

DR. VOLKER GRONEFELD*
KLAUS THOMA
DR. ALEXANDER HERRMANN
PROF. DR. ULRICH HÖSCH*
RECHTSANWÄLTE

*Fachanwalt für Verwaltungsrecht

81675 MÜNCHEN
PRINZREGENTENPLATZ 23
TELEFON 089/411 09-0
TELEFAX 089/411 09-109
7 59 46 72
e-mail: gronfeld@t-online.de

RAe Dr. Gronefeld, Thoma & Kollegen · Prinzregentenplatz 23 · 81675 München

An die
Flughafen Dortmund GmbH
Herrn Simon Kinz
Herrn Dietmar Krone
Flughafenring 11

44319 Dortmund

Postscheck München 2897 33-806
(BLZ 700 100 80)

Raiffeisenbank München-Süd eG
53 660 (BLZ 701 694 66)

13. März 2008
D5/1651 tf
132/07VG01
04 540 00

per e-mail: simon.kinz@dortmund-airport.de
per e-mail: dietmar.krone@dortmund-airport.de
cc: heinz.mellmann@t-online.de

**Verkehrsflughafen Dortmund
Verlängerung der Start-/Landebahn
Planfeststellungsverfahren / landesplanerische Grundlagen
Gebietsentwicklungsplan**

Sehr geehrter Herr Kinz,
sehr geehrter Herr Krohne,

die Flughafen Dortmund GmbH prüft die Handlungsoptionen, welche zur Verlängerung der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Dortmund zur Verfügung stehen, um den luftverkehrlichen Anforderungen Rechnung zu tragen, wie sie sich aus den der Flughafen Dortmund GmbH vorliegenden Gutachten, insbesondere zur Entwicklung des Fluggast- und Flugbewegungsaufkommens ergeben. Der Verkehrsflughafen Dortmund verfügt über eine Start-/Landebahn mit einer Länge von 2.000 m und einer Breite von 45 m, wobei die Landeswellen in Richtung 06 und 24 je 300 m einwärts versetzt sind. Erwogen wird eine Verlängerung der Start-/Landebahn auf 2.800 m.

1. Das Planfeststellungsverfahren

Eine Verlängerung der Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Dortmund von 2.000 auf 2.800 m ist nach § 8 Abs. 3 i.V.m. § 8 Abs. 1 LuftVG planfeststellungspflichtig. Einer vorhergehenden Änderung der luftrechtlichen Genehmigung für den Verkehrsflughafen Dortmund bedarf es nicht, § 8 Abs. 6 LuftVG. Die luftrechtliche Genehmigung für den Verkehrsflughafen Dortmund ist an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens anzupassen, § 6 Abs. 4 S. 1 LuftVG.

Ein eventueller Planfeststellungsantrag ist mit den erforderlichen technischen Planungen und Erläuterungen nebst Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens und Umweltverträglichkeitsstudie sowie landschaftspflegerischem Begleitplan bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde, der Bezirksregierung Münster, einzureichen. Die Bezirksregierung Münster führt das Anhörungsverfahren (Öffentlichkeitsbeteiligung) durch und entscheidet über den Planfeststellungsantrag.

2. Raumordnung und Landesplanung

2.1 Die Grundlagen der luftrechtlichen Planfeststellung

Nach § 8 Abs. 1 i.V.m. § 6 Abs. 2 LuftVG ist vor Erteilung der Planfeststellung besonders zu prüfen, ob die geplante Ausbaumaßnahme den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht. Diese Überprüfung wird von der Planfeststellungsbehörde vorgenommen. Die Planfeststellungsbehörde zieht zu dieser Beurteilung die Vorgaben des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalen und des Gebietsentwicklungsplans des Regierungsbezirks Arnsberg (Teilabschnitt Oberbereich Dortmund – westlicher Teil) sowie die NRW-Luftverkehrskonzeption in ihrer zum Zeitpunkt der Entscheidung gültigen Fassung heran.

2.2 Der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)

Der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) setzt unter D I 3.2.8 als Ziel mit der Folge der Pflicht zur Beachtung (auch bei luftrechtlichen) Planfeststellungen, § 4 Abs. 1 Nr. 1 ROG, fest, dass der Flugplatz Dortmund zu einem funktionsfähigen Regionalflughafen auszubauen ist. In der Begründung weist der Landesentwicklungsplan darauf hin, dass die Entwicklung des Flugplatzes Dortmund zu einem funktionsfähigen Regionalflugplatz dazu beitragen soll, auch in dieser Region ein angemessenes Luftverkehrsangebot zu schaffen. Erforderlich ist, so führt die

Begründung weiter aus, die „Anpassung der Start- und Landebahn an die Leistungskriterien der Flugzeuge sowie die Einrichtung bzw. Optimierung von Instrumentenlandesystemen“. An dieser (allgemeinen) Zielsetzung sind Änderungen nicht veranlasst.

2.3 NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 (Dezember 2000)

Die NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 stellt aus der Sicht des Jahres 2000 unter Nr. 6.1.6 fest, dass das bestehende Problem einer unzureichenden Länge der Start- und Landebahn und eines unzureichenden Passagierterminals auf dem Regionalflughafen Dortmund durch die Verlängerung der Start-/Landebahn auf 2.000 m und den Bau eines neuen Passagierterminals behoben ist. Auf Bl. 77 führt die NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 (aus der Sicht des Jahres 2000) aus, dass die Handlungsoption 22 mit der Verlängerung der Start-/Landebahn auf 2.000 m, der Einrichtung des Leitwegsenders im Jahre 1998 und des „großen Bauschutzbereiches“ auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses der Bezirksregierung Münster vom 24.01.2000 erfüllt ist.

Der NRW-Luftverkehrskonzeption kommt eine rechtliche Verbindlichkeit nicht zu. Sie stellt sich auch nicht als rechtliche Ausfüllung des Landesentwicklungsplanes (etwa im Sinne einer Verordnung) dar. Die NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 spiegelt den Erkenntnis- und Sachstand der Jahre 1995 bis 2000 wieder; sie ist – nicht nur im Hinblick auf den Regionalflughafen Dortmund – von der Landesregierung fortzuschreiben und den heute gegebenen Anforderungen und Umständen anzupassen.

2.4 Der Gebietsentwicklungsplan

Der Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Arnsberg (Dezember 2004) stellt unter Nr. 4.1.5 (Luftverkehr) als Ziel 33 fest, dass „der leistungsfähig ausgebaute regionale Verkehrsflughafen Dortmund in seinem derzeitigen Bestand (Start- und Landebahn, Lärmschutzkurven) gesichert werden soll“. Die im LEP Schutz vor Fluglärm (1998) für die Bauleitplanung getroffenen Regelungen sind vom Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg (Dezember 2004) in Nr. 4.1.5 als Ziel 34 übernommen worden. Die Ziele des Gebietsentwicklungsplans sind von der Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung zu beachten, §§ 4 Abs. 1, 5 Abs. 1 ROG.

3. Weiteres Vorgehen, Handlungsoptionen

3.1 Das Ziel 33 des Gebietsentwicklungsplans

Die erwogene Verlängerung der Start-/Landebahn des regionalen Verkehrsflughafens Dortmund von 2.000 auf 2.800 m geht über das Ziel 33 des Gebietsentwicklungsplans Regierungsbezirk Arnsberg (Sicherung des regionalen Verkehrsflughafens in seinem derzeitigen Bestand: Start- und Landebahn, Lärmschutzkurven) hinaus.

Dieses Ziel kann, damit es einem Ausbau des regionalen Verkehrsflughafens Dortmund nicht entgegensteht, durch eine Änderung des Gebietsentwicklungsplans Regierungsbezirk Arnsberg geändert werden. Offen steht auch die Möglichkeit eines Zielabweichungsverfahrens.

3.1.1 Änderung des Gebietsentwicklungsplans

Auf den Beschluss des Regionalrats hin führt die Bezirksplanungsbehörde das Erarbeitungsverfahren nach § 14 des Landesplanungsgesetzes NRW für die Änderung des Gebietsentwicklungsplans nach § 20 des Landesplanungsgesetzes NRW durch. Die Flughafen Dortmund GmbH hat als Vorhabenträgerin die für die Änderung erforderlichen Unterlagen (nach Beratung durch die Bezirksplanungsbehörde) beizubringen. Die Änderung des Regionalplans wird nach Abschluss des Erarbeitungsverfahrens vom Regionalrat aufgestellt und der Landesplanungsbehörde von der Bezirksplanungsbehörde mit einem Bericht darüber vorgelegt, ob über die Änderung des Regionalplans Einigkeit erzielt worden ist oder welche abweichenden Meinungen von den Beteiligten oder aus der Mitte des Regionalrats vorgebracht worden sind. Die Bezirksplanungsbehörde hat darüber hinaus darzulegen, ob sie selbst Bedenken gegenüber dem vom Regionalrat aufgestellten Regionalplan hat. Dem Regionalrat ist Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben, § 20 Abs. 5 des Landesplanungsgesetzes NRW.

Bei der Änderung des Gebietsentwicklungsplans ist eine Umweltprüfung durchzuführen und ein Umweltbericht zu erstellen, § 15 Abs. 1 S. 1 des Landesplanungsgesetzes NRW. In diesem Zusammenhang ist auch zu Überprüfen, ob und inwieweit im Hinblick auf das ab 07.06.2007 geltende Novellierung Fluglärmsgesetz eine Änderung bzw. Anpassung des Ziels 34 des Regionalplans (Bauleitplanung / Siedlungssteuerung) vorzunehmen ist.

3.1.2 Das Zielabweichungsverfahren

Die mit der erwogenen Verlängerung der Start-/Landebahn des regionalen Verkehrsflughafens Dortmund von 2.000 auf 2.800 m verbundene Abweichung von dem Ziel 33 des Gebietsentwicklungsplans Regierungsbezirk Arnsberg kann – wenn Einverständnis darüber besteht, dass die Abweichung die Grundzüge der Regionalplanung nicht berührt – ohne Durchführung eines förmlichen Änderungsverfahrens für den Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg zugelassen werden und zwar im Einvernehmen mit dem Regionalrat, mit den fachlich betroffenen Behörden und Stellen sowie der Belegenheitsgemeinde, § 24 Abs. 1 Landesplanungsgesetz NRW. Antragsbefugt für das Zielabweichungsverfahren sind nach § 24 Abs. 2 des Landesplanungsgesetzes NRW i.V.m. § 5 Abs. 1 (Nr. 3) ROG die Planfeststellungsbehörde, die die Ziele des Gebietsentwicklungsplans Regierungsbezirk Arnsberg bei ihrer Entscheidung über einen etwaigen Planfeststellungsantrag der Flughafen Dortmund GmbH zu beachten hat sowie die Flughafen Dortmund GmbH.

3.1.3 Raumordnungsverfahren

Wird der Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk geändert oder die Zielsetzung auf der Grundlage von § 24 des Landesplanungsgesetzes NRW festgestellt, kann im Hinblick auf § 15 Abs. 2 Nr. 1 ROG ein Raumordnungsverfahren entfallen. Soll der Planfeststellung für die erwogene Verlängerung der Start-/Landebahn des regionalen Verkehrsflughafens Dortmund ein Raumordnungsverfahren im Falle des Unterbleibens der Änderung des Gebietsentwicklungsplans vorhergehen, kann auf Antrag der Flughafen Dortmund GmbH mit diesem Raumordnungsverfahren das Zielabweichungsverfahren verbunden werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Gronefeld
Rechtsanwalt