

**Gegenüberstellung
aktuelle Betriebsgenehmigung / neue Betriebsgenehmigung**

Betriebsgenehmigung alte Fassung	Beschreibung der Änderung	Betriebsgenehmigung neue Fassung	Erläuterung und Begründung
5., Satz 1 Die Start- und Landebahn 06 L / 24 R darf nur in den Zeiten der Betriebsunterbrechung der Start- und Landebahn 06 R / 24 L und sonst in den Zeiten des Spitzenverkehrs über Tage (06.00 – 22.00 Uhr Ortszeit) benutzt werden.	5., Satz 1 wird nur sprachlich neu gefasst. 5., Satz 2 Zeiten des Spitzenverkehrs sind höchstens 50 % der Betriebszeit des Flughafens gemäß Satz 1.	5., Satz 1 Die Start- und Landebahn 05 L / 23 R darf nur in den Zeiten der Betriebsunterbrechung der Start- und Landebahn 05 R / 23 L und sonst in den Zeiten des Spitzenverkehrs über Tage (06.00 – 22.00 Uhr Ortszeit) benutzt werden. 5., Satz 2 Zeiten des Spitzenverkehrs gemäß Satz 1 sind jeweils höchstens 50 % der Betriebszeit in einer IATA-Flugplanperiode des Flughafens.	Die Konformität mit dem Wortlaut des Angerlandvergleiches bleibt unverändert erhalten. In der Hälfte der Zeit einer IATA-Flugplanperiode über Tage (6-22 Uhr) darf die Nordbahn genutzt werden, in der anderen Hälfte nicht.

Gegenübersstellung aktuelle Betriebsgenehmigung / neue Betriebsgenehmigung

6.1 Die Anzahl der Flugbewegungen auf den Start-/Landebahnen 05R/23L und 05L/23R darf in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres nicht mehr als 131.000 Flugbewegungen betragen, davon 122.176 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr, sowie 8.824 Flugbewegungen im Sonstigen IFR- und VFR-Verkehr, davon mindestens 3.000 Bewegungen im VFR-Verkehr.	6.1 wird gestrichen. 6.1 wird gestrichen und bleibt frei.	6.1 wird gestrichen und bleibt frei. Die Gesamtbewegungen ergibt sich aus der Hochrechnung der koordinierbaren Slots; die bisherige zusätzliche Begrenzung eines „Zwischendeckels“ entfällt	Es wird weiterhin die Hälfte der Tagess-betriebsstunden pro Kalenderwoche, in Bezug genommen. Durch die Erhöhung des Koordinierungseckwertes von 45 (+ 2 Sonstige IFR) Slots im Zweibahnbetrieb auf 58 Slots (+ 2 Sonstige IFR) im Zweibahnbetrieb wird der bestehenden Nachfrage besonders in Spitzenzeiten Rechnung getragen, die in der Vergangenheit bereits an fast 80 Slots pro Stunde heranreichte.
6.2, Satz 1 Für Flüge im Linien- und Charterverkehr darf die Anzahl der im Voraus planbaren Zeitnischen (Koordinierungseckwert) von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit in bis zu 56 Tagesstunden (ganze Zeitstunden, beginnend jeweils mit der vollen Stunde) pro Kalenderwoche 45 Slots, in den weiteren 56 Tagesstunden pro Kalenderwoche von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit 40 Slots nicht übersteigen.	6.2, Satz 1 wird nur in Bezug auf die Höhe neu die Koordinationsseckwerte gefasst.	Für Flüge im Linien- und Charterverkehr darf die Anzahl der im Voraus planbaren Zeitnischen (Koordinierungseckwert) von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit in bis zu 56 Tagesstunden (ganze Zeitstunden, beginnend jeweils mit der vollen Stunde) pro Kalenderwoche 58 Slots, in den weiteren 56 Tagesstunden pro Kalenderwoche von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit 43 Slots nicht übersteigen.	6.2, Satz 1 Für Flüge im Linien- und Charterverkehr darf die Anzahl der im Voraus planbaren Zeitnischen (Koordinierungseckwert) von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit in bis zu 56 Tagesstunden (ganze Zeitstunden, beginnend jeweils mit der vollen Stunde) pro Kalenderwoche 58 Slots, in den weiteren 56 Tagesstunden pro Kalenderwoche von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit 43 Slots nicht übersteigen.

Gegenüberstellung aktuelle Betriebsgenehmigung / neue Betriebsgenehmigung	
<p>6.2., Satz 2 In den letztgenannten weiteren 56 Tagessstunden pro Kalenderwoche ist eine Erhöhung des genannten Koordinierungseckwertes um bis zu 5 Slots pro Stunde zulässig, wenn belegt wird, dass die Kapazität der Hauptstart/Landebahn ausreicht, auch für diese zusätzlichen Flugbewegungen unter den gegebenen Rahmenbedingungen Verkehrsüberhänge abzuwickeln, die aufgrund nicht planbarer exogener Verkehrsbedingter Parameter auftreten.</p> <p>6.2., Satz 2 wird neu gefasst.</p>	<p>6.2., Satz 2 In dem letztgenannten Zeitraum erhöht sich der genannte Koordinierungseckwert um bis zu zwei Slots pro Stunde, wenn die Genehmigungsbehörde auf der Grundlage einer von der Flughafen Düsseldorf GmbH einzuholenden sachverständigen Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bestätigt hat, dass die Kapazität der Hauptstart- und / Landebahn ausreicht, auch für diese zusätzlichen Flugbewegungen unter den gegebenen Rahmenbedingungen Verkehrsüberhänge abzuwickeln, die aufgrund nicht planbarer exogener Verkehrsbedingter Parameter auftreten.</p> <p>6.2., Satz 3 bleibt unverändert.</p> <p>6.2., Satz 4 bleibt unverändert.</p> <p>6.2., Satz 3 Die Anforderungen an den Nachweis sind mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen.</p> <p>6.2., Satz 4 Maßgebend ist der jeweils letzte Stand der Koordination vor dem Flugereignis.</p>
<p>6.2., Satz 2 In dem letztgenannten Zeitraum erhöht sich der genannte Koordinierungseckwert um bis zu zwei Slots pro Stunde, wenn die Genehmigungsbehörde auf der Grundlage einer von der Flughafen Düsseldorf GmbH einzuholenden sachverständigen Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bestätigt hat, dass die Kapazität der Hauptstart- und / Landebahn ausreicht.</p> <p>6.2., Satz 3 bleibt unverändert.</p> <p>6.2., Satz 4 bleibt unverändert.</p>	<p>Die aktuelle bestandskräftige Genehmigung sieht die Möglichkeit der Erhöhung von 40 Slots/h im Einbahnbetrieb auf bis zu 45 Slots/h im Einbahnbetrieb vor. Der erfolgreiche Probebetrieb hatte bereits zur bestandskräftigen Erhöhung auf 43 Slots/h geführt. Die Regelung, die Kapazität im Einbahnbetrieb auf Nachweis auf bis zu 45 Slots/h zu erhöhen, soll erhalten bleiben.</p> <p>Kann unverändert bleiben.</p> <p>Kann unverändert bleiben und erlaubt genehmigungstechnisch die „Überkoordinierung“.</p> <p>6.2., Satz 4 Maßgebend ist der jeweils letzte Stand der Koordination vor dem Flugereignis.</p>

Gegenübersetzung aktuelle Betriebsgenehmigung / neue Betriebsgenehmigung

<p>6.3, Satz 1 Die Parallelstart- und -landebahn 05L/23R ist in der Zeit von 21:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit mitzubenutzen.</p>	<p>6.3, Satz 1 entfällt.</p> <p>6.3, Satz 2 Die Antragstellerin hat die nach Maßgabe der Regelung Ziffer III. 5. Satz 2 der Genehmigung nutzungsfreien vollen Zeitstunden für die Parallelstart und - landebahn 05L/23R unter Beachtung des aktuellen Koordinierungsstandes wöchentlich im Voraus festzulegen und dies unverzüglich der örtlich zuständigen Regionalstelle der Flugsicherung sowie der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.</p> <p>6.3, Satz 2 wird ergänzt und es werden die Sätze 3 und 4 eingefügt.</p>	<p>6.3, Satz 2 wird ergänzt und es werden die Sätze 3 und 4 eingefügt.</p> <p>Die Antragstellerin hat die nach Maßgabe der Regelung Ziffer III. 5. Satz 2 der Genehmigung nutzungsfreien und zur Nutzung vorgesehenen vollen Zeitstunden für die Parallelstart und - landebahn 05L/23R unter Beachtung des aktuellen Koordinierungsstandes wöchentlich im Voraus festzulegen und dies unverzüglich der örtlich zuständigen Regionalstelle der Flugsicherung sowie der Genehmigungsbehörde mitzuteilen. Die Antragstellerin kann von der Festlegung gem. Satz 2 abweichen, wenn dies aufgrund der tatsächlichen Verkehrssituation insbesondere zur Vermeidung/Verminderung von Ver- spätungen oder zur Vermeidung von Mitbenutzungszeiten in Abweichung von der Festlegung sinnvoll bzw. möglich ist. Die Abweichung von der Festlegung ist in 15 Minuten Blöcken einer vollen Zeitstunde (z.B. 7:00 h bis 7:15 h, 7:16 h – 7:30 h etc.) und für die zusätzliche Nutzung nur dann und insoweit zulässig, als ein positiver Saldo auf dem gem. Ziff. 6.6.3 zu führenden Zeitkonto besteht.</p> <p>Die verpflichtende Mitbenutzung der Nordbahn führt nicht zu einer spürbaren Entzerrung des abendlichen Luftverkehrs (Vermeidung von Verspätungen). Deshalb soll die Verpflichtung ersatzlos entfallen.</p> <p>Die Nordbahn kann entgegen der Voranmeldung kurzfristig zur Mitbenutzung frei gegeben werden, wenn der tatsächliche Verkehr –abweichend von der Koordinierung und der wöchentlichen Voranmeldung – sich anders entwickelt und bzw. drohen Verspätungen eingetreten sind. Für diese Verspätungsregel wird ein Zeitkonto von 15 Minuten Blöcken einer Viertelstunden einer Zeitstunde angelegt, das für die Zulassung der Mitbenutzung einen positiven Saldo haben muss. (vgl. Ziff. 6.6.3). Ebenso kann die Mitbenutzung der Nordbahn entgegen der wöchentlichen Voranmeldung um volle 15-Minuten-Blöcke einer Zeitstunde unterbleiben, um ein „Zeitpolster“ als positiven Saldo für die außerplannmäßige Mitbenutzung anzusparen.</p>
---	---	--

Gegenüberstellung

aktuelle Betriebsgenehmigung / neue Betriebsgenehmigung

	aktuelle Betriebsgenehmigung	neue Betriebsgenehmigung
6.3 S. 3 Die Nutzung als Ersatzbahn wird von der Regelung der Ziffern 6.2 und 6.3 nicht berührt.	6.3, Satz 3 bleibt unverändert, wird aber zu Satz 5.	6.3, Satz 5 Die Nutzung als Ersatzbahn wird von der Regelung der Ziffern 6.2 und 6.3 nicht berührt.
6.4, Satz 1 Für Flüge nach Instrumentenflugregeln (Linien-, Charter- und sonstiger IFR-Verkehr) darf in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr Ortszeit die Zahl von 33 koordinierten Landungen nicht überschritten werden.	6.4, Satz 1 bleibt unverändert.	6.4, Satz 1 Für Flüge nach Instrumentenflugregeln (Linien-, Charter- und sonstiger IFR-Verkehr) darf in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr Ortszeit die Zahl von 33 koordinierten Landungen nicht überschritten werden.

Gegenüberstellung aktuelle Betriebsgenehmigung / neue Betriebsgenehmigung	
6.5, Satz 1 Für "Sonstige Flüge" nach Instrumenten-flugregeln dürfen vom Flughafen-koordinator- und für kurzfristig erst am Ereignistag geplante Flüge nach Instrumentenflugregeln von der "DFS-Flugberatungsstelle" - in den Zeitstunden, in denen gemäß Ziffer 6.2 bis zu 45 Slots koordiniert werden dürfen, höchstens 2 zusätzliche Flugbewegungen koordiniert werden, jedoch höchstens in 8 vollen Zeitstunden pro Tag.	<p>6.5, Satz 1 wird neu gefasst.</p> <p>6.5, Satz 1 Für "Sonstige Flüge" nach Instrumentenflugregeln dürfen vom Flughafenkoordinator- und kurzfristig erst am Ereignistag geplante Flüge nach Instrumentenflugregeln von der DFS-Flugberatungsstelle - in den Zeit-stunden, in denen gemäß Ziffer 6.2 bis zu 58 Slots koordiniert werden dürfen, höchstens 2 zusätzliche Flugbewegungen koordiniert werden</p> <p>6.5, Satz 2 wird zur Anpassung an die bestehende Regelung neu gefasst.</p> <p>6.5, Satz 2 Ansonsten dürfen in der Zeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit derartige Flüge nur in einer solchen Anzahl koordiniert werden, dass der nach Ziffer 6.2 höchst-zulässige Koordinierungseckwert von 40 Slots pro Stunde nicht überschritten wird.</p>
	<p>6.5, Satz 1 Für "Sonstige Flüge" nach IFR- Regeln außerhalb der Slots für Linien- und Charterverkehr beantragt werden sollen, bedarf es weiterhin dieser Regelung für sonstige Flüge (insb. Business Aviation) nach Instrumentenflugregeln außerhalb von Linie- und Charter.</p>

Gegenübersstellung aktuelle Betriebsgenehmigung / neue Betriebsgenehmigung

	aktuelle Betriebsgenehmigung	neue Betriebsgenehmigung
6.6 Die Antragstellerin wird verpflichtet, die Umsetzung der in Ziffer 6.1 bis 6.4 festgelegten Betriebsregelung nachzuhalten.	6.6 bleibt unverändert. 6.6.1, Satz 1 und 2 Sie hat hierzu ein "Slot Performance Monitoring Committee" (SPMC) einzurichten. Arbeitsweise und Zusammensetzung müssen mindestens den Vorgaben aus der Mustergeschäftsordnung entsprechen, die dieser Genehmigung als Anlage 1 beigefügt ist.	6.6 Die Antragstellerin wird verpflichtet, die Umsetzung der in Ziffer 6.1 bis 6.4 festgelegten Betriebsregelung nachzuhalten. 6.6.1, Satz 1 und 2 Sie hat hierzu ein "Slot Performance Monitoring Committee" (SPMC) einzurichten. Arbeitsweise und Zusammensetzung müssen mindestens den Vorgaben aus der Mustergeschäftsordnung entsprechen, die dieser Genehmigung als Anlage 1 beigefügt ist.
6.6.2, Satz 1 und 2 Zudem hat sie ihr elektronisches Flughafeninformationssystem um ein "Mismatch-Reporting-System" (MMR) zu ergänzen. Die Mindestanforderungen an dieses System ergeben sich aus der beigefügten Anlage 2.	6.6.2, Satz 1 und 2 bleiben unverändert. 6.6.2, Satz 1 und 2 Zudem hat sie ihr elektronisches Flughafeninformationssystem um ein "Mismatch-Reporting-System" (MMR) zu ergänzen. Die Mindestanforderungen an dieses System ergeben sich aus der beigefügten Anlage 2.	6.6.2, Satz 1 und 2 Zudem hat sie ihr elektronisches Flughafeninformationssystem um ein "Mismatch-Reporting-System" (MMR) zu ergänzen. Die Mindestanforderungen an dieses System ergeben sich aus der beigefügten Anlage 2.

Gegenüberstellung aktuelle Betriebsgenehmigung / neue Betriebsgenehmigung	
<p>6.6.3 Zur Kontrolle der Nutzungszeiten der Parallelstart- und Landebahn 05L/23R hat die Antragstellerin jeweils am 1. Werktag der Folgewoche der Genehmigungsbehörde eine Aufstellung über die in der Vorwoche tatsächlich durchgeführten Flugbewegungen, getrennt nach Tagessstunden und Start- und Landebahnen vorzulegen.</p>	<p>6.6.3 bleibt unverändert, wird aber um die Sätze 2, 3 und 4 ergänzt.</p> <p>6.6.3 Zur Kontrolle der Nutzungszeiten der Parallelstart- und -landebahn 05L/23R hat die Antragstellerin jeweils am 1. Werktag der Folgewoche der Genehmigungsbehörde eine Aufstellung über die in der Vorwoche tatsächlich durchgeführten Flugbewegungen, getrennt nach Tagessstunden und Start- und Landebahnen vorzulegen. Die Antragstellerin führt mit dieser Liste zugleich jeweils für den Zeitraum einer IATA-Flugplanperiode ein Zeitkonto, dem diejenigen 15 – Minuten – Zeitblöcke einer Zeitstunde, in denen entgegen der Voranmeldung gem. § 6.3 S. 2 die Parallelstart- und -landebahn nicht mitbenutzt wurde, gutgeschrieben werden. Diejenigen 15 – Minuten – Zeitblöcke einer Zeitstunde, in denen entgegen der Voranmeldung gem. § 6.3 S. 2 die Parallelstart – und –landebahn mitbenutzt wurde, werden fortlaufend mit den Zeitgutschriften saldiert, wobei kein negativer Saldo entstehen darf. Der Zeitsaldo wird jeweils nach Ablauf einer IATA-Flugplanperiode auf null gestellt.</p> <p>Hier wird neben der Fortführung der bisherigen, Montags vorzulegenden Liste nun das in § 6.3, Satz 3 und 4 erwähnte Zeitkonto eingeführt um sicherzustellen, dass die Abweichungen von der Mitbenutzung der Nordbahn nur insoweit stattfinden, als zuvor 15 – Minuten – Zeitblöcke „eingespart“ wurden, d.h. die Nordbahn entgegen der Voranmeldung nicht mitbenutzt wurde. Als zeitliche Bezugsgröße wird eine IATA-Flugplanperiode verwendet. Nach Ablauf der Flugplanperiode verfällt ein etwa noch vorhandenes Zeitguthaben.</p>

**Gegenüberstellung
aktuelle Betriebsgenehmigung / neue Betriebsgenehmigung**

Bisher frei	Es wird eine neue Ziffer 6.7 eingefügt.	6.7 Im Übrigen ist der Verkehrsflughafen Düsseldorf nicht verpflichtet, Luftverkehr von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 2 t MTOW auf dem Flughafen abzuwickeln. Insoweit ist der Verkehrsflughafen Düsseldorf von seiner Betriebspflicht befreit.	Der prognostiziert wachsende Verkehr am Flughafen Düsseldorf als drittgrößtem Verkehrsflughafen Deutschlands lässt Kapazitätsmindernde Kleinflieger nicht mehr zu.
-------------	---	---	--