern damit die durch den, Fluglärm erzeugten Pegel zum Teil erheblich. Die Schallimmissionen entlang dieser Verkehrswege wirken

sich mit deutlich höherer Intensität auf die gleichen Bereiche aus, wie die im Vergleich dazu wesentlich geringeren Lärmimmissionen durch Fluglärm.

Der Fluglärm trägt in diesen Stadtteilen daher nicht maßgeblich zur gesamten Lärmsituation bei. Relevant im Rahmen einer Gesamtlärbetrachtung wird der prognostizierte Fluglärm nur dann, wenn es fluglärmbedingt insgesamt zu einer Verschlechterung der Lärmsituation kommt, die ist vorliegend nicht der Fall.

Gleichwohl ist festzuhalten, dass eine größere Zahl von Anwohnern von nächtlichen Lärmemissionen betroffen wäre, wenn auch eine erhebliche Vorbelastung durch weiteren Umgebungslärm besteht und die meisten Betroffenen deutlich unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle belastet werden.

5.4.4. Besonders schützenswerte Einrichtungen

Die Genehmigungsbehörde hat auch die Betroffenheit besonders schutzbedürftiger Einrichtungen i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG. zu ermitteln und zu betrachten. Besonders schutzbedürftige Einrichtungen umfassen insbesondere Kindergärten, -krippen und -horte und Schulen (§ 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG) sowie Alten-/Pflegeheime und Krankenhäuser (§ 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG).

Da sich die Tagschutzzonen im Planfall vorliegend nicht vergrößern, sind alle in Betracht zu nehmenden schutzwürdigen Einrichtungen bereits in der Vergangenheit in Schallschutzerwägungen einbezogen worden. Sie müssen daher nicht noch einmal Gegenstand einer Abwägung werden, insbesondere, da sich die Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels im marginalen Bereich bewegt und das Dauerschallpegelkriterium für die Tagschutzzone 1 ≥ 65 dB(A) an keinem Immissionsort erreicht wird.

Bei der Bestimmung der Nachweispunkte wurden die wesentlichen schutzbedürftigen Einrichtungen in der Umgebung des Flughafens Dortmund ausgewählt und die Lärmwerte für alle Szenarien berechnet (s. insbesondere Tabelle 1, S. 7 des lärmtechnischen Gutachtens). Ergänzend wurde eine

Betrachtung weiterer Immissionsorte vorgenommen, deren Fluglärmbeurteilungspegel nachts zwischen 55 und 45 dB(A) liegen (Stellungnahme von ADU cologne vom 08.12.2017). Die Tabelle 1 im Schreiben von ADU cologne macht deutlich, dass der größte Teil der schutzwürdigen Einrichtungen bereits im Zusammenhang mit der Erstellung des Lärmgutachtens betrachtet und bewertet wurde. Darüber hinaus gibt es einige Schulen und Kindertagesbetreuungseinrichtungen, die jedoch bei der Betrachtung der Nachtflugsituation, aufgrund ihres ausschließlichen Tagesbetriebes, nicht näher in den Blick genommen wurden.

Im Bereich der Stadt Unna gibt es an den Immissionsorten IO 91, 92 und 93 insgesamt drei weitere Seniorenheime, die im Planfall 2030 mit einem äquivalenten Dauerschallpegel nachts von 45,8, 46,2 und 43,4 dB(A) zu im Vergleich 36,8, 37,2 und 34,1 dB(A) im Nullfall belastet würden. Diese drei Seniorenheime befinden sich in unmittelbarer Nähe von stark befahrenen Zufahrts- bzw. Durchfahrtsstraßen im Bereich der Stadt Unna, die mit einem Lärmpegel von bis zu 65 dB(A) zu deutlich höheren Emissionen in der direkten Nähe dieser Einrichtungen führen. Hinzu kommt, dass der Straßenverkehr in dem in Rede stehenden Zeitraum – anders als Fluglärm – nicht von der Maßgabe einer Reduzierung von Lärm oder Bewegungen geprägt ist. Zwar ist die Anzahl der sich dort bewegenden Fahrzeuge in diesem Zeitsegment bereits deutlich geringer als zum Beispiel im Feierabendverkehr, jedoch handelt es sich immer noch um eine recht frühe Zeit des Abends, wo viele Kraftfahrzeugfahrer von verschiedenen Tätigkeiten nach Hause fahren, sei es Arbeit, Freizeitbeschäftigungen oder private Termine. Auch der ÖPNV ist zu dieser Zeit im Stadtgebiet noch aktiv, es kommen also Emissionen von Omnibussen zu den Verkehrseignissen hinzu, die deutlich lauter sind als PKW.

Gemessen an diesen Lärmereignissen wirkt sich der im Planfall prognostizierte Fluglärm aufgrund der Anzahl der Lärmereignisse und der dort zu vernehmenden Stärke von max. 45,8 dB(A) nicht so aus, dass er die Gesamtlärmsituation maßgeblich verschlechtert.

6. Gesamtabwägung

Das öffentliche Verkehrsinteresse an der im obigen Umfang festgelegten Betriebszeitenerweiterung überwiegt gegenüber dem im. § 29 b LuftVG normierten besonderen Lärmschutzinteresse der Anwohner an einer von Fluglärm ungestörten Nachtruhe.

Ein Nachtflugbedarf für geplante Landungen und für verspätete Flugbewegungen am Verkehrsflughafen Dortmund und damit ein entsprechendes öffentliches Verkehrsinteresse ist nach den obigen Feststellungen gegeben.

Dieser Bedarf folgt aus den Erfordernissen einer effektiven Umlaufplanung von Luftfahrzeugen, der Anbindung an Drehkreuzflughäfen über spätabendliche Abbringerflüge sowie aus abendlichen Verspätungen von Starts und von Landungen. Mit einer Betriebszeitenänderung wird die Stellung und Rolle des Flughafens Dortmund innerhalb der Luftverkehrsinfrastruktur des Landes NRW gesichert, erweitert und den raumplanerischen Zielen des Landes entsprochen. Demgegenüber tritt das Schutzinteresse der Anwohner an einer ungestörten Nachtruhe in der betroffenen Nachtrandzeit zurück.

Gem. § 29 b Abs. 1 S. 2 LuftVG ist auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Der Begriff der Nachtruhe indiziert, dass der durch die übliche Geschäftigkeit verursachte Taglärm verstummen und sich durch eine Lärmpause die Nacht vom Tag unterscheiden soll. Dies bedeutet, dass auch seitens der Genehmigungsbehörde im besonderen Maße darauf geachtet werden muss, dass Lärm, der durch Flugbetrieb entstehen kann, nur insofern zugelassen wird, als der Bedarf hierfür nachgewiesen wurde und dieser so gewichtig ist, dass er auch bei in besonderem Maße geübter Rücksicht auf eine ungestörte Nachtruhe der Anwohner diese letztlich doch überwiegt. Die Anwohner sollen weitestgehend vor Lärmereignissen geschützt werden. So soll vermieden werden, dass die Anzahl der Lärmereignisse unwägbar oder unbegrenzt stattfinden kann, auch

um sicher zu stellen, dass zur eigentlichen Nachtkernzeit hin die Anzahl der Flugbewegungen deutlich abnimmt und schließlich zum Erliegen kommt.

Bislang wurden die Anwohner des Flughafen Dortmund lediglich mit gelegentlichen nächtlichen Lärmereignissen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr konfrontiert aufgrund der bestehenden Verspätungsregelung, die 20 Spätlandungen im Monat gestattete.

ARC hat als Fazit seiner Luftverkehrsprognose 2030 einen Bedarf für eine Erweiterung der Betriebszeiten am Flughafen Dortmund bis 23.00 Uhr für geplante und bis 23:30 Uhr für verspätete Landungen errechnet. Zudem hält der Gutachter verspätete Starts bis 23.00 Uhr für erforderlich (LVP 2030, S. 185). Der Antrag der Flughafen Dortmund GmbH umfasst eine allgemeine Verlängerung der Betriebszeit für Landungen ohne dass die Anzahl der Bewegungen limitiert wird.

Dem Antrag wird jedoch hier nur insofern entsprochen, als aus Lärmschutzgründen die Zahl der planmäßigen Landungen in diesem Zeitraum auf die Anzahl von 4 im Durchschnitt der sechs verkehrsreichsten Monate beschränkt wird.

Ausweislich der LVP 2030 (Seite 189) kommt es für den Fall, dass die Betriebszeiten am Flughafen Dortmund erweitert werden und für den Flughafen Düsseldorf keine Kapazitätserweiterung genehmigt werden, im Jahr prognostisch zu einer Zahl von 1.530 Bewegungen in der Nacht. In den sechs verkehrsreichsten Monaten läge die Zahl bei 790 Flugbewegungen, d.h. bei etwa 4,4 Bewegungen pro Nacht. Sieht man von den verspäteten Bewegungen ab, sind dies 690 in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres, demnach 3,83 planmäßige Bewegungen.

Den Ausführungen der LVP 2030 folgend, sind dies die voraussichtlichen Auswirkungen der Luftverkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030, die im Falle des maximal anzunehmenden Verkehrs am Flughafen Dortmund generiert werden. Eine letztliche Sicherheit, dass die Situation sich in diesem Umfang

tatsächlich so entwickelt, gibt es allerdings nicht. Bei einer unbeschränkten Betriebszeit in dem nachgefragten Zeitfenster bestünde daher eine Unsicherheit seitens der Anwohner, ob die Lärmsituation sich ungeachtet aller Prognosen nicht doch in eine noch deutlich belastendere Situation verändern könnte.

Eine Prognose kann insoweit immer nur eine Tendenz aufzeigen, es wohnen ihr grundsätzlich Unsicherheiten inne. Um diese Unsicherheiten im Interesse der Anwohner hier zu begrenzen und zum Schutz der Nachtruhe hält die Genehmigungsbehörde die Limitierung des Luftverkehrs auf 4 planmäßige Bewegungen pro Tag im Durchschnitt der sechs verkehrsreichsten Monate und 16 Verspätungen pro Monat für sachgerecht. Jenseits dieser Maximalanzahl an nächtlichen Flugbewegungen wird es somit keinen seitens der Flughafen Dortmund GmbH generierten Luftverkehr geben.

Hinsichtlich verspäteter Flugbewegungen hat die Flughafen Dortmund GmbH beantragt, verspätete Starts, die planmäßig vor 22.00 Uhr hätten stattfinden sollen, bis 23.00 Uhr nach vorheriger Genehmigung (PPR) zuzulassen. Die Genehmigungsbehörde hat dem Antrag insoweit stattgegeben, als verspätete Starts, die planmäßig vor 22.00 Uhr hätten stattfinden sollen, bis 22.30 Uhr zugelassen werden können. In dieser Zeitspanne können die meisten der verspäteten Starts abgewickelt werden. Ein das berechnete Lärmschutzinteresse der Anwohner überwiegendes öffentliches Verkehrsinteresse an noch späteren Starts ist angesichts deren erheblicher Lärmauswirkungen in der fortschreitenden Nachtzeit hier demgegenüber nicht erkennbar.

Grundsätzlich wurde der Nachtflugbedarf für verspätete Flugbewegungen von ARC plausibel und nachvollziehbar aufgezeigt. Die Folgen einer generellen Nichtzulassung verspäteter Starts sind mit derart gravierenden Nachteilen für alle am Luftverkehr Beteiligten verbunden, dass diesen Flügen im Rahmen der Abwägung in dem hier festgelegten Umfang ein besonderes, überwiegendes Gewicht gegenüber den berechtigten Lärmschutzinteressen beigemessen wird.

Jedoch ist im Hinblick auf die einzelnen Zeitscheiben ebenfalls zu berücksichtigen, dass die Lärmschutzinteressen umso mehr ins Gewicht fallen, je später die Zeit in Richtung Nachtkernzeit fortschreitet. Mit der Verspätungsregelung für Starts in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 22:30 Uhr können ca. 82 % der Verspätungen abgedeckt (LVP 2030, S. 179) und damit ein Nachteil für die Passagiere in Form einer erzwungenen Übernachtung am Flughafen Dortmund vermieden werden. Gemessen an der prognostizierten Anzahl von 90 verspäteten Starts im gesamten Jahr (LVP 2030, S. 190), von denen ca. 82 % noch innerhalb der Verspätungstoleranz starten können, ist es seitens des Antragstellers hinzunehmen, dass der Zeitraum von 22:30 Uhr an aus Lärmschutzgründen von den besonders belastenden Lärmemissionen eines Startvorgangs frei bleibt.

Die Flughafen Dortmund GmbH hat weiterhin im Rahmen einer PPR-Regelung die Zulassung verspäteter Landungen im flugplanmäßigen Verkehr von 23.00 Uhr bis 23.30 Uhr, welche planmäßig vor 23.00 Uhr hätten stattfinden sollen, beantragt. Die Verkehrsinteressen bei verspäteten Landungen überwiegen hier nach Auffassung der Genehmigungsbehörde im Rahmen der Abwägung gegenüber den Lärmschutzinteressen der Anwohner.

Durch die Gestaltung des Antrages mit Starts bis 22:00 Uhr und Landungen bis 23:00 Uhr inklusive einer angemessenen Verspätungsregelung ist sichergestellt, dass nur Flugzeuge, die auch über Nacht am Flughafen verbleiben oder dort ihren Heimatstandort haben, verkehren dürfen. Das reguliert zum einen die Anzahl der Flugbewegungen in diesem Zeitsegment erheblich. Zum anderen ist die Anzahl der in Rede stehenden prognostizierten verspäteten Landungen von 90 pro Jahr vergleichsweise gering. Daher treten die Lärmschutzinteressen – aus den bereits genannten Gründen – hinter das Verkehrsinteresse zurück.

Um den Belangen des Lärmschutzes insbesondere im Rahmen der Verspätungsregelung darüber hinaus Rechnung zu tragen, war es aus Sicht der Bezirksregierung notwendig, die in der Genehmigung vom 28.09.2005

maximal zugelassene Anzahl von 20 Spätlandungen im Monat durch eine neue Regelung zu ersetzen.

Ausweislich der LVP 2030 S. 190 ist im Prognoseplanfall Szenario „DUS zu“ mit einer Anzahl von 180 verspäteten Bewegungen zu rechnen, 100 davon fallen in die sechs verkehrsreichsten Monate. Dies entspricht im Mittel einer Anzahl von 15 Bewegungen im Monat, 16,6 in den verkehrsreichsten 6 Monaten. In Anbetracht der Tatsache, dass keine Starts nach 22:30 Uhr zugelassen werden, wird die Anzahl von maximal 16 Bewegungen pro Monat, verteilt auf Starts und Landungen, dem begründeten Ansinnen einer Verspätungsregelung gerecht und stellt eine den Lärmschutzbedürfnissen der Anwohner Rechnung tragende Regelung dar.

Zusätzlich zu den Betriebsregelungen im Nachtzeitraum, die nur einen begrenzten Teil dieses Zeitraums und vornehmlich die Nachtrandstunde zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr betreffen, werden Einschränkungen verfügt, die dazu führen, dass – von ganz begrenzten Ausnahmen abgesehen – der Verkehr innerhalb der Zeiträume von 22.00 Uhr bis 22.30 Uhr, 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr und zwischen 23.00 Uhr bis 23.30 Uhr kontinuierlich zur Nacht hin abnimmt. Schließlich ist zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr nur mit sehr wenigen Flugbewegungen zu rechnen, da hier nur noch verspätete Landungen planmäßiger Flüge zugelassen sind.

IV. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Eine gegen diesen Genehmigungsbescheid erhobene Klage hat gem. § 10 Abs. 4 Satz 1 LuftVG in Verbindung mit den §§ 6 Abs. 5 Satz 2, 8 Abs. 1 LuftVG

keine aufschiebende Wirkung. Es kann jedoch ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung gem. § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO gestellt werden. Der Antrag kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle gestellt und begründet werden.

Hinweis:

Die Klage kann zulässigerweise nur gegen Inhalte dieser Genehmigung gerichtet werden, deren Rechtmäßigkeit nicht bereits durch die Urteile des Oberverwaltungsgerichtes des Landes Nordrhein-Westfalen vom 03.12.2015, Az.: 20 D 78/14, 20 D 79/14, 20 D 95/14, 20 D 98/14 rechtskräftig festgestellt worden ist.

Im Auftrag

gez. König

V. 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
BGBl	Bundesgesetzblatt
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
FluglärmG	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 31.10.2007 (BGBl. 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 (BGBl. I S. 2980)
2. FlugLSV	Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung) vom 08.09.2009 (BGBl. I S. 2992)
3. FlugLSV	Dritte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärm-Außenwohnbereichs-entschädigungs-Verordnung) vom 20.08.2013 (BGBl. I S. 3292)
GPU	Ground Power Unit - bodengebundene Stromversorgung
ICAO	International Civil Aviation Organization - Internationale Zivilluftfahrtorganisation

IFR	Instrument Flight Rules - Instrumentenflugregeln
LEP	Landesentwicklungsplan
LuftVG	Luftverkehrsgesetz vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes vom 23.02.2017 (BGBl. I S. 298)
LuftVO	Luftverkehrsordnung vom 29.10.2015 (BGBl. I S. 1894), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung zur Regelung des Betriebes von unbemannten Fluggeräten vom 30.03.2017 (BGBl. I S. 683)
LuftVZO	Luftverkehrszulassungsordnung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Bestimmungen zur Berücksichtigung von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugschraubern vom 12.12.2016 (BGBl. I S. 2864)
NN	Normal Null - Höhe des Meeresspiegels
NRW	Nordrhein-Westfalen
OVG	Oberverwaltungsgericht
PPR	Prior Permission Required - vorherige Genehmigung (des Platzhalters) erforderlich
S/L-Bahn	Start- und Landebahn
VFR	Visual Flight Rules - Sichtflugregeln
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686 in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.03.1991, zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 12.07.2018 (BGBl. I S. 1151)
VwVfG NW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen vom 12.11.1999 (GV. NRW S. 602), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 17.05.2018 (GV. NRW S. 244)