

06.09.2011

Sitzungsvorlage Nr. 154/11

Verkehrsflughafen Dortmund

Antrag auf Änderung der Betriebsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Luftverkehrsgesetz

Gremien	Ausschuss für Planung und Verkehr	Sitzungsdatum	20.09.2011
Gremien	Kreisausschuss	Sitzungsdatum	10.10.2011
Gremien	Kreistag	Sitzungsdatum	11.10.2011
Organisationseinheit	Planung und Mobilität	Berichterstattung	Leiß, Sabine
Beratungsstatus	öffentlich		
Budget-Nr.	01 , Zentrale Verwaltung	Haushaltsjahr	2011
Produktgruppen-Nr.	01.11 , Planung und Mobilität	Finanzielle Auswirkungen	0,00 €
Produkt-Nr.	01.11.02 , Kommunale, regionale und überregionale (Fach-)Planungen		

Beschlussvorschlag

Der Landrat wird beauftragt, die Stellungnahme der Bezirksregierung Münster zu übersenden.

Begründung der Vorlage

Aufgrund des Schreibens der Bezirksregierung Münster vom **23.05.2011** ist der Kreis Unna ebenso wie die Kommunen Bönen, Fröndenberg, Holzwickede, Kamen, Schwerte und Unna gehalten bis zum 18.10.2011 zum Antrag der Flughafen Dortmund GmbH auf Ausweitung der Betriebszeiten (Pkt. B) eine Stellungnahme abzugeben.

A) Entwicklungen des Flughafens Dortmund seit den 90-iger Jahren

Mit Schreiben vom 23.07.1993 hatte die Flughafen Dortmund GmbH an das damalige Ministerium für Städtebau und Verkehr (MSV NRW) die Verlängerung der Start- und Landebahn von 1.050 m auf 2.000 m, die Aufstufung vom Verkehrslandeplatz zum Flughafen sowie die Festlegung eines zulässigen Höchstabfluggewichtes auf 75 t beantragt.

In diesem Zusammenhang wurden die Verfahren zur Änderung der raumordnerischen Regelungen im Landesentwicklungsplan IV (LEP IV, Schutz vor Fluglärm; Darstellung der Lärmschutzzonen) und dem Gebietsentwicklungsplan Dortmund/Unna/Hamm (24. Änderung des GEP's) durchgeführt, um die planungsrechtlichen Grundlagen für das beantragte Vorhaben zu schaffen. Dabei setzte sich der Kreis Unna sehr intensiv mit dem Antrag auseinander und forderte bereits zu diesem Zeitpunkt den Ausbau der Start- und Landebahn durch eine Verlegung nach Westen durchzuführen (Drucksache KT-Vorlage 263/94).

Mit Wirkung vom 11. Juni 1995 ist die diesbezüglich durchgeführte 24. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes (GEP) im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land NRW bekannt gemacht worden. Der Bezirksplanungsrat nahm in diesem Verfahren die Forderung des Kreises Unna auf und stellte klar, die Verlegung der Start- und Landebahn im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens prüfen zu lassen. Dabei ging es um die Verlegung der Start- und Landebahn nach Westen, um den schutzwürdigen Belangen der Bürgerinnen und Bürger im Stadtgebiet Unna nachzukommen.

Die zeichnerische Darstellung im GEP 1995 wurde durch die neue, geänderte Aussage des Ziels 73 (1) wie folgt formuliert: „Der Flugplatz Dortmund-Wickede soll zur Anbindung an das Luftverkehrsgesetz bedarfs- und funktionsgerecht zum Regionalflughafen ausgebaut werden“.

Dieses Ziel wurde gestützt durch die Neufassung der Erläuterungen, dass u.a. die Funktion des Flughafens für den **Geschäftsreiseverkehr** bestimmt ist und der Darlegung, dass der **Flugtourismus** nicht Aufgabe des Flughafens sei. Insoweit entsprachen diese Ausführungen sinngemäß auch den Forderungen aus der Drucksache 263/94 des Kreises Unna.

Aufgrund des weiter steigenden Passagieraufkommens und um die betriebswirtschaftlichen Abläufe der damals in Dortmund ansässigen Regionalfluggesellschaft Eurowings zu befriedigen, stellte die Flughafen Dortmund GmbH mit Schreiben vom 12.04.1996 den Antrag, die Start- und Landebahn von 1.050 m auf 1.450 m zu verlängern und gleichzeitig das Höchstabfluggewicht auf 75 t zu erhöhen. Dieses Verfahren war

als Zwischenschritt zum Antrag vom 23.07.1993 gedacht, um kurzfristig gewissen Handlungserfordernissen Rechnung tragen zu können.

Das Verfahren wurde seitens der zuständigen Bezirksregierung Münster im Rahmen einer Plangenehmigung (einschl. einer Bürgerbeteiligung) durchgeführt. Der Kreis Unna nahm nur zu den verfahrensrechtlichen Aspekten Stellung, weil die inhaltliche Auseinandersetzung bereits im Verfahren der LEP- und GEP-Änderung erfolgte (siehe Drucksache KT-Vorlage 263/94). Der Kreistag Unna beschloss in seiner Sitzung am 25.06.1996 die Vorlage der Verwaltung, in der Bedenken hinsichtlich des gewählten Verfahrens erhoben wurden. Das gewählte Verfahren entsprach nicht seiner Auffassung, sondern er setzte sich nachdrücklich dafür ein, dass anstelle eines Plangenehmigungsverfahrens ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen sei, um eine entsprechende Partizipation der Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten (siehe Drucksache Resolution 17/96 und Drucksache KT-Vorlage 135/96).

Die Bezirksregierung Münster erteilte nach Abwägung der Argumente mit Bescheid vom 17.03.1997 die Genehmigung zum Ausbau der Start- und Landebahn auf 1.450 m sowie die Erhöhung des höchstzulässigen Abfluggewichtes auf 55 t.

Die grundsätzlichen Voraussetzungen zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Dortmund-Wickede zum Verkehrsflughafen Dortmund wurden mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 24.01.2000 der Bezirksregierung Münster getroffen. Dieser beinhaltet sowohl die Tatbestände, die einer Planfeststellung gem. § 8 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) unterliegen (z.B. Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.000 m Gesamtlänge) als auch die Tatbestände gem. § 6 LuftVG (z.B. Regelung über die Betriebszeiten von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr; das Höchstabfluggewicht bei Starts auf 75 t), die zu der Betriebsgenehmigung gehören.

In seiner Sitzung am 17.06.1997 hatte der Kreistag Unna im Rahmen des hierzu durchgeführten Verfahrens zum Antrag der Flughafen Dortmund GmbH vom 23.07.1993 einstimmig folgenden Beschluss gefasst:

„Der Kreistag des Kreises Unna lehnt nunmehr jeden Ausbau des Verkehrslandesplatzes und namentlich eine Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.000 Meter entschieden ab, da sie auf anderen Grundbedingungen basieren. Das gilt insbesondere für alle Versuche, zunächst und gleichsam in Vorleistung die Start- und Landebahn sowie die Abfertigungsanlagen in einem Maße auszubauen, dass dies nur um den Preis eines unbegrenzten Touristikbetriebes zu finanzieren ist“ (Drucksache KT-Vorlage 95/97 sowie TOP 4 der Sitzung am 17.06.1997).

Dieser Beschluss wurde vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Aufsichtsratssitzung der Flughafen Dortmund GmbH vom 13.06.1997 gefasst, in der sich der Aufsichtsrat mit einer bis dahin nie dagewesenen Deutlichkeit zum Tourismusverkehr positioniert hatte.

Die Ausführungen und Inhalte des Planfeststellungsbeschlusses im Verhältnis zu den erhobenen Forderungen des Kreises Unna wurden ausführlich in der KT-Vorlage vom 30.03.2000 (Drucksache 51/00) dargestellt.

Als Antwort auf den Planfeststellungsbeschluss vom 24.01.2000 entschied sich der Kreistag in seiner Sitzung am 30.05.2000 zu einer Resolution als politische Antwort, in dem er noch einmal seine Enttäuschung und sein Befremden zum Ausdruck gebracht hatte, weil die im Verfahren vorgebrachten Einwände weitestgehend unberücksichtigt geblieben sind (Drucksache 88/00).

Ungeachtet der Resolution und der ablehnenden Haltung des Kreises Unna beantragte die Flughafen Dortmund GmbH mit Schreiben vom 09.04.2001 (rd. 14 Monate nach Erlass des Planfeststellungsbescheides) die Betriebsgenehmigung zu ändern. Nach Auffassung des Betreibers sei es betriebswirtschaftlich zwingend notwendig, eine Karenzzeitregelung für Flugbewegungen im flugplanmäßigen Verkehr nur für Landungen in der Zeit von 22.00 Uhr – 24.00 Uhr zu erhalten.

Diese Vorgehensweise löste einen massiven Protest der Bevölkerung aus, der auch vom Kreistag nachhaltig unterstützt wurde, so dass die Flughafen Dortmund GmbH den Antrag mit Schreiben vom 02.05.2001 zurückzog.

Aufgrund des neuerlichen Vorstoßes zur Einführung einer Karenzzeitregelung wurde in der Kreistagsitzung am 04.12.2001 eine erneute Resolution (Drucksache 220-1/01) verabschiedet, um auf die Einhaltung der im Planfeststellungsbeschluss geregelten Betriebszeiten sowie die Startgewichtsgrenzen hinzuwirken.

Nicht unerwartet stellte die Flughafen Dortmund GmbH mit Schreiben vom 21.12.2001 nebst Ergänzung vom 06.02.2002 den Antrag auf Einführung einer Verspätungsregelung von 22.00 – 23.00 Uhr sowie die Neuregelung der Tonnagebegrenzung (auch über 75 t hinaus, abhängig vom Flugzeugtyp, die in der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen enthalten sind). Die hierzu verfasste Stellungnahme des Kreises Unna (Drucksache 134/02) stellte unmissverständlich das Schutzbedürfnis der Bevölkerung in den Vordergrund und lehnte das Vorhaben erneut entschieden ab.

Die Bezirksregierung Münster änderte mit Bescheid vom 29.01.2003 antragsgemäß die entsprechenden Textpassagen in der Betriebsgenehmigung.

Gegen die im Bescheid getroffenen Regelungen hatte u.a. die Stadt Unna geklagt, so dass der Bescheid aufgrund des Beschlusses des OVG NRW vom 28.09.2003 modifiziert werden musste. Danach ist bei der Überschreitung von 20 Verspätungen im Monat für weitere Spätlandungen die Zustimmung der Luftaufsicht der Bezirksregierung Münster erforderlich.

In der Zwischenzeit wurde im Rahmen der Neuaufstellung des GEP (Dortmund/Kreis Unna/Hamm) auch das den Flughafen Dortmund betreffend Ziel gemäß den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 24.01.2000 angepasst. In der nach wie vor gültigen Formulierung heißt es nunmehr, „der leistungsfähig ausgebaute regionale Verkehrsflughafen soll in seinem derzeitigen Bestand (Start- und Landebahn, Lärmschutzkurven) gesichert werden“ (Ziel 33 im GEP Dortmund/Kreis Unna/Hamm; bekanntgemacht 09.08.2004) (hierzu auch u.a. Drucksachen 117/02 und 051/03). Die zeichnerische Darstellung entspricht ebenfalls noch den bisherigen Regelungen (Anlage 1).

Eine weitere Änderung der Betriebsgenehmigung erfolgte mit Bescheid vom 07.05.2009 der Bezirksregierung Münster, die aufgrund von Gerichtsurteilen ihren Bescheid vom 29.01.2003 in Bezug auf die beklagte Tonnageregelung (höchstzulässige Abflugmasse von 100 t) entsprechend anpassen musste.

Aufgrund der anhaltenden, weiteren Diskussionen um den Ausbau des Flughafens Dortmund wurde der damalige Geschäftsführer, Herr Kossak, in den Ausschuss für Planung und Verkehr (Sitzung am 28.04.2008) eingeladen. Dort erläuterte er die Entwicklungsperspektiven für den Dortmunder Flughafen, die u.a. eine Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.800 m vorsieht.

In der Folgezeit wurden in den politischen Diskussionen der Stadt Dortmund verschiedene Ausbauszenarien erörtert. Als Ergebnis dieser Diskussionen wurde per Ratsbeschluss vom 18.11.2010 der Geschäftsführung des Dortmunder Flughafens der Auftrag erteilt, die erforderlichen Verfahren zur Änderung der Betriebsgenehmigung einzuleiten.

B) Aktuelle Antragsstellung

Die Flughafen Dortmund GmbH hat daraufhin mit Schreiben vom 28.12.2010 bei der Bezirksregierung Münster einen weiteren Antrag auf Änderung der Betriebsgenehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) gestellt. Ziel dieses Antrages ist die Änderung der luftrechtlichen Genehmigung vom 14.07.1986 i.d.F. vom 24.01.2000, zuletzt geändert am 07.05.2009 mit dem Inhalt, die Betriebszeit um eine halbe Stunde bzw. eine ganze Stunde für am Flughafen stationierte bzw. verbleibende Flugzeuge zu verlängern sowie eine Verspätungsregelung einzuführen. Die einzelnen Unterlagen und Gutachten sind unter folgender Internetseite abrufbar: <http://www.dialog-dortmund-airport.de/airport-info-neu/entwicklung/gutachten/>

Durch den Änderungsantrag sollen die entsprechenden Passagen (Ziff. 7 und Ziff. 7a) der luftrechtlichen Genehmigung wie folgt geändert werden:

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

Ziff.	bisherige luftrechtliche Genehmigung	Antrag
7a	<p>Flugzeuge im flugplanmäßigen Verkehr (scheduled flights), deren planmäßige Landung gemäß Flugplan bis 22:00 Uhr Ortszeit am Flughafen Dortmund vorgesehen ist, dürfen nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) noch bis 23:00 Uhr (Ortszeit) landen.</p> <p>Es dürfen nur Flugzeuge für eine verspätete Landung zugelassen werden, die aufgrund ihrer besonderen lärmarmen Bauweise in der Bonusliste (für Landungen) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen bzw. in neueren Regelungen, die die Bonusliste ablösen, enthalten sind.</p> <p>Die Genehmigung des Platzhalters (PPR) darf nur erteilt werden, wenn sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung ergibt.</p> <p>Sofern die Zahl von 20 Verspätungen in einem Monat überschritten werden sollte, dürfen weitere Spätlandungen in dem betreffenden Monat nur noch mit Zustimmung der örtlichen Luftaufsicht zugelassen werden.</p>	<p>Flugzeuge im flugplanmäßigen Verkehr (scheduled flights), deren planmäßige Landungen bzw. Starts auf dem Verkehrsflughafen Dortmund bis 22:30 vorgesehen sind, dürfen nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) noch bis 23:00 Uhr (Ortszeit) starten und landen. Flugzeuge im planmäßigen Verkehr (scheduled flights), die auf dem Verkehrsflughafen Dortmund stationiert sind oder über Nacht auf dem Verkehrsflughafen Dortmund verbleiben und deren planmäßige Landung gemäß Flugplan bis 23:00 Uhr (Ortszeit) auf dem Verkehrsflughafen Dortmund vorgesehen sind, dürfen nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter (PPR) noch bis 23:30 Uhr (Ortszeit) landen.</p> <p>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.</p> <p>Die Genehmigung des Platzhalters (PPR) darf nur erteilt werden, wenn sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung ergibt.</p>

Ziff.	bisherige luftrechtliche Genehmigung	Antrag
7a	Diese kann insbesondere bei Vorhersehbarkeit und/oder mehrfacher Wiederholung einer Verspätung auf einer Flugverbindung ihre Zustimmung zur PPR-Ausübung versagen. Anträge sind durch den Platzhalter bei der örtlichen Luftaufsicht zu stellen.	

Der Antrag auf Änderung der Betriebsgenehmigung wird im Wesentlichen mit der betriebswirtschaftlichen Notwendigkeit zur Abdeckung der Bedarfssituation sowie zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit begründet.

Mit Schreiben der Bezirksregierung Münster vom **23.05.2011** wird u.a. der Kreis Unna zum Planungsvorhaben der Flughafen Dortmund GmbH gemäß § 28 Verwaltungs-verfahrensgesetz (VwVfG NRW) angehört. Die Stellungnahme sollte zunächst bis zum 22.07.2011 übersandt werden. Auf Antrag des Kreises Unna vom 14.06.2011 ist ihm eine Fristverlängerung bis zum 18.10.2011 gewährt worden. Den im Beteiligungsverfahren angeschriebenen Kommunen im Kreis Unna (Bönen, Fröndenberg, Holzwickede, Kamen, Schwerte und Unna) wurden ebenfalls auf den jeweiligen Antrag eine individuelle Fristverlängerung gewährt.

In der Bürgermeisterkonferenz, die am 21.09.2011 stattfindet, wird über den Antrag der Fraktion der Bündnis 90/Die Grünen vom 03.06.2011 über eine mögliche Unterstützung der Kommunen noch einmal diskutiert.

Der Entwurf der Vorlage wurde den Kommunen zur Information bereits zur Verfügung gestellt.

C) Stellungnahme der Verwaltung

Der Kreis Unna sieht mit tiefer Besorgnis das weitere Aushebeln wichtiger Parameter der Betriebserlaubnis und somit auch den Versuch, die für die Gesundheit der Menschen wichtige Nachtruhe weiter einzuschränken. Er lehnt daher mit aller Deutlichkeit die beantragte Änderung der Betriebsgenehmigung ab.

Zu den einzelnen Sachverhalten des Antrages der Flughafen Dortmund GmbH wird zudem ausgeführt:

I. Planungsrecht

Die Flughafen Dortmund GmbH begründet ihr Planungsvorhaben mit der besonderen Bedarfssituation und hat hierzu verschiedene Gutachten erstellen lassen. Vor Erteilung einer Genehmigung ist nach § 6 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz u.a. zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht.

Grundsätzlich gelten für alle vorhabensbezogenen Maßnahmen, dass diese im Einklang mit dem entsprechenden Planungsrecht stehen müssen. Die Darstellung des Flughafens Dortmund im GEP Dortmund/Kreis Unna/Hamm beinhaltet gleichzeitig die Ausweisung des Lärmschutzgebietes mit seinen

Schutzzonen, die im Landesentwicklungsplan IV (Schutz vor Fluglärm) vom 17.08.1998 festgelegt worden sind. Im Ziel 33 des GEP's wird ausgeführt, dass „der leistungsfähig ausgebaute regionale Verkehrsflughafen Dortmund in seinem derzeitigen Bestand (Start- und Landebahn, Lärmschutzkurven) gesichert werden soll.“

Mit der vorliegenden Antragsstellung wird die Nachtruhe (22.00 Uhr – 06.00 Uhr; Definition § 9 Landes-Immissionsschutzgesetz) weiter deutlich eingeschränkt. Gleichzeitig wird gutachterlich (ADU cologne vom 22.03.2010) ausgeführt, dass durch das neue Fluglärmgesetz vom 07.06.2007 erstmals verankerte NAT-Kriterium (NAT = gleiche oder höhere Pegel sind bis zur angegebenen Zahl bei Maximalpegelhäufigkeiten möglich) die Nachtschutzzone im Planfall 2025 in Richtung Unna wesentlich breiter und um ca. 3,6 km über den derzeitigen Lärmschutzbereich hinausgeht (Anlage 2).

Hinsichtlich der Darstellung von Schutzzonen ist zu beachten, dass es sowohl Schutzzonen nach dem LEP IV (Gesetz und Verordnungsblatt vom 17.09.1998) und Schutzzonen gemäß Fluglärmgesetz gibt.

Im LEP IV wird ein Lärmschutzgebiet in drei Schutzzonen A (über 75 dB (A)), B (67-75 dB (A)) und C (62-67 dB (A)) unterteilt. Im LEP IV wird hierzu ausgeführt, dass „durch die langfristige Orientierung des LEP Schutz vor Fluglärm (LEP IV) ist sichergestellt, dass bei den zivilen Flugplätzen eine Vergrößerung der dargestellten Lärmschutzgebiete nicht zu erwarten ist. Es gelten innerhalb dieser Schutzzonen Planungsbeschränkungen für die Regionalplanung- und Bauleitplanung.

Die hiervon zu unterscheidenden Lärmschutzbereiche gemäß Fluglärmgesetz hatten zum damaligen Zeitpunkt zwei Schutzzonen (Zone 1: von 75 dB (A) und mehr; Zone 2: 67 – 75 dB (A)) und regelt etwaige Bauverbote. Seit der Novellierung des Fluglärmgesetzes im Jahr 2007 gibt es nunmehr drei Schutzzonen (Tag-Schutzzone 1 > 65 dB (A); Tag-Schutzzone 2 > 60 dB (A); Nachtschutzzone > 55 dB (A); NAT-Kriterium > 6x72 dB (A)).

Obschon es einen Unterschied zwischen den Darstellungen der Schutzzonen nach dem Landesentwicklungsplan IV und den Schutzzonen nach dem Lärmschutzbereich gemäß derzeitigem Fluglärmgesetz gibt, darf man die Tatsache jedoch nicht außer Acht lassen, dass der neue Lärmschutzbereich u.a. die Nachtschutzzone weit über die bisher dargestellten Lärmschutzgebiete gemäß LEP IV hinausgehen wird. Seinerzeit wurde im Gesetz- und Verordnungsblatt NRW Nr. 36 vom 17.09.1998 dargelegt, dass das Lärmschutzgebiet gemäß LEP IV größer als der Lärmschutzbereich gemäß Fluglärmgesetz ist, weil der LEP IV eine dritte Schutzzone umfasst. Der damalige Lärmschutzbereich gemäß Fluglärmgesetz wurde nur in zwei Schutzzonen unterteilt (Anlage 3).

In den vorliegenden Antragsunterlagen wird jedoch deutlich, dass bei Umsetzung der Vorgaben durch das novellierte Fluglärmgesetz die Lärmschutzbereiche sich massiv erweitern werden, so dass die bisherige Darstellung der Schutzzonen des LEP IV in Frage zu stellen ist und ebenfalls zwingend einer Neuberechnung- und darstellung bedarf.

Demzufolge steht das Verfahren nicht im Einklang mit den im GEP dargestellten Lärmschutzgebieten und widerspricht somit auch dem Ziel Nr. 33, so dass zunächst die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das weitere Vorgehen in Form eines Änderungsverfahrens der Landes- und Regionalplanung herzustellen sind.

Des Weiteren übt der Kreis Unna Kritik an der Vorgehensweise der Bezirksregierung Münster, die mit Schreiben vom **04.05.2011** eine Anhörung zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche am Flughafen Dortmund durchführt, ohne dass Bezug zum jetzigen Verfahren (ebenfalls Bezirksregierung Münster) zur Änderung der Betriebszeiten am Flughafen Dortmund genommen wird. Die Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche geht zurück auf das neue Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLärmG), das am 07.06.2007 in Kraft getreten ist. Danach müssen die Lärmschutzbereiche (Tag-Schutzzone 1, Tag-Schutzzone 2, Nachtschutzzone) zunächst berechnet und kartenmäßig dargestellt sowie anschließend festgesetzt werden. Dieses Verfahren hätte eigentlich bereits bis zum Ende des Jahres 2009 abgeschlossen sein müssen (§ 4 Abs. 4 Fluglärmgesetz).

In diesem Zusammenhang ist es verwunderlich, dass in dem Gutachten von ADU cologne (Prognose über die Lärmimmissionen aus dem Flugverkehr des Flughafens Dortmund im Jahr 2025 unter Berücksichtigung einer Ausweitung der Betriebszeiten) vom 22.03.2010 bereits Lärmschutzbereiche als Bestand ausgewiesen werden, die aber zunächst von der Bezirksregierung Münster im Verfahren zur Festsetzung der Lärmschutzbereich festgesetzt werden müssen. Dieses Verfahren ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

Der Kreis Unna hat die Unterlagen zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche lediglich zur Kenntnisnahme erhalten, während die Kreisstadt Unna zu einer Stellungnahme aufgefordert wurde und mit Schreiben vom 07.06.2011 hierzu eine Stellungnahme abgegeben hat.

In dieser Stellungnahme wird u.a. bemängelt, dass das Verfahren zur Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche nicht auf die aktuellen Prognoseunterlagen vom Flughafen Dortmund zurückgreift und dass ferner durch die Ausweitung der Lärmschutzbereiche die Planungshoheit der Kreisstadt Unna weiter beeinträchtigt wird.

Die Gemeinde Holzwickede ist sogar erst mit Schreiben vom 26.08.2011 zu einer Stellungnahme aufgefordert worden. Der Kreis Unna hat eine Beteiligung im Verfahren zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche ebenfalls beantragt.

Die Verfahren können somit nicht separat voneinander betrachtet werden. Es ist zunächst erforderlich eine Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche unter Berücksichtigung der aktuellen und zukünftigen geplanten Entwicklungen am Dortmunder Flughafen vorzunehmen.

II. Prognosen

Hierbei gilt es festzuhalten, dass die Gutachter bei der Erstellung ihrer Unterlagen von einer beantragten Betriebszeitenregelung im Normalbetrieb von 06.00 Uhr bis 23.00 Uhr (statt 22.30 Uhr) mit

Verspätungsregelung bis 24.00 Uhr (statt 23.30) (ohne Beschränkung der Bewegungszahl) ausgegangen sind.

Erst aufgrund der politischen Entscheidung des Rates der Stadt Dortmund vom 18.11.2010 wurden den eigentlichen Gutachten ergänzende Stellungnahmen beigelegt.

Lt. Gutachten (S. 75 Deselconsulting: Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Dortmund bis zum Jahr 2025) geht man für Deutschland von einem jährlichen Wachstum von 2,4 Prozent p.a. für den Prognosezeitraum 2008 bis 2025 aus. In Bezug auf den Flughafen Dortmund wird folgendes im Gutachten von Deselconsulting (S. 77) ausgeführt: „ Insgesamt weichen damit die wirtschaftlichen Wachstumserwartungen wie auch die Bevölkerungsentwicklung im Luftverkehrs- und Fernmarkt Dortmund in ihrer Entwicklung bis zum Jahr 2025 lediglich geringfügig von den für das gesamte Bundesgebiet prognostizierten Entwicklungen ab, so dass die Übertragbarkeit des für Deutschland prognostizierten durchschnittlichen Wachstums der Luftverkehrsnachfrage von 2,5 Prozent p.a. von vollem Umfang vertretbar ist.“

Dabei wird auch dargelegt, dass aufgrund des demografischen Faktors von der Annahme einer Steigerung der Gruppe der über 64-jährigen und einer steigenden Mobilität der jungen Senioren bei gleichzeitigem Rückgang der Bevölkerung in Deutschland ausgegangen wird. Danach wird ein Zuwachs der über 64-jährigen um 9 Prozent und gleichzeitig ein Rückgang der 16- bis 44-jährigen um 39 Prozent prognostiziert. In NRW soll diese Entwicklung lt. den Unterlagen des Gutachters weniger extrem und nicht so stark ausgeprägt sein.

Ob und in welcher Häufigkeit gerade der Personenkreis der über 64-jährigen das Flugzeug als Reisemittel nutzen wird, wobei das zur Verfügung stehende Einkommen im Alter ein maßgeblicher Faktor sein wird, lässt sich dem Gutachten nicht entnehmen. Unbestritten ist, dass die Bevölkerung gerade bei den jungen und mittleren Jahrgängen in den nächsten Jahren massiv abnehmen wird, die aber zurzeit noch den überwiegenden Anteil der Flugreisenden stellen. Es kann somit nicht zwingend unterstellt werden, dass bei dieser demografischen Entwicklung (Weniger aber Älter) trotzdem das Passagieraufkommen steigt.

Nach den Angaben im Gutachten erfolgte die größte Marktschöpfung des Flughafens Dortmund im Jahr 2008 mit rd. 35 Prozent in den Städten Dortmund und Hamm sowie dem Hochsauerlandkreis. Über die Marktschöpfung aus dem Kreis Unna werden keine Angaben gemacht.

Lt. Bevölkerungsvorausberechnung des Landes Nordrhein-Westfalen bis zum 01.01.2025 (Stichtag 04.08.2011), wird die Bevölkerung der Stadt Dortmund bis dahin um 1,44 %, die der Stadt Hamm um 4,90 % und die des Hochsauerlandkreises um 10,33 % abnehmen (Vergleich Kreis Unna; Abnahme um 9,03 %), so dass vor diesem Hintergrund die Wachstumsprognosen nicht nachzuvollziehen sind.

Die Wachstumserwartungen bzw. -prognosen werden jedoch lt. Gutachten noch von einer Vielzahl weiterer Indikatoren maßgeblich beeinflusst.

In dem v.g. Gutachten des Büros Deselconsulting werden auch Aussagen zur allgemeinen Ölpreisentwicklung getätigt. Es kann nachvollzogen werden, dass eine Prognostizierbarkeit der Ölpreisentwicklung aufgrund der vielfältigen Faktoren und der Unwägbarkeiten von politischen Entwicklungen in den Erdölproduzierenden Ländern äußerst schwierig ist. Die Aussage des Gutachters, dass dem Ölpreis in der vorliegenden Fluggastprognose nur ein „mäßiges Gewicht“ zugemessen wird, ist jedoch unverständlich und nicht nachvollziehbar. Der Schwerpunkt der betriebswirtschaftlichen Entwicklungen an dem Flughafen Dortmund liegt in der Tatsache begründet, dass die sog. „Billigflieger“ (Wizz Air, easyJet etc.) zum Teil dort stationiert sind und entsprechende Destinationen bedienen. Das Betriebsergebnis dieser Fluggesellschaften wird auch maßgeblich durch die Ölpreisentwicklung beeinflusst, so dass negative Veränderungen entsprechende Auswirkungen auf die Kostenkalkulation haben. In diesem Maße sind Billigflieger aufgrund Ihrer Kostenstruktur wesentlich stärker von Veränderungen betroffen als die anderen Airlines („Die Billigfluglinie easyJet ist vor allem durch stark gestiegene Treibstoffkosten noch tiefer in die roten Zahlen gerutscht. Deshalb werde auch über Preiserhöhungen nachgedacht, sagte Vorstandchefin Carolyn Mc Call am Dienstag“; dpa 10.05.2011).

Mit der Verabschiedung des Luftverkehrssteuergesetzes vom 09.12.2010 wird beim Abflug eines Fluggastes von einem inländischen Startort eine Luftverkehrsabgabe erhoben. Diese richtet sich nach der Flugstrecke und kann zwischen 8 Euro (Kurzstreckenflüge), 25 Euro (mittlere Strecken) und 45 Euro (Langstreckenflüge) betragen. Die Auswirkungen dieser Abgabe sollen nach Angabe des Flughafenverbandes ADV gerade auch die Billigfluggesellschaften spüren. Nach einem Artikel im Handelsblatt vom 06.08.2011 haben bereits mehrere Billigflieger ihr Angebot deshalb ausgedünnt. Die vorliegenden Unterlagen treffen hierzu keine Aussagen, weil bei der Erstellung des Gutachtens das Gesetz noch nicht vorlag, so dass entsprechende Untersuchungen und Ausführungen zu den Auswirkungen noch nachzuholen sind.

In Anbetracht der Tatsache, dass mit der Ausweitung der Betriebszeiten in die Nachtruhe eingegriffen werden soll, ist das Gutachten nicht substantiell genug, um den Nachweis zu führen, dass die Ausweitung der Flugzeiten zwingend notwendig und dass diese Maßnahme zur angenommenen Bedarfsabdeckung ausdrücklich erforderlich ist. Dies gilt umso mehr, als das bei der Erstellung der Unterlagen der Gutachter noch von ganz anderen Parametern ausgegangen ist und seine Ergänzung vom 12.11.2010 diesbezüglich zu keinem anderen Erkenntnisgewinn führt.

In einem weiteren Gutachten der Firma Deselconsulting wird der besondere Bedarf für die Ausweitung der Flugbetriebszeit dargestellt. Das ausführliche Gutachten wurde im Februar 2010 erstellt und ging von Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22.00 und 24.00 Uhr aus. In der Ergänzung vom 12.11.2010 wird in der Zusammenfassung ausdrücklich dargelegt, dass eine Verschlechterung der Rahmenbedingungen das Risiko erhöht, dass die prognostizierten Passagierzahlen und Flugbewegungen nicht erreicht werden. In einer weiteren Ergänzung vom 16.05.2011 werden die Auswirkungen moderater beschrieben und dargelegt. Hier wird unterstellt, dass u.a. die Betriebszeitenänderung zu einer Ausweitung der planbaren Zeiten mit zusätzlicher Verspätungstoleranz zu einer Verbesserung der Flexibilität und damit zu einer größeren Akzeptanz der Airlines führen wird. In dem Gutachten vom Februar 2010 wurden dezidiert u.a. für die

Fluglinien easyJet und germanwings die Betriebsumläufe und Auswirkungen der Betriebszeiterweiterung zuzüglich der Verspätungstoleranz dargestellt. Hierbei wird wiederholt betont, dass eine Flugbetriebszeit von 17 Stunden zwingend erforderlich ist.

Gestützt wird dies durch die Ausführungen im ersten Gutachten vom Februar 2010, in dem beschrieben wird, dass im Zusammenhang mit unterschiedlichen Zeitzonen auch von nicht in Dortmund übernachtenden Flugzeugen Landungen nach 22.00 Uhr und folgende Starts bis 23.00 Uhr ausgelöst werden. Diese Vorgehensweise wäre jedoch durch die Antragsstellung selbst nicht mehr gedeckt, die eine allgemeine Betriebszeit bis 22.30 Uhr vorsieht. Nur für Flugzeuge, deren planmäßige Landungen bzw. Starts bis 22.30 Uhr vorgesehen sind, sollen nach vorheriger Genehmigung durch den Platzhalter noch bis 23.00 Uhr starten und landen dürfen. Insofern sind die Ergänzungen zum Hauptgutachten in sich inkonsistent und bedürfen der Klarstellung.

Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, dass gerade für die Fluggesellschaft Wizz Air, die einen Großteil des Passagieraufkommens am Flughafen Dortmund abwickelt, derartige Überlegungen nur am Rande dargestellt werden, ohne dass die zukünftige Entwicklung gerade dieser Airline Berücksichtigung findet.

Diesbezüglich ist es auch unabdingbar erforderlich die Neuausrichtung von Air Berlin und ihre Auswirkungen für den Dortmunder Flughafen darzustellen. Derzeit gibt es noch keine verlässlichen Rahmendaten, aus denen hervorgeht, wie sich Air Berlin zukünftig verhalten wird, so dass die im Gutachten getätigten Aussagen noch einmal einer kritischen Würdigung bedürfen.

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, dass auch der besondere Bedarf und damit die Erforderlichkeit für die Ausweitung der Flugzeiten unter den geänderten Vorzeichen nicht erkennbar und letztendlich nicht schlüssig dargelegt werden.

III. Änderung der Betriebszeiten (Thema Lärmimmissionen)

Die Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen des vorliegenden Antrags erfolgt seitens des Büros ADU cologne (Prognose über die Lärmimmissionen aus dem Flugverkehr des Flughafens Dortmund im Jahre 2025 unter Berücksichtigung einer Ausweitung der Betriebszeiten (Planfall 2025) vom 22.03.2010 und richtet sich nach § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Fluglärmsgesetzes (FluglärmG; neugefasst durch Bek. v. 31.10.2007); (bestehender ziviler Flugplatz im Sinne § 4 (1) Nr. 1 und 2).

Aus der Schallimmissionskarte des Gutachtens von ADU cologne „Prognose 2025 Nacht mit Bestand“ geht deutlich hervor, dass das Häufigkeit-Maximalpegelkriterium 6 x 72 dB(A) dazu führt, dass die Nachtschutzzone über Unna-Massen und Unna deutlich ausgeweitet wird. Das NAT-Kriterium ist nach Tab. 5.2.3 an 3 Immissionsorten in Unna überschritten, an einem weiteren punktgenau getroffen (s. „5.3 Fazit des Gutachtens“). Das NAT-Kriterium legt die Anzahl der erlaubten Überschreitungen des NAT-Wertes fest (es wird daher auch als Häufigkeits-Maximalpegelkriterium bezeichnet. Häufigkeit hier: 6 Mal). Es regelt nicht, wie hoch die einzelnen Überschreitungen sein dürfen.

In unserem Fall gilt 6 mal 57 dB(A) innen. Für Betrachtungen außen sind laut Fluglärmsgesetz 15 dB(A) draufzuschlagen, so dass man auf die 6 mal 72 dB(A) kommt, die maximal pro Nacht überschritten werden dürfen.

Hinsichtlich der Tag-Schutzzone 2 (LAeq > 60 dB(A)) zeigt sich, dass das bestehende Lärmschutzgebiet, von dieser weit überschritten wird, insbesondere über Ober-Massen (Anlage 3). In dieser kartografischen Darstellung ist leider das bestehende Lärmschutzgebiet nach der Darstellung im GEP nicht enthalten, sonst wäre das negative Ergebnis noch offensichtlicher zu erkennen (Insoweit wurde zum Vergleich die derzeitige Darstellung im GEP in der Anlage 3 vorgenommen). In den Unterlagen des Gutachters werden bei den kartografischen Darstellungen der Lärmschutzbereiche, diese an mehreren Stellen als Bestand dargestellt, die jedoch – wie bereits erwähnt – zunächst von der Bezirksregierung Münster zunächst ermittelt und festgesetzt werden müssen.

Abgesehen von der erheblichen Einschränkung der Stadt Unna in ihrer Planungshoheit für die innenstadtnahen Bereiche verschlechtern sich die als Grundkonsens im Baugesetzbuch normierten gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse (s. BauGB § 1 „Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung“) der Bevölkerung deutlich.

Hinzu kommt, dass mit dem angestrebten späteren Ausbau der Landebahn (s. ADU cologne, „1. Einleitung und Aufgabenstellung“; Größenordnung des angestrebten späteren Ausbaues wird nicht genannt) mit weiteren Steigerungen des Lärmpegels und ggf. Ausweitung der Lärmschutzbereiche zu rechnen ist, da laut der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AZB) vom 19.11.2008 unter anderem luftfahrzeugklassenspezifische Kenngrößen verwendet werden. Mit einer verlängerten Landebahn ist daher u. a. mit anderen Luftfahrzeugklassen zu rechnen. Wie sich diese vom Flughafenbetreiber angestrebte Entwicklung auf eine weitergehende Ausweitung der Lärmschutzbereiche auswirkt, ist mit den vorliegenden Unterlagen nicht abzuschätzen.

Den Antragsunterlagen ist zur Interpretation des Gutachtens der ADU cologne eine „Lärmmedizinische Stellungnahme“ von Prof. Scheuch enthalten.

Er bezieht sich in seiner Bewertung im Wesentlichen auf eine „Synopsis“, an der er selbst mitgewirkt hat, hingegen zieht Prof. Scheuch den Sachverstand bei anderen Veröffentlichungen (z. B. des Umweltbundesamtes UBA) in nicht nachvollziehbarer Weise in Zweifel. Dies betrifft auch die WHO-Nightnoise-Guidelines (s. UBA „Telegramm: Umwelt und Gesundheit“, Ausg. 06/2009), die u. a. von Prof. Scheuch in seinem Sinne interpretiert werden.

In den Night-Noise-Guidelines (NNG) for Europe wird für L_{night},außen der Wert 55 dB(A) als Interimszielwert als Minimalziel angegeben, der als Mindestanforderung in Situationen erreicht werden sollte, wo der NNG (40 dB(A)) kurzfristig nicht zu erreichen ist.

Weiterhin wird von den Experten des UBA „darauf hingewiesen, dass dieser Wert kein gesundheitlich abgeleiteter Grenzwert ist. Empfindliche Gruppen können bei dieser Lärmbelastung nicht hinreichend geschützt werden.“

Prof. Scheuch interpretiert diese Ausführungen der WHO-NNG insofern, dass der Eindruck entsteht, dass er die Richtigkeit der in den NNG festgelegten Werte verneint.

Dabei verleugnet Prof. Scheuch jedoch ein übergreifendes Ziel aller in Richtlinien und Gesetzen festgelegten Werte, nämlich den Lärmschutz - und insbesondere den Nachtlärmschutz - gegenüber dem Status Quo zu verbessern.

Das legt prinzipiell auch Prof. Scheuch in Kapitel 3.5, S. 22ff. dar. Die Lärmproblematik hat sich in den vergangenen Jahrzehnten durch die fortschreitende Entwicklung der Industriegesellschaft insbesondere in den Bereichen Straßenverkehrs- und Fluglärm stetig zum Schlechteren entwickelt.

Der Antrag des Dortmund Airport setzt diese Entwicklung leider fort: Die bisher „unterbliebene“ Belästigung bzw. Gefährdung durch Nachtflugbetrieb soll nun erstmals geschaffen werden.

Zu diesem Zweck wird versucht, zumindest die als offenbar zu niedrig für den Dortmund Airport empfundenen offiziellen Richt- und Grenzwerte zu relativieren.

Die Ausführungen von Prof. Scheuch zum Fluglärmgesetz in Kapitel 3.6 (S. 24) sind an der Stelle, wo er sich zu den im Fluglärmgesetz fixierten Werte äußert, wenig hilfreich mit frei gewählten Beispielen für andere (höhere) Geräuschpegel (z. B. Sprechen, Schnarchen, Konzert) in einen vergleichenden Zusammenhang stellt, unsachgemäß. Er erwähnt nämlich an dieser Stelle nicht, dass es sich bei den von ihm gewählten Beispielen (abgesehen von Arbeitsschutzmaßnahmen) eben nicht um fixierte Werte (wie es sie etwa für Straßenverkehr in der 16. BImSchV gibt) handelt, sondern eben um willkürliche Beispiele (z. B. für „starken Straßenverkehr“ mit einem relativ gewählten Wert von 80 dB(A)), die mit der hier zu bewertenden Sachlage nichts zu tun haben.

Verstärkt wird die Bewertung von Prof. Scheuch durch die Unterschlagung der Tatsache, dass in einschlägigen Vorschriften auch z. B. Ruhezeiten während des Tages, so etwa in der Mittagszeit und am frühen Abend mit besonderen Zuschlägen bedacht werden, also deren Schutzbedürftigkeit vom Vorschriftengeber besonders anerkannt wird. Folgende Beispiele für konkrete gesetzliche Normierung werden hier angeführt:

- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm - vom 26. August 1998: „6.5 Zuschlag für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit“: 06:00 - 07:00 Uhr, 20:00 - 22:00 Uhr, an Wochenenden darüber hinaus von 07:00 - 09:00 Uhr und 13:00 Uhr - 15:00 Uhr)
- Sportanlagenlärmschutzverordnung - 18. BImSchV - vom 18. Juli 1991: § 2 (5) Nr. 3 „Ruhezeiten“: auch hier sind für bestimmte Zeiten am Morgen, Mittag und Abend besondere Schutzziele normiert.
- Messung, Beurteilung und Verminderung von Geräuschimmissionen bei Freizeitanlagen (RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8827.5 - (V Nr.) v. 23.10.2006) Nr. 3.3 „Beurteilungszeiten“: für die Bewertung der Nachtzeit wird die lauteste Stunde herangezogen, in den Ruhezeiten gelten im Vergleich zu den Nicht-Ruhezeiten abweichende Werte.

Es ist seitens Prof. Scheuch auch unsachgemäß, die Nachtzeit (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr), die auch in anderen einschlägigen Vorschriften (z. B. der 16. BImSchV, der TA-Lärm, Sportanlagenlärmschutzverordnung) zur Anwendung kommt, im Interesse des Antragstellers nun „gefühl“ in zwei Teile aufteilen zu wollen, nämlich den scheinbar „guten“ ersten und den scheinbar „bösen“ zweiten Teil.

Zitat: „Der erste Teil der Nacht ist nach Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung weniger empfindlich gegenüber Störungen als der zweite Teil der Nacht“. Und weiter: „Ein nicht unbeträchtlicher Teil der Deutschen Bevölkerung geht zwischen 22.00 und 23.00 Uhr zu Bett, teilweise nach 23.00 Uhr.“ (s. Kapitel 3.6, S. 24 der Lärmmedizinischen Stellungnahme).

Dem entgegenhaltend könnte man genauso formulieren: „Ein nicht unbeträchtlicher Teil der Deutschen Bevölkerung geht zwischen 21.00 und 22.00 Uhr zu Bett, teilweise vor 21.00 Uhr.“ Prof. Scheuch grenzt die Gruppe der Schutzbedürftigen, die vor 22.00 Uhr zu Bett gehen, wie z. B. viele Berufstätige und insbesondere Kinder mit derartigen nicht wissenschaftlichen belegbaren Aussagen gezielt aus.

Prof. Scheuch argumentiert zudem in Kapitel 4 seiner Ausarbeitung, Schulen und Kindergärten als Immissionsorte (s. ADU-Gutachten) seien nichtbeachtlich. Es fehlen in dem Gutachten von ADU cologne allerdings Krankenhäuser und Pflegeheime. Die Aussagen über die Nichtbeachtung von Schulen und Kindergärten sind mit aller Deutlichkeit in Zweifel zu ziehen. Bedingt durch die in den Nachtzeitraum erweiterten Betriebszeiten werden sich auch tagsüber die Flugbewegungen deutlich erhöhen, anders sind die prognostizierten Fluggastzahlen ansonsten nicht zu erreichen. Also kann keineswegs argumentiert werden, Schulen und Kindergärten seien von der Betriebszeitenerweiterung nicht betroffen.

Setzt man die Ausarbeitung von Prof. Scheuch in ein Verhältnis zu anderen sachverständigen Veröffentlichungen, wie z. B. des Umweltbundesamtes, so zeigt sich die von Prof. Scheuch betriebene Verharmlosung der Auswirkungen des vorliegenden Antrags der Flughafen Dortmund GmbH.

Die vom Umweltbundesamt im UMID 01/2011 (s. dort Seite 30) geäußerte Vision der Europäischen Kommission (CALM II Network 2007), „schädliche Auswirkungen aller Lärmquellen bis zum Jahr 2020 zu vermeiden und ruhige Gebiete vor Lärm zu schützen“, wird durchweg konterkariert.

Der Präsident des Umweltbundesamtes, Herr Jochen Flasbarth, spricht in einem Interview deutlich die Empfehlung eines Nachtflugverbotes von 22.00 bis 06.000 Uhr aus (Berliner Morgenpost am 19.07.2011).

Mittlerweile gibt es eine Fülle von Studien (Spandauer Gesundheitssurvey 2003, NaRoMi Studie 2004, Greiser 2006 u. 2009/10, Hyena Studie 2008, C. Erikson Studie 2007), die im Gegensatz zu der Haltung von Prof. Scheuch belegen, dass nächtlicher Fluglärm krank macht.

Vor diesem Hintergrund ist aus der Sicht des vorbeugenden Gesundheitsschutzes von einer Ausweitung der Betriebszeiten Abstand zu nehmen, um dem notwendigen Ruhebedürfnis – vor allem auch der Kinder – Rechnung zu tragen.

IV. Selbstgenehmigung durch den Flughafenbetreiber (PPR-Regelung)

Im Rahmen des Antrages soll zudem die uneingeschränkte PPR-Regelung gelten. Dies würde bedeuten, dass der Flughafenbetreiber künftig selbstständig und ausschließlich den Verkehr von Flugzeugen nach 23.00 Uhr genehmigt.

Der Kreis Unna fordert die Beibehaltung der bisherigen Genehmigungspraxis, die dem Flughafen mit Bescheid vom 28.09.2005 zugestellt wurde. Darin wird explizit geregelt, dass bei der Überschreitung von 20 Verspätungen in einen Monat, diese nur noch mit Zustimmung der Luftaufsicht zugelassen werden. Dieser Bescheid erging vor dem Hintergrund des Gerichtsverfahrens beim OVG Münster und der hierzu richterlicherseits ergangenen Hinweise auf die Kontrollfunktion der Luftaufsicht der Bezirksregierung Münster.

V. Antragsgegenstand

Der Antrag der Flughafen Dortmund GmbH vom 28.12.2010 soll zu einer weiteren Ausweitung der Betriebszeiten führen. Dabei ist nicht zu verkennen, dass dieser Antrag in dieser Form nicht der betriebswirtschaftlichen Erforderlichkeit geschuldet, sondern Ausdruck des kleinsten politischen mehrheitsfähigen Nenners in der Stadt Dortmund ist. Das zeigt sich unmittelbar darin, dass die Gutachter zunächst von ganz anderen Voraussetzungen bei der Erstellung der Gutachten ausgegangen sind. Bereits jetzt wird im Steckbrief 05/2010 der Flughafen Dortmund GmbH ganz unmissverständlich dargelegt, dass die Verlängerung der Start- und Landebahn – an beiden Enden um 150 m – auf dann 2.300 m für die Airport-Entwicklung unerlässlich ist. Daher ist dieser Antrag, wie teilweise auch schon in den Jahren zuvor, als weiterer kleiner Zwischenschritt zu werten.

Abschließend ist nicht erkennbar, warum bei der vorhandenen Flughafendichte in NRW der Bevölkerung eine weitere Verschlechterung der Lebensbedingungen zugemutet werden sollte. „Regionale Wettbewerbs- oder Wirtschaftsförderung einschließlich damit verbundener Arbeitsplatzeffekte ist nicht zwingend an ein bestimmtes Infrastrukturvorhaben (Flughafenausbau) geknüpft, sondern kann auch auf andere Art und Weise erreicht oder verfolgt werden“, Urteil OVG Münster vom 31.05.2011; Flughafenausbau Münster-Osnabrück)

Zusammenfassend ist an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich festzuhalten, dass die Ausweitung der Betriebszeiten, abgelehnt wird. Dem Schutz der Bevölkerung auf Einbehaltung der Nachtruhe ist den wirtschaftlichen Interessen der Flughafen Dortmund GmbH uneingeschränkt Vorrang zu geben.