



öffentlich

Fachbereich 61	Dezernent(in) / Geschäftsführer StR Steitz	Datum 26.10.2010
verantwortlich Bernd Kunert	Telefon 22612	Dringlichkeit

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Hörde	02.11.2010	Empfehlung
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung, Wohnen und Immobilien	03.11.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Huckarde	03.11.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Brackel	04.11.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Aplerbeck	09.11.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Hombruch	09.11.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	09.11.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Scharnhorst	09.11.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Eving	10.11.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	10.11.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Mengede	10.11.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Lütgendortmund	16.11.2010	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-West	17.11.2010	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	18.11.2010	Empfehlung
Rat der Stadt	18.11.2010	Beschluss

### Tagesordnungspunkt

Flughafen Dortmund:

- Verlängerung der Start- und Landebahn und
- Änderung der Betriebszeiteneignung nach § 6 Abs. 4 S. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

### Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt begrüßt die Absicht der Flughafen Dortmund GmbH die Rahmenbedingungen des Flughafens den Anforderungen des modernen Luftverkehrs anzupassen. Den geplanten Veränderungen wird wie folgt zugestimmt:

#### 1. Verlängerung der Start- und Landebahn

Der Rat der Stadt stimmt der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zur Verlängerung der Start- und Landebahn auf insgesamt 2.300 m zu. Nach Abschluss des Verfahrens (voraussichtlich 2015/16) soll anhand der Kosten, der dann bestehenden Luftverkehrssituation und der zu erwartenden Betriebsergebnisse über die tatsächliche Umsetzung entschieden werden.

---

## 2.1 Verlängerung der Betriebszeiten

### a) Beschlussalternative der Verwaltung

Der Rat der Stadt stimmt folgenden neuen Betriebszeiten zu:

- Allgemeine Betriebszeit von 6:00 Uhr bis 22:30 Uhr, Verspätungsregelung (Landungen und Starts) bis 23:00 Uhr
- Für in Dortmund stationierte Fluggeräte gilt die allgemeine Betriebszeit von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr, Verspätungsregelung (Landungen und Starts) bis 23:30 Uhr.

### b) Beschlussalternative des Aufsichtsrates der Flughafen GmbH

Der Rat der Stadt stimmt folgenden neuen Betriebszeiten zu:

- Allgemeine Betriebszeiten von 6:00 bis 23:00 Uhr  
Verspätungsregelung (Landungen und Starts) bis 23:30 Uhr.

## 2.2 Evaluierung der neuen Betriebszeiten

Der Rat der Stadt erwartet, dass 5 Jahre nach Einführung der neuen Betriebszeitregelung eine Überprüfung hinsichtlich der Mehrkosten für den Flughafen und der erwarteten Stabilisierungseffekte für das Luftverkehrsaufkommen erfolgt. Eine Zurückführung auf die heutigen Betriebszeiten ist dann grundsätzlich möglich.

## 3. Entwicklung zum Öko-Air-Port

Der Rat der Stadt erwartet, dass die Flughafen Dortmund GmbH im Sinne des Aufsichtsratsbeschlusses ein Energiekonzept, ein Mobilitätskonzept sowie ein Lärminderungskonzept entwickelt. Die Ergebnisse sind kontinuierlich im laufenden Betrieb des Flughafens zu berücksichtigen. Dem Rat der Stadt wird einmal jährlich hierzu berichtet.

## Rechtsgrundlage

Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.06.2007 (BGBl. I.S. 698) zuletzt geändert durch das Gesetz vom 05.08.2010 (BGBl. I. S. 1126)

Raumordnungsgesetz (ROG) vom 18.08.1997 (BGBl. S. 2081, 2102), zuletzt geändert durch den Artikel 10 des Gesetzes vom 09.12.2006 (BGBl. I.S. 2833)

Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Dortmund

### **Finanzielle Auswirkungen**

Für die Stadt Dortmund ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen.

Ullrich Sierau  
Oberbürgermeister

Wilhelm Steitz  
Stadtrat

---

## Begründung

### 1. Kurzfassung der Vorlage

Der Flughafen Dortmund ist mit seinen international zahlreichen Flugverbindungen eine wichtige Verkehrsdrehscheibe für das Dortmunder Umland sowie für das gesamte Ruhrgebiet. Seine zentrale Lage sowie sein großes Einzugsgebiet ermöglichen grundsätzlich zusätzliches Wachstum in der Metropole Ruhr, wenn die betrieblichen Rahmenbedingungen den Anforderungen des modernen Luftverkehrs entsprechen.

Der Aufsichtsrat der Flughafen Dortmund GmbH hat am 11.06.2010 u. a. beschlossen, ein Änderungsgenehmigungsverfahren zur Anpassung der Betriebszeitengenehmigung, die einen zukünftigen Betrieb des Dortmunder Flughafens in der Zeit vom 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr mit einer Verspätungsregelung für Starts- und Landungen bis 23:30 Uhr erlaubt, einzuleiten.

Darüber hinaus wünscht der Aufsichtsrat, ein Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.300 m durchzuführen. Nach dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens (voraussichtlich 2015/2016) soll anhand der Kosten und der dann voraussichtlich bestehenden Luftverkehrssituation sowie der zu erwartenden Betriebsergebnisse über die entwickelte Verlängerung der Start- und Landebahn entschieden werden. Weitere Punkte betreffen den Klimaschutz, Lärmschutz und nicht flugbezogene wirtschaftliche Aktivitäten (s. Punkt 10 der Vorlage).

Mit Schreiben vom 03.08.10 hat der Aufsichtsratsvorsitzende der Flughafen Dortmund GmbH, Herr Guntram Pehlke, den Oberbürgermeister gebeten, die Zustimmung des Rates der Stadt zu den veränderten Betriebszeiten und der Verlängerung von Start- und Landebahn einzuholen.

Verwaltungsseitig wird hinsichtlich der Betriebszeiten eine gegenüber dem Aufsichtsratsbeschluss veränderte Regelung vorgeschlagen:

Danach soll die allgemeine Betriebszeit von derzeit 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr auf 22:30 Uhr mit einer Verspätungsregelung bis 23:00 Uhr verlängert werden.

Die in Dortmund stationierten Luftfahrzeuge erhalten grundsätzlich eine Betriebszeitgenehmigung von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr. Verspätete Flugbewegungen (Starts und Landungen) können bis 23:30 Uhr durchgeführt werden.

Die neue Betriebszeitenregelung ist nach 5 Jahren zu überprüfen.

Sollte sich im Ergebnis herausstellen, dass die erweiterten Zeiten nicht die gewünschten Ziele zur Stabilisierung des Luftverkehrsaufkommens bzw. zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens erreichen, sind die Betriebszeiten auf den derzeitigen Genehmigungsstand zurückzusetzen.

Zusätzlich wird die Geschäftsführung des Dortmunder Flughafens gebeten, sich entsprechend dem Aufsichtsratsbeschluss mit dem Thema Klimaschutz nachhaltig zu befassen und ein Energiekonzept, ein Mobilitätskonzept sowie ein Lärminderungskonzept zu entwickeln. Die Ergebnisse derer sind dem Rat der Stadt Dortmund vorzulegen und kontinuierlich im laufenden Betrieb des Flughafens zu berücksichtigen. Der Rat der Stadt Dortmund ist hierüber regelmäßig einmal im Jahr zu informieren.

## 2. Beratungsfolge der Gremien

Um die Ratssitzung am 18.11.2010 erreichen zu können wird empfohlen, diese Beschlussvorlage in der vorgeschlagenen Gremienfolge beraten zu lassen. Bedingt durch die Ferientermine im Herbst tagen die Bezirksvertretungen nicht im Monat Oktober. Daraus ergibt sich die abweichende Beratungsfolge, so dass der zuständige Fachausschuss AUSWI ausnahmsweise vor den Bezirksvertretungen tagen wird.

## 3. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus dem § 41 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW).

Die Beteiligung der Bezirksvertretungen erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 27.06.2008 in der Fassung der Änderungssatzung vom 02.11.2009.

## 4. Personal

Für die Stadt Dortmund ergeben sich keine personellen Auswirkungen.

Weiterer Sachverhalt: siehe Folgeseiten

### **Gliederung der Vorlage:**

1. Entwicklung des Flughafens Dortmund
2. Gültigkeit der aktuellen Betriebsgenehmigung
3. Gegenwärtige Situation
4. Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.300 m
5. Gründe für die Neuregelung der Betriebszeiten
6. Vorteile der Anpassung der Betriebszeiten
7. Unterschiede zwischen den Betriebszeitenmodellen
8. Umgang mit Verspätungen und Verfrühungen
9. Immissionsschutz
10. Klimaschutz / Öko-Airport
11. Beschluss des Aufsichtsrates der Flughafen GmbH Dortmund
12. Koalitionsvereinbarung der Landesregierung NW
13. EU-Luftverkehr
14. Verschiedenes

### **Anlagen**

siehe hierzu im Internet unter [www.dialog-dortmund-airport.de/Entwicklung/Gutachten](http://www.dialog-dortmund-airport.de/Entwicklung/Gutachten)

Folgende Gutachten können dort eingesehen werden:

- Betriebszeiten
- Passagierprognose
- Regionalwirtschaft
- Fluglärm einschl. der Anhänge A - E
- Verlängerung der Start- und Landebahn

Vorstehende Anlagen können für die fraktionellen Beratungen und zu den Sitzungen beim Stadtplanungs- und Bauordnungsamt angefordert werden.

## **1. Entwicklung des Flughafens Dortmund**

Der Ausbau des Verkehrslandeplatzes zu einem Regionalflughafen wurde mit dem Ratsbeschluss vom 01.07.1993 ermöglicht. Eines der Ziele hinsichtlich der künftigen Entwicklung des Flughafens, auch im Hinblick auf die Herausforderung der Region Dortmunds durch die Schaffung des EG-Binnenmarktes im Jahre 1993 und die politische Öffnung der osteuropäischen Staaten, war die weitere qualitative Entwicklung des Flughafens und der damit verbundenen Linienangebote.

Der stark erweiterte europäische Wirtschaftsraum erforderte eine Anbindung zu den europäischen Drehkreuzen.

Die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.000 m war die Grundbedingung für die Entwicklung des Wirtschaftsraumes Ruhr und die Anbindung an die nationalen und internationalen Drehkreuze. Der hierfür notwendige Planfeststellungsbeschluss wurde am 24.01.2000 durch die Bezirksregierung Münster gefasst.

Nachdem die erforderlichen baulichen Erweiterungen vorgenommen wurden, kann der Flughafen Dortmund auch mit Flugzeugmustern der Airbus A 320-Familie und Boing 737-Familie angefliegen werden. Im Terminal können kapazitätsbezogen bis zu 4.500 Passagiere zeitgleich abgefertigt werden.

## **2. Gültigkeit der aktuellen Betriebsgenehmigung**

Über den erteilten Planfeststellungsbeschlusses vom 24.01.2000 wurde der Rat der Stadt am 15.06.2000 informiert. Er umfasste im Wesentlichen u.a. die Aufstufung des Verkehrslandeplatzes zum Flughafen, die Verlängerung der Start-/Landebahn auf 2.000 m sowie die Festsetzung der Betriebszeiten auf 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr.

## **3. Gegenwärtige Situation**

### **3.1 Aktuelle Genehmigung der Betriebszeiten**

Mit Schreiben vom 21.12.2001 wurde bei der Bezirksregierung Münster ein Antrag zur Änderung der Betriebsgenehmigung gemäß § 6 LuftVG gestellt. Inhalt des Antrages war die Zulassung von Landungen verspäteter Flüge in der Zeit von 22:00 bis 23:00 Uhr, deren planmäßige Landung bis 22:00 Uhr vorgesehen war.

Die Bezirksregierung genehmigte diesen Antrag nach Durchführung eines entsprechenden Prüfverfahrens am 29.01.2003.

### **3.2 Aktuelle Situation des Flughafens**

Trotz der Attraktivität des Luftverkehrsstandortes Dortmund stagniert die Entwicklung des Flughafen Dortmund u.a. aufgrund der aktuellen Betriebszeitenregelung. Die Betriebsbedingungen am Flughafen Dortmund sind im Vergleich zu anderen nordrhein-

---

westfälischen Flughäfen stark eingeschränkt und führten bereits zu Abwanderungen von Fluggesellschaften, zur Ausdünnung des Linienangebotes sowie zur kompletten Einstellung wichtiger Verbindungen. Bei Fortbestand der derzeitigen Betriebszeiten bis 22:00 Uhr ist nicht auszuschließen, dass auch die beiden letzten Fluggesellschaften, deren Flugzeuge über Nacht in Dortmund parken, ebenfalls den Flughafen in absehbarer Zeit verlassen.

So verließ bereits die **Lufthansa** im Sommer 2008 den Standort Dortmund und stellte die Bedienung von Frankfurt und München ein, da bei Ankunftsangaben in Dortmund bis 22:00 Uhr Anschlüsse nicht gewährleistet werden konnten.

**EasyJet** hat im Winterflugplan 2008/2009 die stationierten Flugzeuge von vier auf drei unter Hinweis auf die aktuellen Betriebszeiten reduziert. Zudem wird nur noch ein Viertel des früheren Streckenangebotes aufrecht erhalten.

**Germanwings** halbierte das Strecken-Portfolio sowie die Anzahl der stationierten Flugzeuge aufgrund der eingeschränkten Betriebszeiten.

#### **4. Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.300 m**

Die Verlängerung der Start- und Landebahn um je 150 m wird aus Gründen der Flugsicherheit, der Fluglogistik und aus Lärmschutzgründen als sinnvoll erachtet.

#### **5. Gründe für die Neuregelung der Betriebszeiten**

Nachfrage, Angebotsqualität und Wirtschaftlichkeit spiegeln sich für die Fluggesellschaften in deren Umläufen (entspricht einem Hin- und Rückflug) wider. Diese stehen in engem Zusammenhang mit den Anbindungen an die Drehkreuze (Hubs genannt). Die Drehkreuze sind aus strategischen, logistischen, operativen und oftmals geografischen Gründen bereits festgelegt und können nicht den Betriebszeiten einzelner Flughäfen angepasst werden. Im Gegenteil, sie erfordern eine Symbiose aller Fluggesellschaften und Flughäfen, die diese Hubs nutzen.

Die Bedienung der bekannten Drehkreuze wird durch die Dortmunder Regelung der Betriebszeiten den Fluggesellschaften erheblich erschwert bzw. nicht ermöglicht. Mit der restriktiven Flugbetriebszeitenregel kann dem klassischen Linien- als auch dem Geschäftsverkehr z.B. von und nach München, Zürich, Paris, Amsterdam, aber auch Palma de Mallorca nicht entsprochen werden. Im Umkehrschluss wird Dortmund nicht mehr von diesen nationalen und internationalen Drehkreuzen bedient.

Um von einem letzten Verkehrsknoten nach Dortmund zurückkehren zu können, benötigen die Drehkreuze Rückkehr- bzw. Ankomstmöglichkeiten nach 22:00 Uhr. Das betrifft zum einen die abendlichen Rückkehrer als auch die nachgefragten Frühverbindungen - insbesondere im Geschäftsreiseverkehr.

Ist es einer Fluggesellschaft im gegenwärtigen zeitlichen Rahmen nicht möglich, den Flughafen rechtzeitig zu erreichen, wird diese Fluggesellschaft am Standort Dortmund über Nacht kein Flugzeug parken („übernachten“). Im Umkehrschluss wird dieses Flugzeug nicht zur Wahrnehmung einer Frühverbindung zur Verfügung stehen. Das unwirtschaftliche „22

---

Uhr – Zeitfenster“ führt zu weiteren Einstellungen von Fluglinien bzw. zum Abzug der verbliebenen stationierten Fluggeräte.

Neben der Erreichbarkeit der Umsteigeverkehre von den Drehkreuzen nach Dortmund sind für den wirtschaftlichen Betrieb eines Flugzeuges seine so genannten Umlaufzeiten (ein Umlauf entspricht einem Hin- und Rückflug) ausschlaggebend. Die erforderliche Flugzeug- aber auch Crewproduktivität wird nur erreicht, wenn mindestens drei Umläufe durchgeführt werden können.

Das bedeutet z.B. für das hochfrequentierte und nachgefragte Drehkreuz Palma de Mallorca, dass Direktflüge nach Dortmund im derzeitigen Zeitfenster in den Abendstunden nicht angeboten werden können, da Anschlüsse vom spanischen Festland und aus Portugal bis 22:00 Uhr Ankunftszeit in Dortmund nicht realisierbar sind.

Für den Touristikverkehr werden Umsteigeverbindungen nötig, die längere Reisezeiten verursachen. Mit Ausnahme von Dortmund dürfen alle anderen 22 Flughäfen in Deutschland nach ihren gegenwärtigen Rechtsgrundlagen in der Stunde von 22:00 bis 23:00 Uhr planmäßige Landungen und Starts durchführen (Ausnahme Saarbrücken: bis 22:30 Uhr). Sie bieten somit wesentlich günstigere Flugbetriebszeiten als Dortmund an und ermöglichen so die Durchführung von Tagesrandverbindungen. Im Ergebnis sind an diesen Flughäfen mehr Flugzeuge stationiert.

Airlines aus Osteuropa sind stärker an morgendlichen Zubringern nach Dortmund interessiert als morgens den Heimatflughafen von Dortmund aus zu bedienen. Abendliche Rückstarts sind wahrscheinlicher als Übernachtungen.

Der Flughafen Dortmund hat angesichts der beschriebenen Entwicklung ein Fachgutachten „Entwicklungsperspektiven 2020“ in Auftrag gegeben. Im Ergebnis haben sich die Gutachter für eine Verlängerung der Betriebszeiten bis 23:00 Uhr (Verspätungsregelung bis 24:00 Uhr) und eine Verlängerung der Startbahn auf 2.800 m ausgesprochen.

Aus den Untersuchungen wurde zugleich deutlich, dass eine solche Gesamtplanung aus politischen Gründen und aufgrund der hohen Kosten in absehbarer Zeit schwer realisierbar wäre. Die Flughafen Dortmund GmbH erkannte, dass eine verträgliche Lösung hergestellt werden müsse und leitete daraus den „Entwicklungsschritt 2010“ ab. Dieser Schritt sieht die Anpassung der Betriebszeiten vor sowie die Verlängerung der Start und Landebahn auf 2.300 Meter. Diese wirtschaftlich tragbare und standortverträgliche Variante würde den Marktanforderungen zu 80 % entsprechen.

## **6. Vorteile der Anpassung der Betriebszeiten**

Mit der Änderung der Betriebszeitenregelung und einer damit verbundenen Ausweitung des Zeitfensters auf 22:30 Uhr würde sich die derzeitig eingeschränkte Drehkreuzanbindung attraktiver gestalten.

Den Fluggesellschaften würden „Drei- bzw. Vierfach-Umläufe“ ermöglicht, Heimkehrer-Flugzeuge könnten in Dortmund übernachten, um Frühverbindungen bedienen zu können.

Dem attraktiven Luftverkehrsstandort Dortmund könnte wieder zu einem Zugang zu den interkontinentalen als auch den nicht direkt bedienten europäischen Zielen verholfen werden.

Die flexiblere Gestaltung der Betriebszeiten würde deutliche wirtschaftliche Impulse in die gesamte Region geben.

## 7. Unterschiede zwischen den Betriebszeitenmodellen

Untersuchungen anlässlich einer gutachterlich durchgeführten Verkehrsprognose ergaben, dass verstärkt in den Stunden zwischen 18:30 Uhr bis 19:30 Uhr und 21:00 bis 22:30 Uhr Landungen und Starts von Fluggesellschaften erfolgen, die von ihrer Basis aus den Flughafen Dortmund bedienen, während vor allem in Dortmund "übernachtende" Flugzeuge zwischen 21:00 und 23:00 Uhr ankommen.

Eine Beibehaltung der aktuellen Betriebszeiten von 6:00 bis 22:00 Uhr würde zu folgenden Risiken führen:

- keine angemessene Befriedung der Nachfrage von Flugbewegungen
- kein wirtschaftlich rentabler Flugzeugbetrieb
- kein rentabler Einsatz der Flugzeugcrews
- keine Bedienung von Tagesrandflügen
- keine Anbindung an nationale und internationale Drehkreuze/Hubs
- keine Stationierung und Übernachtung von Flugzeugen
- kein Angebot von Frühverbindungen
- der Flughafen Dortmund kann die Nachfrage nicht befriedigen und verliert weiter an Attraktivität als Luftverkehrsstandort im Vergleich zu den anderen Flughäfen

Flexiblere Betriebszeiten von 6:00 bis 22:30 Uhr (mit einer Verspätungsregelung für Starts und Landungen bis 23:00 Uhr) bzw. für in Dortmund stationierte Flugzeuge bis 23:00 Uhr (mit einer Verspätungsregelung für Starts und Landungen bis 23:30 Uhr) erlauben:

- effizientere Anbindungen an die nationalen und internationalen Drehkreuze
- wettbewerbsfähige abendliche Rückkehrzeiten von den Drehkreuzen
- Anschluss an eine effektive Netzstruktur im Flugbetrieb
- Verbesserung der Ankunfts- und Abflugzeiten für Geschäftsreisende
- Angebot von bevorzugten Direktflügen von und nach Dortmund
- Ermöglichung von Frühflügen
- wirtschaftliche Impulse
- Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen durch die Betriebszeitenoptimierung
- wirtschaftlicher Betrieb der Flugzeuge durch die entsprechende Anzahl von Umläufen und daraus resultierend
- eine Zunahme des Flugangebotes durch die Stationierung und Übernachtung von Flugzeugen

Die Gutachter sehen in einer Neuregelung der Betriebszeiten eine wesentliche Stärkung der Wirtschaftskraft der Region für die Zukunft.

---

## 8. Umgang mit Verspätungen und Verfrühungen

Verspätungen und Verfrühungen sind Sonderereignisse und damit keine planmäßigen Flugbewegungen. Es muss dem Flughafen insbesondere aus Sicherheitsgründen möglich sein, auf diese flexibel reagieren zu können.

Folgende Toleranzen sind hierfür vorgesehen:

- allgemeine Genehmigung  
Betriebszeit: 6:00 Uhr bis 22:30 Uhr  
Verspätete Flugbewegungen (Starts und Landungen) bis 23:00 Uhr
  
- in Dortmund ansässigen Fluggesellschaften wird eingeräumt:  
Betriebszeit: 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr.  
Verspätete Flugbewegungen (Starts und Landungen) bis 23:30 Uhr

## 9. Immissionsschutz

Auf der Grundlage des neu gefassten Fluglärmsgesetzes wurde ein Gutachten in Auftrag gegeben, das den Fluglärm im Planfall bei einer Betriebszeit von 6:00 bis 23:00 Uhr mit einer Verspätungsregelung bis 24:00 Uhr untersuchen sollte.

Der Intention des neuen Fluglärmsgesetzes folgend, die Menschen im Umfeld von Flughäfen insbesondere in der Nachtzeit besser zu schützen, wären die Nachtschutzzonen in östlicher Richtung auszudehnen. In Richtung Unna würde der derzeitige Lärmschutzbereich wesentlich weiter gefasst werden. In Richtung Aplerbeck verlief die Nachtschutzzone innerhalb des aktuellen Lärmschutzbereiches.

Hingegen liegt die Tagesschutzzone innerhalb des derzeit gültigen Lärmschutzbereiches. Lediglich eine kleine, flugplatznahe Fläche am Terminal liegt außerhalb dieser Schutzzone.

(siehe hierzu im Internet [www.dialog-dortmund-airport.de/Entwicklung/Gutachten/Gutachten Fluglärm - Anhang D, Schallimmissionsplan - Tag - Schutzzone 1 und Lärmschutzgebiete Bestand](http://www.dialog-dortmund-airport.de/Entwicklung/Gutachten/Gutachten%20Fluglaerm%20-%20Anhang%20D,%20Schallimmissionsplan%20-%20Tag%20-%20Schutzzone%201%20und%20Lärmschutzgebiete%20Bestand))

Für die Verbesserung des Schallschutzes hat der Dortmunder Flughafen entsprechende Mittel vorgesehen.

## 10. Klimaschutz / Öko-Airport

Der Flughafen Dortmund treibt das Thema Umwelt- und Klimaschutz aus eigenem Interesse voran, da die Ökologie im engen Zusammenhang mit der Ökonomie gesehen wird. Der Einsatz ressourcenschonender Gebäudeleittechnik, Systeme zur Regenwassernutzung und moderne Blockheizkraftwerke sind Belege für die Verfolgung dieser Ziele und führte zur Verleihung der Auszeichnung „ÖKOPROFIT-Betrieb“.

Mit Blick auf die weitere Entwicklung des Flughafens nimmt der Flughafen seine Verantwortung als lokaler Wirtschaftsakteur wahr. Am Dortmunder Flughafen kommen überwiegend modernste Fluggeräte mit entsprechend geringen Emissionen zum Einsatz. Aus

wirtschaftlichen Gründen sind die Fluggesellschaften ebenfalls daran interessiert, moderne Fluggeräte einzusetzen. Treibstoffeffizienz, geringere Emissionen und leisere Triebwerke führen zu geringeren Gebühren, die die Gesellschaften am Flughafen entrichten müssen.

Die Geschäftsführung des Dortmunder Flughafens ist durch den Aufsichtsrat beauftragt, sich mit dem Thema Klimaschutz nachhaltig zu befassen und ein Energiekonzept, ein Mobilitätskonzept sowie ein Lärminderungskonzept zu entwickeln. Es ist sinnvoll, die Ergebnisse dem Rat der Stadt Dortmund vorzulegen und kontinuierlich im laufenden Betrieb des Flughafens zu berücksichtigen. Der Rat der Stadt Dortmund ist hierüber regelmäßig einmal im Jahr zu informieren.

### **11. Beschluss des Aufsichtsrates der Flughafen GmbH Dortmund**

Der Aufsichtsrat der Flughafen Dortmund GmbH hat am 11.06.2010 beschlossen, ein Änderungsgenehmigungsverfahren zur Anpassung der Betriebszeitengenehmigung, die einen zukünftigen Betrieb des Dortmunder Flughafens in der Zeit vom 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr mit einer moderaten Verspätungsregelung für Starts- und Landungen bis 23:30 Uhr erlaubt, einzuleiten.

Zugleich sprach sich der Aufsichtsrat aus Gründen der Flugsicherheit, zur Verbesserung der fluglogistischen Rahmenbedingungen und zur Verbesserung des Lärmschutzes dafür aus, die Start- und Landebahn infrastrukturell anzupassen und auf eine Länge von 2.300 m auszubauen. Hierfür ist die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 8 LuftVG erforderlich.

Nach dem Planfeststellungsbeschluss (voraussichtlich 2015/2016) ist angesichts der in diesem Zusammenhang ermittelten Kosten und angesichts der dann bestehenden Luftverkehrssituation zu entscheiden, ob durch die Verlängerung eine Verbesserung des Betriebsergebnisses zu erreichen ist.

### **12. Koalitionsvereinbarung des Landesregierung NW**

Die im Juli 2010 geschlossene Koalitionsvereinbarung zwischen der SPD NRW und Bündnis '90/Die Grünen verständigt sich gemeinschaftlich zum Thema Klima und Lärmschutz darauf, langfristige wirtschaftliche Tragfähigkeit und Planungssicherheit als Ziele mit einem Luftverkehrskonzept 2020 umsetzen zu wollen. In dieser Vereinbarung strebt man eine Kernruhezeit für die Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Dortmund von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr an.

Im Gegensatz zu den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn geht die Koalitionsvereinbarung nicht weiter auf den Standort Dortmund ein.

Der Flughafen Dortmund würde sich mit seinem Antrag zur Erweiterung der Betriebszeiten, soweit derzeit erkennbar, im vorgegebenen Rahmen der Koalitionsvereinbarung bewegen und insofern dessen Anforderungsprofil entsprechen. Allerdings ginge eine allgemeine Verspätungsregelung zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr über die Koalitionsvereinbarung hinaus.

---

Unabhängig davon sei angemerkt, dass eine Koalitionsvereinbarung das gemeinsame politische Handeln einer Regierung abdeckt. Im Rahmen der politischen Absichten können sich raumordnerische und landesplanerische Entscheidungen ergeben, die jedoch in der Entscheidung eigenen rechtlichen Vorgaben unterliegen. So unterliegt die fachplanerische Zulassung für die Anlage und den Betrieb von Verkehrsflughäfen dem Bundesrecht. Im vorliegenden Fall dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG).

Auch wenn eine politische Deklaration nicht Grundlage für eine rechtskräftige Genehmigung sein kann, wird sie gerade bei einem Neuverfahren, wie im Fall Flughafen Dortmund, bei der Prüfung der Genehmigungsfähigkeit ernst zu nehmen sein.

### **13. EU Luftverkehr**

Die Europäische Kommission hat in ihrem „Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa“ nachdrücklich auf die angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung zu erwartende größere Lücke zwischen Flughafenkapazität und Nachfrage hingewiesen, die sie als Kapazitätskrise bezeichnet. Falls das derzeitige Kapazitätsniveau nicht drastisch erhöht werde, würden bis 2025 mehr als 60 europäische Flughäfen stark überlastet sein und die 20 größten Flughäfen täglich während mindestens 8 bis 10 Stunden ihre Sättigungsgrenze erreicht haben.

Die Kommission hat zur Bewältigung der Kapazitätskrise eine strategische Vision entwickelt und eine Liste konkreter Maßnahmen vorgeschlagen, die am besten auf EU-Ebene ergriffen werden könnten. Danach werden die Regierungen u.a. aufgefordert, vorhandene Start- und Landebahnen effizient zu nutzen und die bestehenden Kapazitäten zu optimieren, indem z.B. die Planbarkeit von Flügen zur Reduzierung der Flughafenverspätungen verbessert wird. Regionalflughäfen werden in diesem Zusammenhang als wichtig für die Entwicklung eines integrierten europäischen Luftverkehrsnetzes angesehen.

### **14. Verschiedenes**

Die Flughafen Dortmund GmbH hat verschiedene Fachgutachten für die Entwicklungsperspektiven in Auftrag gegeben. Zur Information sind sie für jedermann zugänglich und im Internet einsehbar unter

[www.dialog-dortmund-airport.de/Entwicklung/Gutachten](http://www.dialog-dortmund-airport.de/Entwicklung/Gutachten)

Folgende Gutachten können dort eingesehen werden:

- Betriebszeiten
- Passagierprognose
- Regionalwirtschaft
- Fluglärm einschl. der Anhänge A - E
- Verlängerung der Start- und Landebahn