

Dortmund Airport
Flugplatz 21
44319 Dortmund

Telefon
+49.231.92 13-01
Telefax
+49.231.92 13-125

E-Mail
service@dortmund-airport.de
SITA
DTMAPXH

Dortmund Airport Postfach 13 02 61, 44312 Dortmund
Bezirksregierung Münster
Herrn Plätzer
Frau Mertin
Domplatz 1 - 3
48143 Münster

Dortmund Airport

Seite
1/19

Ihr Schreiben

Ihr Zeichen

Datum
29.05.2020

Unser Zeichen

FM/Kr-Gö

Telefon

+49.231.92 13-207

Telefax

+49.231.92 13-

Es schreibt

Dietmar Krohne

E-Mail

dietmar.krohne@dortmund-airport.de

Verkehrsflughafen Dortmund
Verlegung der Landeschwelle 24
Ihr Zeichen: 26.05.09-001/2016.001
- Anlagen -

Sehr geehrter Herr Plätzer,
sehr geehrte Frau Mertin,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Flughafen Dortmund GmbH beantragt,

nach §§ 8 bis 10 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I, S. 698), zuletzt geändert durch Art. 11 des Gesetzes vom 30. November 2019 (BGBl. I, S. 1942) i.V.m. § 74 Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) i.d.F. der Bekanntmachung vom 12. November 1999 (GV.NRW.S.602), zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 17. Mai 2018 (GV. NRW. S. 244),
den Plan zur Verlegung der Landeschwelle 24 der bestehenden Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Dortmund um 300 m nach Osten zu genehmigen und die luftrechtliche Genehmigung gem. § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG zu ändern.

A. Antrag

I. Zu genehmigender Plan

Es wird beantragt, den

Flughafen Dortmund GmbH
Geschäftsführer
Udo Mager
Aufsichtsratsvorsitzender
Guntram Pehlke
Handelsregister
Amtsgericht Dortmund
HRB 2491

Nr.	Titel	Maßstab	Planersteller	Datum
1	Lageplan „Verlegung der Schwelle 24 um 300 m in Richtung Osten“	1 : 2.500	PROJECT:airport GmbH	30.03.2020

zu genehmigen.

II. Pläne gemäß § 40 Abs. 1 LuftVZO

Die Pläne

Nr.	Titel	Maßstab	Planersteller	Datum
2	Übersichtsplan gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6a LuftVZO	1 : 25.000	PROJECT:airport GmbH	25.03.2020
3	Übersichtsplan gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6b LuftVZO	1 : 5.000	PROJECT:airport GmbH	25.03.2020
4	Längsschnitt gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7a LuftVZO	1 : 25.000/2.500	PROJECT:airport GmbH	25.03.2020
5	Längsschnitt gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7b LuftVZO	1 : 5.000/500	PROJECT:airport GmbH	25.03.2020
6	Querschnitt gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7c LuftVZO	1 : 2.500	PROJECT:airport GmbH	25.03.2020

informieren über die vorhabenbedingt eintretenden Änderungen bei den genehmigungsrelevanten Plänen nach § 40 Abs. 1 LuftVZO.

III. Nachrichtliche Pläne

Nr.	Titel	Maßstab	Planersteller	Datum
7	Querschnitt (Bestand) gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7c Luft-VZO	1 : 2.500	PROJECT:airport GmbH	25.03.2020
8	Übersichtsplan mit Hindernisfreiflächen in Betriebsrichtung 24	1 : 25.000	PROJECT:airport GmbH	25.03.2020

IV. Nachrichtliche Unterlagen/Gutachten

Nr.	Titel	Autor	Datum
1	Technischer Erläuterungsbericht	PROJECT:airport GmbH	30.03.2020
2	Flugbetriebliche Bewertung einer 600 m langen Anflugbefeuerung am Flughafen Dortmund im Rahmen einer Verlegung der Schwelle Piste 24	Dr.-Ing. Ferdinand Behrend	10.02.2020
3	Stellungnahme zur geplanten Schwellenverlegung am Verkehrsflughafen Dortmund	DFS Aviation Services GmbH	05.03.2020
4	Stellungnahme zum Einfluss der Flottenentwicklung relevanter Carrier auf die notwendige Landestrecke des Flughafens Dortmund	Desel Consulting	März 2020

5	Auswirkungen der Verschiebung der Schwelle Ost um 300 m auf die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030	Airport Research Center GmbH	21.02.2020
6	Lärmtechnisches Gutachten für den Verkehrsflughafen Dortmund zur beantragten Verlegung der Schwelle 24 um 300 m nach Osten	ADU cologne GmbH	22.04.2020
7	Bestätigung der Plausibilität der im Lärmtechnischen Gutachten angenommenen Flugverfahren	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH	24.01.2020
8	Technische Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Lufthygiene	Dr. Dröscher	März 2020
9	Gutachten zu Auswirkungen von Wirbelschleppen auf Dächer nordöstlich des Flughafens Dortmund bei einer um 300 m verlängerten Landebahn 24	Dr. Thomas Gerz/ Dr. Frank Holzäpfel	22.04.2020
10	Zusätzliche Hinweise zur Wirbelschleppensituation	PROJECT:airport GmbH	25.04.2020
10a	Anlage 1 zu 10 Übersichtsplan „Wirbelschleppenerwartungsgebiet“ nach Gerz/Holzäpfel M 1 : 2.500	PROJECT:airport GmbH	25.04.2020
11	Qualitative Bewertung möglicher Varianten	PROJECT:airport GmbH	27.04.2020
11a	Anlage 1 zu 11 Lageplan zur Alternativenprüfung „Verlegung Schwelle 24 um 300 m in Richtung Osten“ M 1 : 2.500	PROJECT:airport GmbH	27.04.2020
11b	Anlage 2 zu 11 Lageplan Alternativenprüfung „Verlegung Schwelle 24 um 180 m in Richtung Osten“ M 1 : 2.500	PROJECT:airport GmbH	27.04.2020
11c	Anlage 3 zu 11 Lageplan Alternativenprüfung „Verlängerung der Landestrecke um 300 m nach Westen“ M 1 : 2.500	PROJECT:airport GmbH	27.04.2020
12	UVP-Vorprüfung gem. Anlage 3 UVPg	Planungsbüro Drecker	05.05.2020
13	Artenschutzprüfung, Stufe I – Vorprüfung im Rahmen der Verlegung der Schwelle 24 am Flughafen Dortmund	Landschaftsplanung Osnabrück –Volpers & Mütterlein GbR	April 2020

B. Begründung

I. Veranlassung und Beschreibung des Vorhabens

- Der Verkehrsflughafen Dortmund verfügt über eine 2.000 m lange Start-/Landebahn i.S.v. Kapitel 1.1 ICAO-Annex 14, die auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses der Bezirksregierung Münster vom 24. Januar 2000 (Az. 53.10.12/a 27) zugelassen und

I

hergestellt worden ist (PFB 2000 unter Nr. A.I.1.; S. 14). Nach Nr. A.I.1. und Nr. A.II.5. des Planfeststellungsbeschlusses vom 24. Januar 2000 sind die Landeswellen für beide Betriebsrichtungen 06 und 24 jeweils um 300 m bahneinwärts versetzt. Der Schwellenversatz 24 wurde im Rahmen der Alternativenprüfung des PFB 2000 damit begründet, dass eine Verlängerung der Start-/Landebahn nach Westen aus Gründen des dafür erforderlichen Geländeeingriffes, des daraus resultierenden Eingriffs in Natur- und Landschaft, der sich ergebenden Situation der Hindernisfreiheit und der Verschlechterung der Lärmsituation in den östlichen Stadtteilen von Dortmund keine vorzugswürdige Alternative darstellte (PFB 2000, S. 98/99). Eine solche Verlängerung der Start-/Landebahn nach Westen wäre zwar für die Wohnbebauung im Osten des Flughafens aus Gründen des Schutzes für Fluglärm vorteilhaft gewesen, schied aber wegen der Geländebeschaffenheit und Hindernissituation im Westen aus. Die daher auch nach Osten erfolgende Verlängerung der Start-/Landebahn sollte durch den Schwellenversatz eine Lärmentlastung bewirken. Maßstab hierfür war die Einhaltung der Zone C nach dem vormaligen LEP „Schutz vor Fluglärm“ vom 17. August 1998 (PFB 2000, S. 99/100).

2. Der in Nr. 5 der luftrechtlichen Genehmigung des Verkehrsflughafens Dortmund festgelegte Schwellenversatz beeinflusst die *Declared distances* nach Anhang I der VO (EU) Nr. 965/2012 Nr. 1, 71, 112 und 117 bzw. Kapitel 2.8 ICAO-Annex 14:

I

Für den Start stehen in beide Betriebsrichtungen 2.000 m TORA (verfügbare Startlaufstrecke) bzw. 2.060 m TODA (verfügbare Startstrecke) zur Verfügung. Die verfügbare Landestrecke (LDA) beträgt jeweils 1.700 m (vgl. Technischer Erläuterungsbericht, S. 5). Diese Landestrecken führen bei *nicht trockener Piste* infolge des erforderlichen Sicherheitszuschlages von 15 % zu Beschränkungen bei der Passagierzuladung (vgl. Technischer Erläuterungsbericht, S. 5). Die EASA hat die Anforderungen an die Sicherheit bei Vorliegen einer „nicht trockenen Bahn“ verschärft, indem nunmehr auch feuchte und nicht nur nasse Pisten die Anwendung des o.a. Sicherheitszuschlages bei der Ermittlung der benötigten verfügbaren Landestrecke für den Piloten erfordern. Der Verkehrsflughafen Dortmund ist für Flugzeuge der ICAO-Kategorie C (bis 36 m Spannweite) ausgelegt. Die typischerweise in dieser Klasse verkehrenden Flugzeuge sind die Flugzeugfamilien Boeing B737 und Airbus A320. Die Weiterentwicklung dieser Flugzeugfamilien lässt

erwarten, dass sich die aus dem Sicherheitszuschlag bei Nässe folgenden Beschränkungen noch verstärken werden. Daher soll eine Landestrecke in der Hauptbetriebsrichtung 24 von 2.000 m durch Verlegen der Landeschwelle 24 an den östlichen Bahnbeginn ausgewiesen werden (vgl. Technischer Erläuterungsbericht, S. 5).

3. Die mit der Schwellenverlegung angestrebte Länge der verfügbaren Landestrecke in Betriebsrichtung 24 entspricht der physischen Länge der vorhandenen Start-/Landebahn des Verkehrsflughafens Dortmund und der Empfehlung in Kapitel 3.1.5 ICAO-Annex 14, dass die Schwelle üblicherweise am Bahnanfang liegen sollte. Die Verlegung der Schwelle 24 ermöglicht es, den in Dortmund verkehrenden Luftfahrzeugen ganz überwiegend die für den Betrieb bei „nicht trockener Bahn“ jeweils erforderliche Landestrecke in der Hauptbetriebsrichtung zu nutzen (Desel Consulting, S. 15 Tabelle 3.4-1). Die Verlegung soll nur für die Schwelle 24 erfolgen. Aufgrund der im Vergleich zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses vom 24. Januar 2000 unveränderten Hindernis- und Geländesituation ist eine Verlegung der Schwelle 06 nicht möglich. Die kürzere Landestrecke in Richtung 06 ist aber noch akzeptabel, da die Nebenrichtung 06 nur in ca. 30 % der Fälle genutzt wird und die Regenhäufigkeit und -intensität bei Ostwindlagen erheblich geringer ist (vgl. Variantenbewertung, S. 10 ff.).

4. Das Vorhaben erfordert folgende Maßnahmen (Technischer Erläuterungsbericht, S. 6 ff.):

- Verlegung des Gleitwegsenders 24 inklusive Sendehaus, Betriebsweg, Reflektionsfläche und Monitorantenne
- Verlegung der PAPI 24
- Verlegung des Sichtweitenmessgerätes Ost
- Anpassung der Befeuerung (Anflug-, Schwellen-, Aufsetzzeichen-, Randbefeuerung)
- Anpassung der Markierung
- Verlegung des Windrichtungsanzeigers Ost

Einflugzeichen in Landerichtung 24 sind nicht erforderlich, da der Gleitwegsender 24 bereits mit einem kollozierten Distance Measuring Equipment (DME) versehen ist. Mit der Maßnahme ist eine Neuversiegelung von ca. 1.300 m² verbunden., die jedoch an der bisherigen Stelle in gleicher Größe entsiegelt wird.

Neu ist lediglich die Ergänzung von Seitenreihenfeuern zwischen der Schwelle 24 und dem 300 m-Balken der Anflugbefeuerung. Die hierfür erforderlichen 18 Fundamente benötigen lediglich ca. 50 m² (vgl. Technischer Erläuterungsbericht, S. 8). Die entsprechenden bestehenden Befeuerungs- und Wetteranlagen werden abgebaut und die nicht mehr benötigten Flächen entsiegelt. Damit steht der vorhabenbedingten Versiegelung eine gleich große zu entsiegelnde Fläche gegenüber (Büro Drecker, UVP-Vorprüfung, S. 7).

5. Vorhabenbedingt wird die Anflugbefeuerung 24 von derzeit 900 m auf 600 m verkürzt. Aufgrund der fachgutachterlichen Beurteilung dieser Verkürzung steht fest, dass keine relevanten Auswirkungen auf die Anfliegbarkeit des Flughafens Dortmund zu erwarten sind (Dr.-Ing. Behrend, Flugbetriebliche Bewertung einer 600m langen Anflugbefeuerung, S. 7).
- a) Der Sachverständige Dr.-Ing. Behrend stellt fest, dass die vorhabenbedingt verbleibende Länge der Anflugbefeuerung von 600 m in die Kategorie „Intermediate Approach Lightning System (IALS)“ und nicht mehr in die Kategorie „Full Approach Lightning System (FALS)“ einzuordnen sein wird. Nach den Anforderungen des „ICAO Doc 9365 Manual of All-Weather Operations“ und der EASA Air Ops bedeutet das, dass bei Anflügen unter Betriebsbedingungen CAT I die geforderte Mindestsichtweite [Runway Visual Range (RVR)] auf 750 m (statt bisher 550 m) erhöht werden muss. Die Mindestsichtweite von 750 m gewährleistet, dass bei Erreichen der Entscheidungshöhe von 200 Fuß über Grund der Pilot die geforderten Elemente der Anflugbefeuerung sehen kann. Weitere flugbetriebliche Maßnahmen sind nach dieser Stellungnahme nicht erforderlich (Dr.-Ing. F. Behrend, Flugbetriebliche Bewertung einer 600m langen Anflugbefeuerung, S. 7).

Die Anpassung der geforderten Mindestsichtweite gleicht die verkürzte Anflugbefeuerung vollständig aus und genügt den Anforderungen von ICAO und EASA zum Ausgleich der Länge der Anflugbefeuerung von 600 m. Die Erhöhung der Mindestsichtweite von 550 m auf 750 m bei CAT I Betrieb hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die statistische Anflugwahrscheinlichkeit. Im Zeitraum von 2012 bis 2019 bestand während 77,5 % der Zeit eine Mindestsichtweite von mehr als 750 m am Verkehrsflughafen Dortmund (Erläuterungsbericht, S. 11/12). Unabhängig davon kann die Abwicklung des Flugbetriebes dadurch sichergestellt werden, dass bei Unterschreitung der Mindestsichtweite von 750 m die

Flugbewegungen auf der Grundlage der Betriebsstufe CAT II abgewickelt werden (Variantenbewertung, S. 13). Schließlich ist die Regenwahrscheinlichkeit und -intensität bei Ostwindlagen (Betriebsrichtung 06) erheblich geringer als bei Westwindlagen. Aufgrund dieser meteorologischen Situation ist am Verkehrsflughafen Dortmund davon auszugehen, dass eine Verlängerung der Landestrecke 24 den Betriebserfordernissen am Verkehrsflughafen Dortmund ausreichend gerecht wird (Technischer Erläuterungsbericht, S. 12/13).

- b) Für die Anflüge in der Betriebsstufe CAT II (Entscheidungshöhe 100 Fuß über Grund) ist keine Anpassung der Mindestsichtweite erforderlich. Das Luftfahrzeug erreicht die Entscheidungshöhe erst ca. 230 m vor der Schwelle und befindet sich somit bereits über den Elementen der Anflugbefeuerung (Dr.-Ing. Behrend, S. 7).
- c) Im Schreiben vom 5. März 2020 hat die DFS Aviation Services GmbH, die als zertifizierte Flugsicherungsorganisation für den Verkehrsflughafen Dortmund zuständig ist, bestätigt, dass die Schwellenverschiebung flugbetrieblich sinnvoll ist. Sie weist ausdrücklich darauf hin, dass durch die Schwellenverschiebung eine Verlängerung der Landestrecke und damit ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn für die Luftfahrzeugführer eintreten. Weitergehend zeigt sie auf, dass der Rollhalt zum Aufrollen auf die Piste 26 an die frühere Stelle zurückverlegt werden kann. Aufgrund der gegenwärtigen Lage des Rollhalts innerhalb der von der DFS Aviation Services GmbH als Anflugschutzzone bezeichneten Anflugfläche seien Verletzungen des Sicherheitsstreifens der Piste und daraus resultierende Fehlanflugverfahren aufgetreten (vgl. auch Technischer Erläuterungsbericht, S. 10). Dieses Risiko werde durch die entsprechende Schwellenverschiebung beseitigt.
6. Bezüglich der Hindernisfreiheit ist von Bedeutung, dass die mit 1 : 50 geneigte Anflugfläche 24 sich einschließlich der seitlichen Übergangsflächen um 300 m nach Osten verschiebt. Aus dieser Verschiebung resultiert lediglich ein zusätzliches Hindernis. Die Antenne des DME, die auf dem vorhandenen DVOR aufsetzt, durchdringt die Anflugfläche um ca. 1,5 m (Technischer Erläuterungsbericht, S. 10) und kann – soweit notwendig - entsprechend gekürzt werden.
7. Das zur Genehmigung beantragte Vorhaben hat im Übrigen keine Auswirkungen auf die vorhandenen RESA- und Vorfeldflächen

sowie Rollwege und Rollbahnen. Ebenso wenig ändern sich der Flughafen- (FBP) und der Startbahnbezugspunkt (SBP) und damit der Bauschutzbereich (Technischer Erläuterungsbericht, S. 15). Die (minimalen) Auswirkungen auf die luftrechtliche Genehmigung sind in den Plänen nach § 40 Abs. 1 Nr. 6 und 7 LuftVZO dargestellt.

II. Planrechtfertigung

Das Vorhaben verfolgt ein fachplanerisches Ziel des Luftverkehrs. Es dient der Fortsetzung der zugelassenen Verkehre bei gleichzeitiger Einhaltung der Regeln der flugbetrieblichen Sicherheit. Die bestehende (unveränderte) Nachfrage nach Flughafendienstleistungen soll trotz der verschärften Anforderungen der EASA bei der Definition einer „nicht trockenen Bahn“ betriebssicher und einschränkungsfrei durch die Verlegung der Schwelle 24 befriedigt werden können.

III. Keine Planfeststellung erforderlich

Die mit dem Vorhaben verbundenen geringfügigen baulichen Maßnahmen und Auswirkungen bedeuten keine wesentliche Änderung des Verkehrsflughafens und führen zu keinen neuen oder zusätzlichen erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft des Flughafens.

1. Nach § 74 Abs. 6 VwVfG NRW kann anstelle eine Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

- Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden,
- das Benehmen mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt werden, und bei Vorhaben, die mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden sind, auch mit den anerkannten Naturschutzvereinigungen hergestellt wird und
- nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 bis 7 VwVfG NRW entsprechen muss.

Diese Voraussetzungen liegen vor.

2. Bei dem Vorhaben handelt es sich um eine unwesentliche Änderung des bestehenden Verkehrsflughafens Dortmund. Die Verlegung der Landeschwelle 24 ändert sein Gesicht nicht. Sie führt zu keiner Mehrung des am Verkehrsflughafen Dortmund zugelassenen Verkehrs. Ebenso wenig ist sie mit baulichen Maßnahmen verbunden, die eine erhebliche Veränderung des Verkehrsflughafens Dortmund zur Folge haben könnten. Die Verlegung der Landeschwelle beruht im Wesentlichen auf der Veränderung des für die Betriebssicherheit relevanten Begriffes der „nicht trockenen Bahn“. Die Zunahme der Fälle, in denen der Pilot einen Sicherheitszuschlag für seine verfügbare Landestrecke zu ermitteln hat, beeinflusst im Ergebnis das mit der Länge der Landestrecke korrelierte zulässige Landegewicht von Verkehrsflugzeugen. Das Vorhaben ist nicht mit einer Verlängerung der Start-/Landebahn oder der baulichen Änderung anderer flugbetrieblicher Flächen verbunden. Geringfügige bauliche Maßnahmen erfolgen lediglich im Zusammenhang mit der Verlegung der für die Befeuerung und den Instrumentenanflug relevanten Anlagen. Erhebliche bzw. wesentliche Auswirkungen auf die Umgebung des Verkehrsflughafens Dortmund sind aufgrund der Verlegung der Schwelle 24 nicht zu erwarten.

- a) Die Flughafen Dortmund GmbH hat im Zusammenhang mit der Schwellenverlegung auch untersuchen lassen, ob sich die Flugzeugflotte, die am Verkehrsflughafen Dortmund verkehrt, in absehbarer Zeit ändert. In der Abbildung 2.1-1 des Gutachtens „Stellungnahme zum Einfluss der Flottenentwicklung relevanter Carrier auf die notwendige Landestrecke des Flughafens Dortmund“ von Desel Consulting (März 2020) wird der Anteil der verschiedenen Flugzeugtypen im Jahr 2019 am Verkehrsaufkommen am Flughafen Dortmund dargestellt. Dabei zeigt sich, dass erheblich mehr als 2/3 der Flugzeugfamilie A320 zuzurechnen sind. Außer der B737- bzw. der Airbus A320-Familie werden lediglich 1 % der Flugbewegungen anderen Flugzeugtypen zugeordnet. Aufgrund der bereits bekannten Bestellungen der am Verkehrsflughafen Dortmund verkehrenden Luftverkehrsgesellschaften sowie im Hinblick auf Luftverkehrsgesellschaften, deren Betrieb am Verkehrsflughafen Dortmund zu erwarten ist, untersucht Desel Consulting, welche Flugzeugmodelle in absehbarer Zeit am Verkehrsflughafen Dortmund zu erwarten sind; mit dem Ergebnis, dass neben den derzeit eingesetzten Flugzeugen insbesondere die A320 NEO und A321 CEO/NEO zum Einsatz kommen können. Im Hinblick auf die für Dortmund zu erwartenden Destinationen und die darauf eingesetzten

I

WWW.DORTMUND-AIRPORT.DE

I

FLUGHAFEN DORTMUND GMBH

Luftfahrzeugtypen (Desel Consulting, S. 11 ff.), wird dann untersucht, welche betrieblichen Voraussetzungen im Hinblick auf diese Luftfahrzeugtypen bestehen bzw. erforderlich sind. Für die weitere Entwicklung stellt Desel Consulting fest,

- dass aus der Airbusflotte derzeit vorrangig A319 und A320 eingesetzt werden, die zukünftig durch A320ceo/A320neo und A321ceo/ A321neo sowie gegebenenfalls durch A321 LR ergänzt bzw. ersetzt werden,
- von Boeing derzeit ausschließlich die Boeing 737-800 eingesetzt wird, die zukünftig durch die Boeing 737 MAX8 ersetzt und möglicherweise durch die Boeing B737-900/MAX9 ergänzt wird oder
- der Einsatz von Embraer 190/195 zukünftig denkbar ist, insbesondere in ausgewählten Geschäftsreisestrecken wie Zürich oder London (Desel Consulting, März 2020, S. 17).

Desel Consulting stellt dar, dass sich - auch bei Einsatz dieser Flugzeuge - die möglichen Destinationen ab Dortmund nicht verändern werden (Desel Consulting, S. 12/13). Das Destinationsportfolio kann sich ohne eine physische Verlängerung der Start-/Landebahn nicht verändern. Andererseits stellt Desel Consulting für den bestehenden Luftverkehr fest, dass aufgrund der Restriktionen, die mit dem Kriterium „nicht trockene Bahn“ verbunden sind, eine Verlängerung der verfügbaren Landestrecke erforderlich ist, um den Verkehrsflughafen Dortmund weiterhin in dem genehmigten Umfang nutzen zu können (Desel Consulting, S. 17/18). Bei nicht trockener Start-/Landebahn benötigen die in Dortmund verkehrenden Flugzeugmodelle eine deutlich längere Landestrecke als bei trockener Landebahn (Desel Consulting, Tabelle 3.4-1; S. 15). Der erforderliche Sicherheitszuschlag für die nicht trockene Bahn beträgt bis zu 264 m. Die Verlängerung der verfügbaren Landestrecke 24 führt dazu, dass der aktuell zugelassene Luftverkehr auch künftig – weitgehend ohne technisch bedingte Einschränkungen – stattfinden kann. Eine Erweiterung des Destinationsportfolios und eine daraus resultierende Steigerung von Flugbewegungs- und Passagierzahlen ist dagegen nicht zu erwarten (ARC GmbH, Stellungnahme vom 21. Februar 2020, S. 5/6).

- b) Angesichts der zu erwartenden Zeit für die Durchführung des Genehmigungsverfahrens und Herstellung der Schwellenverlegung geht die Flughafen Dortmund GmbH davon aus, dass die

vorhabenbedingten Änderungen zum Winterflugplan 2022/2023 wirksam sein können. Aufgrund der unmittelbaren Wirksamkeit der Schwellenverlegung ist es sachgerecht, ihre Wirkung auf die Anzahl der Flugbewegungen an der aktuellen Luftverkehrsprognose für den Verkehrsflughafen Dortmund zu überprüfen. Die ARC GmbH hat die Schwellenverlegung darauf überprüft, ob sich mit ihr relevante Auswirkungen auf die Ergebnisse der Luftverkehrsprognose 2030 einstellen könnten (vgl. ARC, Auswirkungen der Verschiebung der Schwelle Ost um 300 m auf die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030) und kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Nachfrage nach Luftverkehrsreisen ab/zum Flughafen Dortmund aufgrund der Schwellenverlegung nicht erhöhen wird. Es kann ausgeschlossen werden, dass sich die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen Dortmund vorhabenbedingt – auch im Fall einer Zunahme der Passagierzahlen – erhöht (ARC GmbH, Stellungnahme vom 21. Februar 2020, S. 4). Selbst für den Fall einer Senkung der Preise für Flugtickets ist auf der Grundlage der Ergebnisse der Luftverkehrsprognose 2030 eine Erhöhung des Passagierpotenziales, die zu einer Erhöhung der Flugbewegungszahlen führen würde, nicht zu erwarten. ARC geht davon aus, dass auch bei Einsatz des Luftfahrzeugtyps A321 NEO/CEO am Verkehrsflughafen Dortmund

- die Zahl der Passagiere gleich bleibt und sich die Zahl der Bewegungen gegenüber der LVP 2030 reduziert oder
- die Zahl der Passagiere steigt, aber die Anzahl der Flugbewegungen gleichbleibt oder aber
- sich die in der Luftverkehrsprognose 2030 ermittelten Zahlen für Passagier- und Flugbewegungen nicht verändern (ARC GmbH, Stellungnahme vom 21. Februar 2020, S. 4/5).

Selbst bei einer „Worst-Case-Betrachtung“ der vorhabenbedingten Lärmauswirkungen kann eine Steigerung der Zahl der Flugbewegungen auch im Falle eines verstärkten Einsatzes der Flugzeugtypen A321 CEO/NEO ausgeschlossen werden (ARC GmbH, Stellungnahme vom 21. Februar 2020, S. 6).

3. Das Vorhaben ist mit keinen relevanten Auswirkungen auf die Flughafenumgebung verbunden.

Vorhabenbedingt werden keine Grundstücke außerhalb des bestehenden Flugplatzgeländes in Anspruch genommen. Eine unmittelbare Inanspruchnahme von Fremdeigentum ist ausgeschlossen. Die mittelbaren Belastungen, die mit der flugbetrieblichen Nutzung

des Verkehrsflughafens Dortmund verbunden sind, gehen nicht über das hinaus, was bereits Gegenstand des PFB 2000 gewesen ist. Sie führen zu keinen zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen. Gegenüber den Nachbarn verbleiben sie im Bereich der Irrelevanz.

a) Das gilt insbesondere für den besonders relevanten Wirkungspfad Fluglärm

aa) Das Büro ADU cologne GmbH hat die vorhabenbedingten Lärmauswirkungen in seiner Stellungnahme vom 22. April 2020 untersucht. Die Untersuchung bezieht sich auf die Flugbewegungszahl, die im Planungshorizont 2030 zu erwarten ist. Für diesen Planungshorizont hatte ADU bereits im Rahmen des Verfahrens vor Erlass der Ergänzungsgenehmigung verschiedene Szenarien lärmtechnisch untersucht. Auf der Grundlage dieser Lärmprognosen werden die Veränderungen der Lärmbelastung untersucht, die sich aus der Schwellenverschiebung ergeben. An den Immissionsorten in Holzwickede und Dortmund treten vorhabenbedingt überhaupt keine Veränderungen der Lärmbelastung ein (ADU cologne, Stellungnahme vom 22. April 2020, S. 10). Am nächstgelegenen Immissionsort in Unna (IO 7) prognostiziert ADU cologne in dem Fall, dass die Betriebszeitenverlängerung bestandskräftig wird, maximale Pegelerhöhungen von 0,5 dB(A). Für den Fall, dass die mit der Ergänzungsgenehmigung zugelassene Betriebszeitenverlängerung nicht Bestand haben sollte, fallen die Pegelerhöhungen an diesem IO 7 mit bis zu 0,4 dB(A) geringfügig niedriger aus (ADU cologne, Stellungnahme vom 22. April 2020, S. 9/10). An anderen Immissionsorten (IO 10, IO 94) werden die 0,5 dB(A) auch in diesem Fall erreicht.

bb) Die Schwellenverschiebung hat auch keine Auswirkungen auf die bestehende bzw. zu erwartende Tag-Schutzzone 1/Nacht-Schutzzone der Lärmschutzbereichsverordnung für den Verkehrsflughafen Dortmund. Ohne Betriebszeitenverlängerung gem. Ergänzungsgenehmigung vom 1. August 2018 wird an den Kurvenpunkten der festgesetzten Tag-Schutzzone 1 bzw. Nacht-Schutzzone gemäß der Anlage 1 der Lärmschutzbereichsverordnung keine Erhöhung von 2 dB(A) auftreten. Auch unter Zugrundelegung des zu erwartenden Lärmschutzbereiches im Falle der mit der Ergänzungsgenehmigung verlängerten Betriebszeiten sind Steigerungen von 2 dB(A) oder mehr nicht zu erwarten (ADU cologne, Stellungnahme vom 22. April 2020, S. 12. Daraus folgt, dass die durch die Schwellenverschiebung verursachten Lärmmehrungen im Bereich der

Stadt Unna unwesentlich sind und keine Anpassung des Lärmschutzbereiches aufgrund der Schwellenverschiebung erfordern werden.

- cc) Bereits in der Schalltechnischen Untersuchung des Büros ADU cologne vom 18. Dezember 2016 wurde festgestellt, dass die im mittlerweile außer Kraft getretenen LEP „Schutz vor Fluglärm“ für den Flughafen Dortmund bestimmte 62 dB(A)-Isophone nicht überschritten wird (Anhang F). Die geringfügigen aus der Schwellenverlegung resultierenden Pegelerhöhungen zeigen, dass sich an diesem Befund auch nichts ändert, wenn die Schwelle 24 300 m bahnauswärts versetzt wird.
- dd) Im Schreiben vom 24. Januar 2020 hat die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) bestätigt, dass die von ADU cologne angesetzten Flugverfahren sachgerecht sind. Dabei geht es insbesondere um die nach der Schwellenverschiebung zu erwartenden Anflugverfahren. ADU cologne hat diese entsprechend der Schwellenverschiebung um 300 m ostwärts verschoben. Die DFS bestätigt, dass diese Annahme plausibel ist und weist darauf hin, dass nach der Änderung der Betriebsgenehmigung die Flugverfahren im üblichen Verfahren geändert werden müssen.
- ee) Damit steht fest, dass die Schwellenverlegung im Hinblick auf die Lärmbelastung von untergeordneter (unwesentlicher) Bedeutung ist.
- b) Entsprechendes gilt für die lufthygienische Situation. Die lufthygienische Untersuchung des IB Dr. Dröscher kommt zu dem Ergebnis, dass die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Lufthygiene zu vernachlässigen sind. An den schutzbedürftigen Nutzungen ergeben sich keine relevanten Veränderungen der Belastung mit Luftschadstoffen. Die vorhabenbedingten Immissionsbeiträge zur Langzeitbelastung durch Flug- und Flughafenbetrieb für Feinstaub PM₁₀/PM_{2,5}; Stickstoffdioxid und Benzol sind irrelevant. Ebenso ist eine Überschreitung des Kurzzeit-Beurteilungswertes für Feinstaub im Tagesmittel aufgrund der Immissionsbeiträge des Flughafens Dortmund nicht zu erwarten (IB Dr. Dröscher, Lufthygienische Stellungnahme vom März 2020, S. 30). Damit steht fest, dass auch die lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens irrelevant sind.

I

WWW.DORTMUND-AIRPORT.DE

I

FLUGHAFEN DORTMUND GMBH

c) Das Vorhaben hat auch keine wesentlichen Auswirkungen auf die Belastung der Umgebung mit Wirbelschleppen.

aa) Mit der Genehmigungsentscheidung vom 29. Januar 2003 (59.1.12/a 27) der Bezirksregierung Münster wurde ein Wirbelschleppengefährdungsgebiet am Verkehrsflughafen Dortmund festgesetzt. Eigentümer von Gebäuden innerhalb des Wirbelschleppengefährdungsgebietes haben einen Anspruch gegen die Flughafen Dortmund GmbH dergestalt, dass die Kosten für die Sicherung von Dächern und anderen Gebäudeteilen gegen Beschädigung durch Wirbelschleppen übernommen werden, sofern die Sicherung des Gebäudes nach den Kriterien eines im Oktober 2002 von den Professoren Peil und Schänzer erstellten Gutachtens als erforderlich anzusehen ist. Außerhalb des festgesetzten Wirbelschleppengefährdungsgebietes sind auf der Grundlage eines Kriterienkataloges der Gutachter bestimmte exponierte Gebäude besonders zu untersuchen. Auch hier haben die Eigentümer einen Anspruch gegen die Flughafen Dortmund GmbH auf Realisierung der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen. Entsprechendes gilt auch für Gebäude, die aufgrund ihrer konkreten Nutzung ein besonderes Gefährdungspotenzial darstellen. Schließlich hat sich die Bezirksregierung vorbehalten, das Wirbelschleppengefährdungsgebiet anzupassen, soweit es außerhalb des festgesetzten Wirbelschleppengefährdungsgebietes zu Schäden durch Wirbelschleppen kommen sollte (Luftrechtliche Genehmigung vom 29. Januar 2003, S. 8/9). Die Flughafen Dortmund GmbH hat die vorgesehenen erforderlichen Schutzmaßnahmen durchgeführt. Seit 12 Jahren ist es zu keinem Wirbelschleppenvorfall (inner- oder außerhalb des Wirbelschleppengebietes) mehr gekommen (PROJECT:airport, Zusätzliche Hinweise zur Wirbelschleppensituation, S. 5/6)

bb) Die Flughafen Dortmund GmbH hat überprüfen lassen, ob die Annahme, dass sich das Wirbelschleppengefährdungsgebiet voraussichtlich um 300 m ostwärts erweitern würde, zutreffend ist. Die Gutachter Dr. Gerz und Dr. Holzäpfel haben nicht die Methodik des Gutachtens der Professoren Peil und Schänzer angewandt. Auf der Grundlage der aktuell zu erwartenden Bemessungsflugzeuge haben sie die Häufigkeit, mit der für die gegebene Windstatistik bei einem Anflug der Druck der Wirbelschleppe den Grenzdruck entlang des Anflugweges unterschreitet, berechnet und die Häufigkeiten auf 100 % der Landungen pro Anflugrichtung bezogen (Gerz/Holzäpfel, S. 13). Auf dieser Grundlage haben die Gutachter

ein Wirbelschleppenerwartungsgebiet ermittelt, innerhalb dessen mit einer Quote von 0,01 % bezogen auf die beiden Bemessungsflugzeuge ein Wirbelschleppenschaden auftreten kann (Gerz/Holzäpfel, S. 13). Der überwiegende Teil des von den Gutachtern ermittelten Wirbelschleppenerwartungsgebietes ist bereits jetzt Bestandteil des Wirbelschleppengefährdungsgebietes, das die Bezirksregierung festgesetzt hat (vgl. Plananlage 1 zu PROJECT:airport, Zusätzliche Hinweise zur Wirbelschleppensituation). Ein wesentlicher Teil der Flächen, die in dem Erwartungsgebiet liegen und noch nicht Teil des Wirbelschleppengefährdungsgebietes sind, ist nicht bebaut. Bezogen auf die Zahl der Anflüge und die Schadensereignisse ist der Wert von 0,01% konservativ. PROJECT:airport legt dar, dass bei etwa 180.000 Landungen im Linienverkehr am Flughafen Dortmund seit der Inbetriebnahme der 2.000 m langen Start-/Landebahn lediglich 8 Wirbelschleppenvorfälle zu verzeichnen waren (und diese alle vor 2009). Bei einem Anteil der Landungen von 70% aus östlicher Richtung ergibt sich damit ein rechnerisches Risiko von gerundet ca. 1:15.000. Rechnet man das Wirbelschleppenereignis, das auf den Überflug mit einer Boeing B757 zurückzuführen ist, heraus (weil dieser Flugzeugtyp in Dortmund nicht mehr verkehren darf), sinkt das rechnerische Risiko sogar auf ca. 1:18.000 (PROJECT:airport, Zusätzliche Hinweise zur Wirbelschleppensituation, S. 7).

- cc) Soweit das Wirbelschleppenerwartungsgebiet der Gutachter Gerz/Holzäpfel breiter ist als das festgesetzte Wirbelschleppengefährdungsgebiet, beruht dies nicht auf der Schwellenverschiebung, sondern auf der unterschiedlichen Berechnungsmethodik und den abweichenden Bemessungsflugzeugen gegenüber dem Gutachten der Professoren Peil und Schänzer. Wie auch die Vergangenheit gezeigt hat, bestehen die zu erwartenden Wirbelschleppenschäden im Wesentlichen darin, dass im Einzelnen die Dacheindeckungen angehoben und verdreht werden. Die hieraus resultierende Gefahr von Beschädigungen von Dacheindeckungen kann durch eine Verklammerung vermieden werden. Sie führt im Ergebnis zu keinen wesentlichen vorhabenbedingten neuen Beeinträchtigungen, sondern vergrößert lediglich den Bereich, in dem bei Anflügen aus Betriebsrichtung 24 entsprechende Schäden mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auftreten können. Damit führt das Vorhaben auch insoweit nicht zu einer erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkung. Vielmehr können die etwaig im Hinblick auf die Frage der Gefährdung von Wirbelschleppen auftretenden Probleme ohne

weiteres auf der Grundlage des vorhandenen Instrumentariums der bestehenden luftrechtlichen Genehmigung gelöst werden.

4. Die vorstehenden Ausführungen zeigen, dass öffentliche und private Belange durch das Vorhaben nur geringfügig berührt werden. Die Flughafen Dortmund GmbH hat, um dieses Ergebnis abzusichern, auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. Anlage 3 zum UVPG durchgeführt. Ergebnis der Vorprüfung ist, dass keine zusätzlichen erheblichen nachteiligen oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch das Vorhaben hervorgerufen werden können (Büro Drecker, UVP-Vorprüfung gem. Anlage 3 UVPG S. 12).

- a) Dies erschließt sich hinsichtlich der flugbetriebsbedingten Auswirkungen (Lärm, Luftschadstoffe, Wirbelschleppen) aus dem bereits Vorgetragenen und wird im Rahmen der Vorprüfung bestätigt (Büro Drecker, UVP-Vorprüfung gem. Anlage 3 UVPG S. 8/ 9). Für die Schutzgüter Fläche und Boden bestätigt die Vorprüfung, dass die vorhabenbedingten Bodeninanspruchnahmen durch Versiegelung geringfügig sind und eine erneute UVP nicht erforderlich machen (Büro Drecker, UVP-Vorprüfung gem. Anlage 3 UVPG S. 9/10). Aus dem gleichen Grund scheiden auch relevante Wirkungen auf das Schutzgut Wasser aus. Eine Änderung der Entwässerungssituation ist mit dem Vorhaben nicht verbunden. Veränderungen der Grundwasserneubildung oder zusätzliche Einträge in Gewässerkörper sind in einem relevanten Maß nicht zu erwarten (Büro Drecker, UVP-Vorprüfung gem. Anlage 3 UVPG S. 10). Für das Schutzgut Tiere/Pflanzen/biologische Vielfalt hat das Büro Drecker angesichts der geringfügigen Verschiebung der Befeuerungsanlagen und der minimalen durch zusätzliche Fundamente der Anflugbefeuerung in Anspruch genommenen Fläche von 50 m² eine erhebliche nachteilige Umweltwirkung verneint (Büro Drecker, UVP-Vorprüfung gem. Anlage 3 UVPG S. 9). Ergänzend wurde eine nach den nordrhein-westfälischen Landesvorschriften vorgesehene Artenschutzprüfung Stufe 1 - Vorprüfung durch das Büro Landschaftsplanung Osnabrück – Volpers & Mütterlein GbR durchgeführt. Das mit der artenschutzrechtlichen Vorprüfung beauftragte Büro hat auf der Grundlage von amtlichen und von dem Vogelschlagbeauftragten der Flughafen Dortmund zur Verfügung gestellten Daten das Vorkommen und die vorhabenbedingte Betroffenheit besonders und streng geschützter Arten im Bereich des Vorhabens und seiner Auswirkungen überprüft. Dabei hat es festgestellt, dass bei Einhaltung der von

I

WWW.DORTMUND-AIRPORT.DE

I

FLUGHAFEN DORTMUND GMBH

ihm vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen baubedingte Auswirkungen auf diese Arten ausgeschlossen werden können (Landschaftsplanung Osnabrück – Volpers & Mütterlein GbR, S. 8/9). Die anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens werden von den Gutachtern als irrelevant eingestuft (Landschaftsplanung Osnabrück – Volpers & Mütterlein GbR, S. 9). Da sich durch das Vorhaben keine Änderungen des Flugbetriebes am Verkehrsflughafen Dortmund ergeben, sind auch betriebsbedingte Auswirkungen nicht zu erwarten. Entsprechend kann insgesamt festgestellt werden, dass vorhabenbedingt Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht ausgelöst werden (Landschaftsplanung Osnabrück – Volpers & Mütterlein GbR, S. 9).

- b) Das Vorhaben ist entsprechend den Feststellungen des Gutachters zu den Schutzgütern Fläche, Boden, Tiere, Pflanzen und Biodiversität auch nicht mit einem Eingriff i.S.d. § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden (Büro Drecker, UVP-Vorprüfung gem. Anlage 3 UVPG S. 12).

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderung der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Beides ist vorliegend nicht der Fall. Zwar werden vorhabenbedingt ca. 1.300 m² Fläche auf dem Flughafengelände neu versiegelt. Im gleichen Maße werden aber auch versiegelte Flächen entsiegelt, da die entsprechenden Anlagen lediglich räumlich verlegt werden. Zusätzlich werden lediglich Fundamente in einem Umfang von ca. 50 m² gesetzt. Das gesamte Vorhaben erfolgt auf den Flächen des Verkehrsflughafens Dortmund, der im Hinblick auf seine Widmung als allgemeiner Verkehrsflughafen ohnehin besonderen Regelungen unterliegt, § 4 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen führen zu keinen wesentlichen oder erheblichen Veränderungen oder gar Beeinträchtigungen der Funktionen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes. Dazu sind die allein relevanten bau- und anlagebedingten Wirkungen im Ergebnis viel zu gering. Die unter Nr. B.I.4. genannten Anlagen werden nicht neu errichtet, sondern lediglich verlegt. Nach Art, Dauer und Schwere kann eine erhebliche Beeinträchtigung der Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes ausgeschlossen werden. Die festgestellten Habitatstrukturen und der festgestellte

I

WWW.DORTMUND-AIRPORT.DE

I

FLUGHAFEN DORTMUND GMBH

Artenbesatz bestätigen, dass durch die geringfügige Veränderung der Flughafenanlage erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden können.

5. Die Flughafen Dortmund GmbH hat schließlich eine Alternativenbetrachtung durchgeführt, bei der sie die zur Plangenehmigung beantragte Verschiebung der Schwelle 24 um 300 m mit einer Verschiebung dieser Schwelle um 180 m und einer physischen Verlängerung der Start-/Landebahn um 300 m nach Westen verglichen hat (PROJECT:airport GmbH, Qualitative Bewertung möglicher Varianten).

- a) Bei einer Verschiebung der Schwelle 24 um 180 m nach Osten würde - bezogen auf die im Gutachten Desel Consulting dargestellten Landestrecken - die Mehrzahl der Flugzeuge landen können, wobei allerdings die relevanten Flugzeugmuster A321 CEO weiter erheblichen Einschränkungen unterworfen wären. Allerdings zeigt sich im Hinblick auf die durchgeführte lärmtechnische Untersuchung auch, dass die damit verbundenen Unterschiede marginal sind. Auch bei einer Verschiebung von 180 m käme es (ausschließlich im ostwärtigen Bereich des Verkehrsflughafens Dortmund) zu geringfügigen Veränderungen der Lärmbelastung. Auch in diesem Fall wären Veränderungen des Lärmschutzbereiches nicht zu erwarten. Entsprechendes lässt sich für die lufthygienische Untersuchung und auch das Wirbelschleppenerwartungsgebiet sagen. Bei der lufthygienischen Untersuchung ist kein Unterschied festzustellen (PROJECT:airport GmbH, Qualitative Bewertung möglicher Varianten, S. 16). Das Wirbelschleppenerwartungsgebiet würde etwas kürzer ausfallen (PROJECT:airport GmbH, Qualitative Bewertung möglicher Varianten, S. 16). Allerdings käme es bei dieser Alternative jedenfalls bei einem Teil der Flugzeugtypen zu Einschränkungen der Landestrecke. Gemessen an den geringfügigen Nachteilen, die eine Verlängerung der Landestrecke auf 300 m mit sich bringt, ist diese Alternative daher nicht vorzugswürdig. Die Alternative ist daher abzulehnen.

- b) Eine Verlängerung der Start-/Landebahn um 300 m nach Westen bei Beibehaltung der bestehenden Schwellen würde an der Auswirkungssituation beim Betrieb gegenüber dem Nullfall zu keiner Veränderung führen. Diese Variante würde mit erheblichen Eingriffen in das Gelände westlich des Flughafens verbunden. Es wären damit umfangreiche Geländemodellierungen notwendig, die nicht nur in erheblichem Maße zu entsorgende Überschussmassen produzieren würden, sondern auch den Zugriff auf der Flughafen Dortmund

GmbH nicht gehörende Grundstücke erforderlich machen würde. Auf die Herstellung eines neuen Rollwegs zum westlichen Bahnhofs wurde bei dieser Variante verzichtet und lediglich ein Wendehammer für den Alternativenvergleich angesetzt. Trotzdem würde diese Variante viermal mehr kosten als die beiden anderen Varianten. Sie scheidet daher aus (PROJECT:airport GmbH, Qualitative Bewertung möglicher Varianten, S. 17).

— Für Rückfragen und Erläuterungen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



ppa. Dietmar Krohne