Regierung von Oberbayern

Planfeststellungsbeschluss

für den Verkehrslandeplatz Augsburg

Regierung von Oberbayern

Planfeststellungsbeschluss

für den Verkehrslandeplatz Augsburg

315.30-3736-A-P

München, 15. Februar 2002

I n h a l t s v e r z e i c h n i s

	Seite
A. Verfügender Teil	2
I. Feststellung des Plans	2
II. Feststellung der einzelnen Pläne	2
III. Feststellung der Verzeichnisse	6
IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse	7
V. Straßenrechtliche Verfügungen	9
VI. Maßgaben zum Plan der baulichen Anlagen	10
VII. Bestandteile des Planfeststellungsbeschlusses	11
VIII. Nebenbestimmungen	12
1. Zum Flugbetrieb und zur Flugsicherheit	12
2. Zum Lärmschutz	12
2.1 Schallschutzmaßnahmen	12
2.1.1 Schutzziel	13
2.1.2 Antrag	14
2.1.3 Betroffene Gebiete	14
2.1.4 Umsetzungszeitraum	16

Seite

2.1.5 Weitere Regelungen 16

2.2 Entschädigung 17

3. Zur Wasserwirtschaft 19

4. Zum Straßenverkehr und zur Erschließung 30

5. Zum Natur- und Landschaftsschutz und zur Grünplanung 31

6. Zum Brandschutz 32

6.1 Allgemeines 32

6.2 Zur Löschwasserversorgung 33

7. Zur Luftsicherheit 33

8. Auflagenvorbehalt 34

IX. Antragsablehnung im Übrigen 35

X. Entscheidung über Einwendungen 35

XI. Hinweis zur sofortigen Vollziehung 35

XII. Kosten 35

Seite

B. Sachverhalt 36

I. Antragsgrundlage 36

1. Tatsächliche Situation 36

2. Rechtliche Situation 36

3. Veröffentlichung 38

II. Antragstellerin 39

III. Antrag und Antragsbegründung 40

1. Antrag vom 15.12.1998 41

1.1 Antragsinhalt 41

1.2 Einzelmaßnahmen und ihre Begründung 41

1.2.1 Optimierung der befestigten Bahn 41
1.2.2 Anpassung und Erweiterung des Rollbahnsystems 42
1.2.3 Erweiterung und Neubau von Vorfeldflächen 42
1.2.4 Verlegung und Erweiterung der bestehenden Gebäude (Hochbauzone) nach Süden 43
1.2.5 Verlegung der Flughafenstraße 44
1.2.6 Verlegung der Segelflugflächen 44
1.2.7 Neubau einer Anflugbefeuerung 07 44
1.2.8 Neubau ILS 07 44

Seite

1.3 Antragsunterlagen 45

2. Antragsneufassung vom 16.06.2000 46

2.1 Antragsinhalt 46

2.2 Pläne und Verzeichnisse 47

2.2.1 Plan der baulichen Anlagen 47
2.2.2 Plan der Flugbetriebsflächen 48
2.2.3 Straßenanschluss 48
2.2.4 Entwässerungskonzept 49
2.2.5 Löschwasserversorgung 50
2.2.6 Landschaftspflegerische Begleitplanung 50
2.2.7 Erweiterung der Flugplatzfläche 51
2.2.8 Einziehung von Straßen oder Wegen 52

2.3 Gutachten und Prognose sowie ihre Kernaussagen 52

2.3.1 Verkehrsprognose 52
2.3.2 Umweltverträglichkeitsuntersuchung 54
2.3.3 Landschaftspflegerische Begleitplanung 55
2.3.4 Lärmphysikalisches Gutachten 56
2.3.5 Lärmmedizinisches Gutachten 57

2.4 Antragsbegründung 59

Seite

IV. Anhörungsverfahren 60

1. Beteiligung 60

1.1 Antrag vom 15.12.1998 60

1.1.1 Behörden 60
1.1.2 Gebietskörperschaften 61
1.1.3 Träger öffentlicher Belange 61
1.1.4 Sonstige Stellen 61
1.1.5 Am Verkehrslandeplatz Augsburg ansässige Firmen 61
1.1.6 Öffentlichkeit 62

1.2 Antragsneufassung vom 16.06.2000 62

1.2.1 Behörden 62
1.2.2 Gebietskörperschaften 63
1.2.3 Träger öffentlicher Belange 63
1.2.4 Sonstige Stellen 63
1.2.5 Am Verkehrslandeplatz Augsburg ansässige Firmen 63
1.2.6 Öffentlichkeit 63

1.3 Erörterungstermine 64

2. Ergebnis der Beteiligung 65

2.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, Kommunen und sonstigen Stellen 65

Seite

2.2 Öffentlichkeit 73

2.2.1 Analyse der Einwendungen 73
2.2.2 Wesentliche Argumente der Einwendungsführer 76

V. Weitere Verfahrensschritte 78

1. Anflugbefeuerung 07 78

2. Konkretisierung des Entwässerungskonzepts 80

2.1 Gegenwärtige Entwässerungssituation 80

2.1.1 Schmutzwasser 80
2.1.2 Niederschlagswasser 80

2.2 Entwässerungskonzept für den Ausbau 81

2.2.1 Schmutzwasserentwässerung 81
2.2.2 Niederschlagswasserableitung 82

2.3 Modifizierung des Antrages 82

2.4 Verfahren 85

3. Überprüfung der Prognose 87

3.1 Beauftragung 87

3.2 Ergebnis des Gutachtens 87

Seite

3.3 Bekanntgabe des Gutachtens 89

3.4 Ergänzungsbegutachtung für Flugleistungsklasse B 90

4. Überprüfung des lärmphysikalischen und des lärmmedizinischen Gutachtens 90

4.1 Änderung der Sichtflugverfahren 90

4.2 Änderung der Prognose 91

C. Entscheidungsgründe 92

I. Verfahren 92

1. Planfeststellungsverfahren nach §§ 8 ff LuftVG 92

1.1 Verfahrensgrundlage 92

1.1.1 Einstufung des Verkehrslandeplatzes Augsburg 92

1.1.2 Bisherige Genehmigungslage 98

1.2 Flugplatzanlagen 99

1.3 Flugrouten 100

1.4 Änderung des Flugplatzes 101

2. Rechtswirkungen der Planfeststellung 102

Seite

3. Umweltverträglichkeitsprüfung 103

4. Raumordnerische Behandlung 104

5. Befreiung von Antragserfordernissen 105

6. Einwendungen zum Ablauf des Planfeststellungsverfahrens 105

6.1 Antragsunterlagen 105

6.2 Beteiligungsumgriff 106

6.3 Auslegung der Planunterlagen 108

6.3.1 Antrag vom 15.12.1998 108
6.3.2 Antragsneufassung vom 16.6.2000 110
6.3.3 Bewertung 112

6.4 Erörterungstermine 114

6.4.1 Anforderungen an die Erörterungstermine 114
6.4.2 Konkrete Umsetzung 115
6.4.3 Protokollierung der Erörterungstermine 118
6.4.4 Befangenheitsanträge 120

6.5 Antrag auf Verfahrenseinstellung wegen des Affinger Vertrages 121

6.6 Verfahrensabtrennung Maßnahme Anflugbefeuerung 07 123

6.7 Konkretisierung des Entwässerungskonzepts 124

Seite

II. Umweltverträglichkeitsprüfung 125

1. Untersuchungsraum 125

2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG) 126

2.1 Schutzgut Mensch 126

2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen 128

2.3 Schutzgut Boden 129

2.4 Schutzgut Wasser 130

2.7 Schutzgut Luft 131

2.8 Klima 131

2.9 Schutzgut Geologie und Hydrogeologie 132

2.10 Schutzgut Landschaft 132

2.11 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter 133

2.12 Wechselwirkungen 133

2.13 Bauphase 234

Seite

3. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG) 134

III. Materielles Recht 136

1. Rechtsgrundlage 136

2. Auslegung des Antrags 136

2.1 Keine Verlängerung der S/L-Bahn 136

2.2 Außenstarterlaubnis 138

3. Planrechtfertigung 139

3.1 Inhalt der Änderungsplanung 140

3.1.1 Umgriff der Änderungsplanung 140
3.1.2 Art der Änderungen 141
3.1.3 Entstehungszeitpunkt der luftverkehrlichen Bedürfnisse 141

3.2 Gegenwärtige Bedeutung des Flugplatzes 143

3.2.1 Luftverkehrliche Bedeutung 143
3.2.2 Volks- und betriebswirtschaftliche Bedeutung 145

3.3 Zukünftige Bedeutung des Flugplatzes 146

3.3.1 Allgemeine Entwicklung des Luftverkehrs 146
3.3.2 Prognose für den Verkehrslandeplatz Augsburg 148

Seite

3.4. Einzelne Ausbaumaßnahmen 154

3.4.1 Optimierung der befestigten Bahn 154

3.4.2 Anpassung und Erweiterung des Rollbahnsystems sowie Erweiterung und Neubau von Vorfeldflächen 165

3.4.3 Verlegung und Erweiterung der Hochbauzone 168

3.4.4. Verlegung der Flughafenstraße nach Süden 169

3.4.5. Verlegung des Segelfluggeländes nach Süden 170

3.4.6. Neubau eines Hubschrauberlandeplatzes 170

3.4.7. Neubau einer ILS-Anlage für die Landerichtung 07 171

3.4.8 Erweiterung des Flugplatzgeländes 171

3.5. Einwendungen zur Planrechtfertigung 172

4. Keine unüberwindbaren Planungsleitsätze 179

5. Abwägung 179

5.1. Eignung des Geländes 179

5.2 Raumordnung und Landesplanung 182

5.2.1 Wirtschaft und Verkehr 182

5.2.2 Städtebau, Natur und Landschaft 184

5.2.3 Technischer Umweltschutz 185

5.2.4 Raumordnerische Gesamtabwägung 186

5.2.5 Ergebnis 188

Seite

5.3 Städtebau 188

5.3.1 Bedeutung der kommunalen Planungshoheit 188
5.3.2 Plan der baulichen Anlagen 189
5.3.3 Plan der Flugbetriebsflächen 195
5.3.4 Eingriff in kommunale Planungen wegen Erweiterung des Flugplatzgeländes 196
5.3.5 Eingriff in kommunale Planungshoheit wegen Lärmauswirkungen 200
5.3.6 Zusammenfassung 205

5.4 Naturschutz und Landschaftspflege 206

5.4.1 Verbote 206
5.4.2 Öffentlicher Belang 206
5.4.3 Eingriffsregelung 208
5.4.4 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen 209
5.4.5 Minimierungsgebot 210
5.4.6 Beschreibung der Beeinträchtigungen 211
5.4.7 Fachplanerische Abwägung 215
5.4.8 Einwendungen zum Naturschutz 216

5.5 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz 217

5.5.1 Löschwasserversorgung 217
5.5.2 Verrohrung von Gräben 218
5.5.3 Einleiten des Niederschlagswassers in die Friedberger Ach 219
5.5.4 Einwendungen zur Wasserwirtschaft 221

Seite

5.6 Öffentliche Sicherheit und Ordnung 221

5.7 Schutz vor Fluglärm 226

5.7.1 Wirkungen des Fluglärms und Betroffenheit 226
5.7.2 Abwägung 300
5.7.3 Aktiver Lärmschutz durch Betriebsbeschränkungen 306
5.7.4 Passiver Lärmschutz durch bauliche Schallschutzvorkehrungen 308
5.7.5 Außenwohnbereichsentschädigung 318
5.7.6 Einwendungen und Anträge zum Lärmschutz 325

5.8 Luftschadstoffbelastung 344

5.8.1 Allgemeines 344
5.8.2 TÜV-Gutachten 346
5.8.3 Bewertung 353
5.8.4 Einwendungen 362

5.9 Naherholung als öffentlicher Belang 368

5.10 Landwirtschaft als öffentlicher Belang 371

5.10.1 Flächenverlust für die Landwirtschaft 372
5.10.2 Auswirkungen auf (Nutz-)Tiere 373
5.10.3 Auswirkungen auf die Pflanzenqualität 375
5.10.4 Auswirkungen auf Direktvermarkter 376
5.10.5 Abwägungsergebnis 378

Seite

5.11 Straßenverkehrs- und Straßen- und wegerechtliche Belange 378

5.11.1 Zufahrtsstraße 378
5.11.2 Unfallgefahr 379
5.11.3 Gesamtverkehr 380
5.11.4 Grundstückserschließung 380

5.12 Segelflugbetrieb als öffentlicher Belang 380

5.12.1 Beschreibung des Segelflugzentrums 381
5.12.2 Beschreibung der Segelflugflächen 382
5.12.3 Erschließung des Segelfluggeländes 383
5.12.4 Abwägung 383
5.12.5 Einwendungen 385

5.13 Brandschutz 386

5.13.1 Löschwasserversorgung 386
5.13.2 Ausstattung des Feuerlösch- und Rettungsdienstes 388

5.14 Sonstige öffentliche Belange 388

5.15 Private Belange und Einwendungen 391

5.15.1 Flächenverluste 391
5.15.2 Wertminderung, Mietverluste 407

Seite

5.15.3 Private Belange der Segelflugvereine 410
5.15.4 Existenzgefährdung Campingplatzbetreiber 414
5.15.5 Existenzgefährdung Gärtnerei 415
5.15.6 Minigolfplatz 416
5.15.7 Affinger Vertrag 416

6. Gesamtabwägung 418

7. Begründung der straßenrechtlichen Entscheidungen 421

8. Begründung der sofortigen Vollziehbarkeit 421

9. Begründung der Kostenentscheidung 422

Rechtsbehelfsbelehrung 422

Hinweise zur Bekanntmachung 423

Anhang

Anlage
Abkürzungsverzeichnis

31315.30-3736-A-P München, 15.02.2002

Verkehrslandeplatz Augsburg;
Antrag auf Erteilung einer Genehmigung und Planfeststellung nach §§ 6 und 8 ff Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

Auf Antrag der Augsburger Flughafen GmbH (AFG) vom 15.12.1998 i.d.F. der Anträge vom 16.06.2000 und 12.4.2001 erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – (nachfolgend Luftamt Südbayern genannt) nach den §§ 8 ff LuftVG i.d.F. der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl I S. 550) für den

Verkehrslandeplatz Augsburg

folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg wird mit den sich aus den Ziff. IV., V., VIII. und IX. dieser Entscheidung und den Roteintragungen[1] in den planfestgestellten Plänen ergebenden Änderungen festgestellt.

II. Feststellung der einzelnen Pläne

Die Planfeststellung umfasst im Einzelnen folgende Pläne:

- Plan der baulichen Anlagen, M 1 : 2.500 (Archiv-Nr. AU 01-STK vom 30.03.2000)

- Lageplan der Flugbetriebsflächen, M 1 : 2.500 (Archiv-Nr. S 01403 vom 23.03.2000), mit Roteintragungen

- Schnitt A-A M 1 : 2.000/200 (Archiv-Nr. S 016 vom März 2000)

- Schnitt B-B M 1 : 2.000/200 (Archiv-Nr. S 018 vom März 2000)

- Schnitt C-C M 1 : 2.000/200 (Archiv-Nr. S 017 vom März 2000)

- Lageplan St 2035 „Mühlhauser Straße“, km 6+815 bis km 7+326,5, M 1 : 1.000 vom 20.03.2000

[1] Die Roteintragungen befinden sich auf dem Lageplan der Flugbetriebsflächen und beinhalten die Streichung der Ausweisung von Startvorlaufstrecken, aber nicht der Startabbruchstrecken. Da dieser Lageplan die für die Ausweisung der Flugbetriebsflächen rechtlich maßgeblichen Festsetzungen enthält, beschränken sich die Roteintragungen zu dieser Nutzungsbeschränkung auf diesen Plan.

- Höhenplan St 2035 „Mühlhauser Straße“, km 6+815 bis km 7+326,5, M 1 : 1.000/100, vom 20.03.2000

- Querschnitt St 2035 „Mühlhauser Straße“, km 6+915, M 1 : 50, vom 20.03.2000

- Querschnitt St 2035 „Mühlhauser Straße“, km 7+045, M 1 : 50, vom 20.03.2000

- Übersichtslageplan der Entwässerung Nr. 1073 E 410, M 1 : 2.500, vom 11.04.2001

- Übersichtslageplan im Bereich des Einlaufbauwerks in die Friedberger Ach Nr. 1073 E 411, M 1 : 5.000, vom 01.06.2001

- Lageplan der Entwässerung West Nr. 1073 E 420, M 1 : 1.000, vom 11.04.2001

- Lageplan der Entwässerung Mitte Nr. 1073 E 421, M 1 : 1.000, vom 11.04.2001

- Lageplan der Entwässerung 0st Nr. 1073 E 422, M 1 : 1.000, vom 11.04.2001

- Lageplan der Entwässerung Südwest Nr. 1073 E 423, M 1 : 1.000, vom 11.04.2001

- Lageplan der Entwässerung Süd Nr. 1073 E 424, M 1 : 1.000, vom 10.04.2001,

- Lageplan der Entwässerung Einlaufbauwerk in die Friedberger Ach Nr. 1073 E 425, M 1 : 1.000 vom 01.06.2001

- Längsschnitte der Schmutzwasserentwässerung, Plan-Nr. 1073 E 510, M 1 : 1.000/100, vom 11.04.2001

- Längsschnitte Entwässerung der Flugbetriebsflächen West, Plan-Nr. 1073 E 520, M 1 : 1.000/100, vom 11.04.2001

- Längsschnitte Entwässerung der Flugbetriebsflächen West, Plan-Nr. 1073 E 521, M 1 : 1.000/100, vom 11.04.2001

- Längsschnitte Entwässerung der Flugbetriebsflächen Ost, Plan-Nr. 1073 E 522, M 1 : 1.000/100, vom 11.04.2001

- Längsschnitt Entwässerung der Flugbetriebsflächen, Druckleitung für den Sommerbetrieb, Plan-Nr. 1073 E 525, M 1 : 1.000/100, vom 11.04.2001

- Längsschnitt Entwässerung der Flugbetriebsflächen, Druckleitung für den Winterbetrieb, Plan-Nr. 1073 E 526, M 1 : 1.000/100, vom 11.04.2001

- Längsschnitt Verrohrung der Gräben, Plan-Nr. 1073 E 530, M 1 : 1.000/100, vom 21.05.2001

- Pumpwerk 1, Grundriss und Schnitte, Plan-Nr. 1073 E 620, M 1 : 50, vom 11.04.2001

- Verrohrung der Gräben, Regelquerschnitt, Plan-Nr. 1073 E 630, M 1 : 20, vom 11.04.2001

- Friedberger Ach, Einlaufbauwerk, Plan-Nr. 1073 E 632, M 1 : 50, vom 11.04.2001

- Regelplan Speicherbecken, Draufsicht und Schnitte, Plan-Nr. 1073 E 640, M 1 : 250/25, vom 11.04.2001

- Regelplan Schächte der Druckleitungen, Grundrisse und Schnitte, Nr. 1073 E 910, M 1 : 20, vom 11.04.2001

- Regelplan Kontrollschacht Speicherbecken, Grundriss und Schnitte, Nr. 1073 E 920, M 1 : 20, vom 11.04.2001

- Regelplan Kontrollschacht Sammelkanal, Grundriss und Schnitte, Nr. 1073 E 921, M 1 : 20, vom 11.04.2001

- Regelplan Drosselschacht Speicherbecken, Grundriss und Schnitte, Nr. 1073 E 922, M 1 : 20, vom 11.04.2001

- Lageplan Löschwasserversorgung, M 1 : 2.500 (Archiv-Nr. S 016-00 vom 07.04.2000)

- Lageplan Ausgleichsmaßnahmen, M 1 : 2.500 (Plan-Nr. XI vom 06.06.2000)

- Veränderung Bestand M 1 : 2.500 (Plan-Nr. XII vom 06.06.2000)

- Landschaftspflegerischer Begleitplan M 1 : 1.000 (Plan-Nr. XIII vom 06.06.2000)

- Schnitt A-B, LPB (Plan-Nr. XIIII-A vom 06.06.2000)

- Grunderwerbsplan „Planfeststellung Strukturplan 2000“, M 1 : 5.000 (Plan-Nr. XIV vom 15.06.2000)

- Grunderwerbsplan „Planfeststellung Strukturplan 2000“, M 1 : 1.000 (Plan-Nr. XV vom 16.06.2000)

- Grunderwerbsplan „Planfeststellung Strukturplan 2000“, M 1 : 1.000 (Plan-Nr. XVI vom 16.06.2000)

- Grunderwerbsplan „Planfeststellung Strukturplan 2000“, M 1 : 1.000 (Plan-Nr. XVII vom 16.06.2000)

- Grunderwerbsplan „Planfeststellung Strukturplan 2000“, M 1 : 1.000 (Plan-Nr. XVIII vom 16.06.2000)

- Grunderwerbsplan „Planfeststellung Strukturplan 2000“, M 1 : 1.000 (Plan-Nr. XIX vom 16.06.2000)

- Grunderwerbsplan „Planfeststellung Strukturplan 2000“, M 1 : 1.000 (Plan-Nr. XX vom 08.06.2000)

- Grunderwerbsplan „Planfeststellung Strukturplan 2000“, M 1 : 1.000 (Plan-Nr. XXI vom 08.06.2000)

- Übersichtsplan Flugsicherungsanlagen, M 1 : 25.000 (Plan-Nr. XXII vom Juni 2000)

III. Feststellung der Verzeichnisse

Die Planfeststellung umfasst folgende Verzeichnisse:

- Grundstücksverzeichnis zum Grunderwerbsplan Stand 15.6.2000

- Ergänzung des Grundstücksverzeichnisses zum Grunderwerbsplan vom 11.6.2001

- Bauwerksverzeichnis Einmündung der Erschließungsstraße des Verkehrslandeplatzes in die Staatsstraße St 2035 „Mühlhauser Straße“ (km 6+815 bis km 7+326,5) vom 20.03.2000

IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse

1. Die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse zur Löschwasserversorgung bleiben vorbehalten.

2. Der AFG wird die Erlaubnis zur Verrohrung von Gräben nach Maßgabe der hierzu festgestellten Pläne einschließlich der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der beratenden Ingenieure Dr. Blasy & Mader vom 11.04.2001 erteilt. Die Nebenbestimmungen hierzu werden unter VIII.3.2 festgesetzt.

3. Der AFG wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des Niederschlagswassers von befestigten Flächen in die Friedberger Ach erteilt.

3.1 Gegenstand der Erlaubnis

Der AFG wird bis auf Widerruf die gehobene Erlaubnis nach Art. 16 Bayerisches Wassergesetz (BayWG) zur Benutzung der Friedberger Ach (Gewässer 3.Ordnung) durch Einleiten gesammelter Abwässer erteilt.

3.2 Zweck der Benutzung

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von Niederschlags- und Mischwasser aus den Regenrückhaltebecken.

3.3 Pläne

Der Benutzung liegen die Einzelpläne der Entwurfs- und Genehmigungsplanung und der Erläuterungsbericht der beratenden Ingenieure Dr. Blasy & Mader vom 11.04.2001 in der Fassung vom 01.06.2001 nach Maßgabe der

vom Wasserwirtschaftsamt Donauwörth durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

Nach dieser Planung wird Mischwasser und unverschmutztes Niederschlagswasser aus 18 Regenrückhaltebecken eingeleitet.

Die Planunterlagen sind mit dem Prüfvermerk des Wasserwirtschaftsamts Donauwörth vom 16.08.2001 und einem Genehmigungsvermerk des Landratsamts Aichach-Friedberg vom 07.12.2001 versehen.

3.4. Beschreibung der Anlagen

Die Abwasseranlage besteht im wesentlichen aus einem Kanalnetz im Trennverfahren, 18 Regenrückhaltebecken, 3 Pumpwerken mit Abwasserweiche für das (verschmutzte) Niederschlagswasser, einem Übergabepumpwerk sowie einer Druckleitung zur Kläranlage.

3.5. Dauer der Erlaubnis

Die Erlaubnis endet am 31.12.2021.

3.6 Nebenbestimmungen

Die Nebenbestimmungen zu dieser gehobenen Erlaubnis werden unter VIII. 3.3 festgesetzt.

V. Straßenrechtliche Verfügungen

1. Folgende Straßen (-teile) im Gemeindegebiet Affing werden eingezogen:

   - beschränkt-öffentlicher Feld- und Waldweg Fl. Nr. 1582 der Gemarkung Mühlhausen

   - beschränkt-öffentlicher Feld- und Waldweg Fl. Nr. 1588 der Gemarkung Mühlhausen

   - beschränkt-öffentlicher Feld- und Waldweg Fl. Nr. 1603 der Gemarkung Mühlhausen

   - beschränkt-öffentlicher Feld- und Waldweg Fl. Nr. 1665 der Gemarkung Mühlhausen

   - beschränkt-öffentlicher Feld- und Waldweg Fl. Nr. 1670 der Gemarkung Mühlhausen

   - beschränkt-öffentlicher Feld- und Waldweg Fl. Nr. 1672/1 der Gemarkung Mühlhausen

   - beschränkt-öffentlicher Feld- und Waldweg Fl. Nr. 1692 der Gemarkung Mühlhausen

   - beschränkt-öffentlicher Feld- und Waldweg Fl. Nr. 1704 der Gemarkung Mühlhausen

   - beschränkt-öffentlicher Feld- und Waldweg Fl. Nr. 1706 der Gemarkung Mühlhausen

- beschränkt-öffentlicher Feld- und Waldweg, Fl. Nr. 1707 der Gemarkung Mühlhausen

Die betroffenen Wegeabschnitte sind im Grunderwerbsverzeichnis und den entsprechenden Grunderwerbsplänen im Maßstab M = 1 : 1.000 kenntlich gemacht.

2. Die Einziehungen werden mit der Sperrung wirksam.

VI. Maßgaben zum Plan der baulichen Anlagen

1. Nebenanlagen sind in entsprechender Anwendung von § 14 Baunutzungsverordnung (BauNVO) im Geltungsbereich des Plans der baulichen Anlagen zulässig. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf Anlagen, die dem Nutzungszweck der ausgewiesenen Bauflächen sowie auch dem Nutzungszweck der sonstigen Flugbetriebsflächen dienen, sowie Nebenanlagen, die der Versorgung der Anlagen im Plangebiet mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Wasser dienen. Im Geltungsbereich des Plans der baulichen Anlagen, jedoch außerhalb der ausgewiesenen Bauflächen, sind Nebenanlagen ohne Rücksicht auf Baugrenzen und Bauflächen zulässig. In jedem Fall sind die Belange der Flugsicherheit zu beachten.

2. Die Errichtung baulicher Anlagen ist, soweit es sich nicht um Nebenanlagen handelt, grundsätzlich nur innerhalb der im Plan der baulichen Anlagen ausgewiesenen Bauflächen und Baugrenzen zulässig. Ein geringfügiges Hervortreten von Gebäudeteilen (z.B. Vorfahrtsüberdachungen, Außengängen an Gebäuden, untergeordnete Gebäudeteile) über die festgesetzten Baugrenzen und Bauflächen hinaus ist im Rahmen der festgesetzten Baumassen zulässig. Die für den Flugbetrieb erforderlichen Einrichtungen sind ohne Rücksicht auf die festgesetzten Baugrenzen und Bauflächen zulässig. In jedem Fall sind die Belange der Flugsicherheit zu beachten.

3. Im Bereich der ausgewiesenen Bauflächen können die für die Erschließung erforderlichen Straßen einschließlich Durchfahrten, Parkplätzen und –garagen angelegt werden; die interimsweise Nutzung von Bauflächen für Anlagen des ruhenden Verkehrs ist zulässig.

4. Für die Abstandsflächen innerhalb der ausgewiesenen Bauflächen gelten die Regelungen für Gewerbegebiete, insbesondere Art. 6 Abs. 4 Satz 2 Bayerische Bauordnung (BayBO).

5. Aufschüttungen und Abgrabungen sind im Bereich des Plans der baulichen Anlagen zur Angleichung an die Nullhöhe des Geländes, soweit erforderlich, zulässig.

6. Die Zuständigkeit der Baugenehmigungsbehörden bleibt unberührt.

VII. Bestandteile des Planfeststellungsbeschlusses

Folgende Darstellungen der „ergänzenden Untersuchung“ zur „Schalltechnischen Untersuchung zur geplanten Erweiterung des Verkehrslandeplatzes Augsburg“ der ACCON GmbH (ACB-0400-1833/28) sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses:

- Bild 1 Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm) M = 1 : 30.000 vom 21.11.01
- Bild 2 Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm) M = 1 : 30.000 vom 21.11.01
- Bild 3 Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm) M = 1 : 30.000 vom 21.11.01
- Bild 4 Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm) M = 1 : 30.000 vom 21.11.01
- Bild 9 Kurve mit 19 x 85 dB(A) Maximalpegel M = 1 : 20.000 vom 27.11.01
- Bild 10 Kurve mit 16 x 80 dB(A) Maximalpegel M = 1 : 30.000 vom 27.11.01
- Bild 11 Kurve mit 12 x 70 dB(A) Maximalpegel M = 1 : 55.000 vom 27.11.01

VIII. Nebenbestimmungen

1. Zum Flugbetrieb und zur Flugsicherheit

1.1 Hubschrauberschulflüge auf dem ausgewiesenen Hubschrauberlandeplatz dürfen nur an Werktagen Montag bis Freitag von 8.00 Uhr bis 19.00 Uhr durchgeführt werden.

1.2 Die Benutzung des Triebwerks-Probelaufstands darf zwischen 05.00 Uhr und 07.00 Uhr, zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr sowie zwischen 19.00 Uhr und 22.00 Uhr nur in besonders begründeten Einzelfällen nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch die AFG erfolgen.

1.3 Die AFG hat den maßgeblichen Sicherheitsstreifen zur S/L-Bahn und die maßgeblichen Hindernisfreiflächen frei von Hindernissen i.S.v. ICAO Annex 14 zu halten. Soweit bereits bestehende bauliche Anlagen sich innerhalb des Streifens befinden, sind diese zu beseitigen, sobald die tatsächlichen Voraussetzungen dafür geschaffen worden sind, diese Anlagen auf denjenigen Flächen zu errichten, die nach Maßgabe des Plans der baulichen Anlagen für diese Anlagen vorgesehen sind. Satz 2 gilt für die seitlichen Übergangsflächen grundsätzlich entsprechend.

2. Zum Lärmschutz

2.1 Schallschutzmaßnahmen

Um sicherzustellen, dass die Lärmimmissionen die Grenze der Zumutbarkeit nicht überschreiten und die Gesundheit nicht gefährden, hat die AFG nach Maßgabe des Schutzziels (s. 2.1.1) auf Grundstücken, auf denen im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses ein Gebäude errichtet

oder bauplanungsrechtlich Wohnnutzung zulässig ist, Schallschutzvorrichtungen in schutzbedürftigen Räumen i.S.v. DIN 4109 zu gewähren.

Schutzbedürftige Räume i.S.v. DIN 4109 sind:

- Wohnräume einschließlich Wohndielen (nicht Kochküchen)
- Schlafräume einschließlich Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten und Bettenräume in Krankenhäusern und Sanatorien
- Unterrichtsräume in Schulen, Hochschulen und ähnlichen Einrichtungen
- Büroräume (ausgenommen Großraumbüros), Praxisräume, Sitzungsräume und ähnliche Arbeitsräume

2.1.1 Schutzziel

Die unter 2.1 beschriebenen Schallschutzmaßnahmen sind zu gewähren, wenn am Wohngebäude im Tageszeitraum (06.00 Uhr - 22.00 Uhr) der Langzeitmittelungspegel (Dauerschallpegel) 58 dB(A) in Wohngebieten bzw. 62 dB(A) im übrigen baurechtlichen Planungsgebiet einschließlich Außenbereich überschreitet und/oder im Jahresdurchschnitt mehr als 16 Maximalpegel über 80 dB(A) pro Tag auftreten.

Bei Eintritt der Voraussetzungen nach Absatz 1 besteht ein Anspruch auf Einbau von Lüftungseinrichtungen.

Sofern die Voraussetzungen für eine Entschädigung nach 2.2 vorliegen, besteht zusätzlich ein Anspruch auf Gewährung eines baulichen Schallschutzes dergestalt, dass ein resultierendes bewertetes Gesamt-Schalldämmmaß der Außenbauteile $R'_{w,res}$ von 35 dB eingehalten wird; im Regelfall wird dieses mit handelsüblichen Fenstern mit (Wärmeschutz-) Isolierung und umlaufender Dichtung gewährleistet.

2.1.2 Antrag

Schallschutzmaßnahmen sind nur nach Stellung eines an die AFG gerichteten Antrags der Eigentümer zu gewähren. Bestehende Rechtsverhältnisse (z.B. Mietverhältnisse) bleiben unberührt. Der Antrag ist bis zum 31.12.2007 zu stellen.

2.1.3 Betroffene Gebiete

Die Bereiche, in denen die unter 2.1.1 bezeichneten Pegel überschritten werden, ergeben sich aus den Plänen „Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm)“ Bild 2 und „Kurve 16 x 80 dB(A) Maximalpegel Betriebsrichtungsverteilung 100% West; 100% Ost“ Bild 10 zur ergänzenden schalltechnischen Untersuchung der ACCON GmbH Berichts-Nr. ACB-0400-1833/28.

Dieses Gebiet, das von dem o.g. Bild 10 umschlossen wird, umfasst folgende Wohnlagen:

- *Ortsteil Miedering* (Gemeinde Affing)

- *Stadtlage „Sieben Häusle*“ (Stadt Augsburg): Wohnlage zwischen der Alten Neuburger Straße und der Gersthofer Straße St 2381 (Neuburger Str.527a und 527b) einschließlich des Anwesens Fl. Nr. 2396/2 der Gemarkung Mühlhausen, Wohnlage im Bereich der Neuburger Straße beginnend ab Einmündung der Neuburger Straße in die Gersthofer Straße St 2381 (Neuburger Str. 520) in Richtung Süden bis einschließlich zur Höhe der Anwesen Neuburger Str. 374, 377 und 381 (Anwesen Neuburger Str. 365 gehört nicht mehr zur von der maßgeblichen Lärmkontur umschlossenen Wohnlage.)

- *Stadt Gersthofen*: Wohnlage im östlichen Teil der Roseggerstraße (Anwesen Roseggerstraße 1 - 13), Wohnlage im östlichsten Teil der Ostendstraße (nur Anwesen Ostendstraße 19), Wohnlage am Wilhelm-Busch-Weg (nur Wohnlage an der Ostseite dieses Wegs) vom südlichsten Anwesen Wilhelm-Busch-Weg Nr. 7 in Richtung Norden bis einschließlich zum Anwesen Wilhelm-Busch-Weg Nr. 3, Wohnlage an der Ganghofer Straße, Wohnlage an der Mörikestraße (nur Wohnlage an der Nordseite dieser Straße und nur die Anwesen Mörikestr. 1 - 15), Wohnlage an der Römerstraße beginnend am südlichen Rand der Autobahn BAB A 8 in Richtung Süden an der östlichen Straßenseite bis einschließlich zum Anwesen Römerstr. 5 und an der westlichen Straßenseite bis einschließlich zum Anwesen Römerstraße 14, Wohnlage an der Augsburger Straße (nur an der Ostseite dieser Straße) beginnend am südlichen Rand der Autobahn BAB A 8 in Richtung Süden bis einschließlich zur Höhe Augsburger Str. Nr. 120 und der über eine Sackstraße der Augsburger Straße (sog. „Promenaden-Gängele“) erreichbaren Anwesen Augsburger Str. Nrn. 118b, 118a, 120d, 120b und Neubau hinter Nr. 120b (Anwesen Augsburger Str. Nrn. 128c, 128d, 128e, 126b, 128b, 126a,128a, 126, 128, 124 und 122 gehören nicht mehr zu der von der maßgeblichen Lärmkontur umschlossenen Wohnlage)

Es wird darauf hingewiesen, dass außerhalb dieser Gebiete ein Anspruch gegenüber der AFG auf Schallschutzmaßnahmen nur besteht, wenn die Betroffenen die Möglichkeit eines Anspruchs schlüssig darlegen können. In diesem Fall hat die AFG fachmännisch zu prüfen/prüfen zu lassen, ob bei den Betroffenen die unter 2.1.1 genannten Schutzziele überschritten werden.

2.1.4 Umsetzungszeitraum

Die AFG ist verpflichtet, die Eigentümer spätestens bis zum 31.12.2003 zu ermitteln und zu benachrichtigen. Die Schutzanordnungen sind sodann unverzüglich umzusetzen. Die am stärksten von Fluglärmimmissionen betroffenen Grundstücke sollen zuerst berücksichtigt werden. Insgesamt sollen die Maßnahmen bis zum 31.12.2005 abgeschlossen sein, soweit die Anträge rechtzeitig vorher gestellt worden sind.

Die AFG kann die Schallschutzmaßnahmen gem. 2.1.1 selbst vornehmen oder dem Betroffenen die nachzuweisenden angemessenen Aufwendungen für die durchgeführten Schallschutzmaßnahmen erstatten. Mit der Durchführung dieser Maßnahmen darf erst begonnen werden, nachdem die AFG den Anspruch dem Grunde und der Höhe nach anerkannt hat.

2.1.5 Weitere Regelungen

Stehen i.S.v. 2.1.1 maßgebliche Gebäude oder -teile im Eigentum eines Erbbauberechtigten oder eines Wohnungseigentümers, so tritt dieser an die Stelle des Eigentümers des Grundstücks.

Der Anspruch auf Schutzmaßnahmen gegen die AFG ist ausgeschlossen, wenn die zu gewährende Schutzmaßnahme in dem Raum schon vorhanden ist.

2.2 Entschädigung

Unabhängig von einem Anspruch gem. 2.1 hat die AFG auf Antrag des Eigentümers die durch die Lärmbelastung bewirkte Nutzungsbeeinträchtigung des Außenwohnbereichs am Wohngrundstück angemessen zu entschädigen, wenn im Tageszeitraum auf dem Grundstück der Dauerschallpegel 64 dB(A) überschreitet und/oder Maximalpegel im Jahresdurchschnitt mehr als 19 mal pro Tag über 85 dB(A) auftreten.

2.1.5 Absatz 1 gilt entsprechend.

Der Bereich, in dem die o.g. Pegel überschritten werden, ergibt sich aus den Plänen „Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm)“ Bild 1 und „Kurve 19 x 85 dB(A) Maximalpegel Betriebsrichtungsverteilung 100% West; 100% Ost“ Bild 9 zur ergänzenden schalltechnischen Untersuchung der ACCON GmbH Berichts-Nr. ACB-0400-1833/28.

Dieses Gebiet, das von dem o.g. Bild 9 umschlossen wird, umfasst folgende Wohnlagen:

- *Ortsteil Miedering* (Gemeinde Affing): Wohnlage ab Anwesen Miedering Nr. 2 (westliche Straßenseite) und 3 (östliche Straßenseite) entlang der Straße Richtung Nordwesten (ohne östliches Wochenendhausgebiet)

- *Stadtlage „Sieben Häusle“* (Stadt Augsburg): Wohnlage im Bereich der Neuburger Straße zwischen den Anwesen Neuburger Str. 518 im Norden und Neuburger Str. 381c im Süden einschließlich Neuburger Str. 381b und 383c (Neuburger Str. 374, 377 und 381 gehören nicht mehr zu der von der maßgeblichen Lärmkontur umschlossenen Wohnlagen)

Ein Grundstück ist schutzwürdig, wenn im Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses ein Wohngebäude besteht oder bauplanungsrechtlich zulässig ist.

Die Entschädigung bemisst sich nach dem jeweiligen steuerlichen Bedarfswert gemäß amtlichem Bescheid
Bei Bauernhöfen und gemischt genutzten Grundstücken ist nur der im Bescheid ausgewiesene Wohnungswert anzusetzen. Zuschläge für übergroße Grundstücke bleiben außer Ansatz.

Die Höhe der Entschädigung beträgt für das Entschädigungsteilgebiet Sieben Häusle 2,5% des Bedarfswerts zuzüglich eines Aufschlags von 40% hiervon und für das Entschädigungsteilgebiet Miedering 1,25% des Bedarfswerts zuzüglich eines Aufschlags von 40% hiervon. Die Entschädigungsbeträge sind auf volle 50 Euro aufzurunden.

Die Entschädigung beträgt mindestens 6.000 Euro pro Einfamilienhaus; bei Zwei- und Mehrfamilienhäusern erhöht sich dieser Betrag um jeweils 2.000 Euro pro abgeschlossener Wohnung. Für Eigentumswohnungen beträgt die Entschädigung mindestens 4.000 Euro pro Wohnung.

Die Entschädigung ist als einmaliger Betrag pro Objekt zu leisten.

Die AFG ist verpflichtet, die Eigentümer spätestens bis zum 31.12.2002 zu ermitteln und dem Luftamt Südbayern mitzuteilen. Das Luftamt Südbayern wird sodann mit Einwilligungserklärung der Eigentümer beim Finanzamt Augsburg-Land eine Auskunft über den überschlägigen Bedarfswert der jeweiligen Grundstücke einholen und der AFG mitteilen.

Die Entschädigung wird nur nach Stellung eines an die AFG gerichteten Antrags der Eigentümer gewährt. Der Entschädigungsantrag ist bis zum 31.12.2007 bei der AFG zu stellen. Die AFG hat bis zum 31.12.2004 die sich ergebenden Entschädigungsbeträge auszuzahlen, soweit die Anträge recht-

zeitig vorher gestellt sind; soweit dieser Planfeststellungsbeschluss vor dem 31.12.2004 nicht bestandskräftig geworden ist, sind die Beträge innerhalb von sechs Monaten ab Bestandskraft dieses Bescheids auszuzahlen.
2.1.3 Absatz 2 gilt entsprechend.

3. Zur Wasserwirtschaft

3.1 Die AFG hat im Rahmen der Genehmigungsplanung für die Hochbauten gem. § 4 Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) eine Entwurfs- und Genehmigungsplanung zur Löschwasserversorgung vorzulegen. Die erforderlichen wasserrechtlichen Anträge für die Entnahme von Grundwasser sind rechtzeitig zu stellen. Zur Löschwasserversorgung bleiben die erforderlichen Nebenbestimmungen vorbehalten.

3.2 Nebenbestimmungen zur Verrohrung des Grenz- und Hörgelaugrabens

3.2.1 Bauausführung

3.2.1.1 Die Ausführung der Arbeiten hat gem. dem genehmigten Plan, den entsprechenden Nebenbestimmungen hierzu sowie unter Beachtung der geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik zu erfolgen.

3.2.1.2 Am Einlauf der Verrohrungen sind die Uferböschungen so herzustellen, dass sie dauerhaft standsicher sind.

3.2.1.3 Ggf. anfallendes Aushubmaterial ist ordnungsgemäß zu beseitigen oder zu verwerten und darf nicht in Überschwemmungsgebieten abgelagert werden.

3.2.2 Unterhaltung

Die AFG hat die verrohrten Gräben nach den gesetzlichen Bestimmungen zu unterhalten.

3.2.3 Belange der Fischerei

3.2.3.1 Der Termin des Baubeginns am Gewässer ist dem Fischereiberechtigten (bei Verpachtung dem Fischwasserpächter) mindestens zwei Wochen vorab schriftlich bekannt zu geben.

3.2.3.2 Während der Bauarbeiten ist so umsichtig vorzugehen, dass keine gewässer- oder fischschädliche Substanzen in das Gewässer getragen werden.

3.2.4 Vorbehalt weiterer Auflagen

Weitere Auflagen zur Verrohrung der Gräben, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

3.2.5 Anzeigepflicht

Der Baubeginn ist dem Landratsamt Aichach-Friedberg, dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth und dem Luftamt Südbayern schriftlich anzuzeigen. Nach Fertigstellung hat die AFG dem Landratsamt Aichach-Friedberg und dem Luftamt Südbayern die Bestätigung eines Sachverständigen nach Art. 78 BayWG vorzulegen, aus der sich ergibt, dass die Maßnahme bescheidsgemäß durchgeführt wurde.

3.3 Bedingungen und Auflagen zur gehobenen Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser von befestigten Flächen in die Friedberger Ach

3.3.1 Umfang der erlaubten Benutzung für das Einleiten von Misch- und Niederschlagswasser

3.3.1.1 Sowohl bei Regenwasser- als auch bei Mischwasserabfluss muss der pH-Wert des eingeleiteten Abwassers zwischen 6,5 und 9,0 liegen.

3.3.1.2 Das Abwasser darf keine für das Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.

3.3.1.3 Der Maximalabfluss aus dem Entlastungskanal (Einleitungsmenge in die Friedberger Ach) darf 210 l/s nicht übersteigen.

3.3.2 Umfang der erlaubten Benutzung für das Einleiten von Mischwasser aus dem Entlastungskanal

Folgende Werte sind an der Einleitungsstelle in das Gewässer von der nichtabgesetzten, homogenisierten 2 h-Mischprobe einzuhalten:

- chemischer Sauerstoffbedarf (CSB): 90,0 mg/l
- gesamter organisch gebundener Kohlenstoff (TOC): 22,5 mg/l
- biochemischer Sauerstoffbedarf (BSB_5): 20,0 mg/l
- Ammonium-Stickstoff (NH_4-N) vom 01.05. bis 31.10.: 10,0 mg/l

Diesen Werten liegen die in der Anlage zu § 4 der Abwasserverordnung (AbwV) vom 21.03.1997 (BGBl S. 566) festgelegten Analysen- und Messverfahren zugrunde. Es dürfen auch Analysen- und Mess-

verfahren angewendet werden, die das Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen in einer im Allgemeinen Ministerialblatt veröffentlichten Bekanntmachung als gleichwertig anerkannt hat.

3.3.3 Bauausführung, Anzeigepflicht, Bauabnahme

3.3.3.1 Mit der Ausführung der auf Standsicherheit zu prüfenden Bauteile darf erst begonnen werden, wenn die geprüften Nachweise dem Landratsamt Aichach-Friedberg vorliegen.

3.3.3.2 Vor der Bauausführung muss durch Eignungsversuche nachgewiesen werden, dass der Kies, mit dem die Regenrückhaltebecken jeweils gefüllt werden sollen, bei der erforderlichen Verdichtung ein nutzbares Porenvolumen von mindestens 25% aufweist.

3.3.3.3 Die Abflussdrosselung der einzelnen Regenrückhaltebecken hat mit der Art von Drosseln (schwimmergesteuerte bzw. Schlauchdrosseln) zu erfolgen, die in den Antragsunterlagen (Erläuterungsbericht) jeweils genannt sind.

3.3.3.4 Automatische Mess- und Registriergeräte sollen den einschlägigen Merkblättern des Bayer. Landesamts für Wasserwirtschaft entsprechen. Die für die behördliche Überwachung erforderlichen Messanschlüsse sind im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth herzustellen.

3.3.4 Bestandspläne

Die AFG ist verpflichtet, innerhalb von 3 Monaten nach Inbetriebnahme dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth und dem Landratsamt Aichach-Friedberg je eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.

3.3.5 Betrieb und Unterhaltung, Betriebsvorschrift

3.3.5.1 Für Betrieb, Unterhaltung und Überwachung der Abwasseranlagen ist in ausreichender Zahl Personal zu beschäftigen, das die hierfür geeignete Ausbildung besitzt. Für den Betriebsleiter ist ein Stellvertreter zu benennen.

3.3.5.2 Ölbindemittel sind in ausreichender Menge bereitzuhalten.

3.3.5.3 Für den Betrieb der Abwasseranlagen ist eine Betriebsvorschrift mit einem Alarm- und Benachrichtigungsplan für den Fall von Betriebsstörungen auszuarbeiten, an geeigneter Stelle auszulegen und dem Landratsamt Aichach-Friedberg sowie dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth (2-fach) zu übersenden. Änderungen der Betriebsvorschrift sind mitzuteilen.

3.3.5.4 Für die Enteisung von Flugbetriebsflächen ist eine Darstellung des Betriebsablaufs zu entwickeln und zu beachten.

3.3.6 Eigenüberwachung

Es sind mindestens Messungen, Untersuchungen, Aufzeichnungen und Vorlageberichte nach der Eigenüberwachungsverordnung (EÜV) in der jeweils gültigen Fassung, insbesondere Anhang 2 Teil 3, vorzu-

nehmen. Zusätzlich zu den einschlägigen Anforderungen nach der EÜV werden Art und Umfang für die Überwachung der Einleitung in die Friedberger Ach festgelegt, wie sie sich aus Tabelle 2.2 im Anhang 2 Teil 1 zur EÜV bezüglich des Ablaufs ergeben. Hierbei müssen die dort genannten Fremdwasserbestimmung und Methylenblauprobe nicht durchgeführt werden, die Untersuchung der Parameter BSB_5, CSB, TOC und NH_4-N kann auf den Zeitraum beschränkt werden, in dem auf den entwässerten Flächen üblicherweise der Einsatz von Flächenenteisungsmitteln erfolgen kann. Für diesen Zeitraum ist ein Saisonbericht zu erstellen, in dem der Einsatz von Flächenenteisungsmitteln zu dokumentieren ist (Art des Enteisungsmittels, Tag des Einsatzes , beaufschlagte Fläche, eingesetzte Menge). Der Saisonbericht ist dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth zusammen mit dem gemäß § 5 EÜV erforderlichen Jahresbericht jährlich zum 30.06. vorzulegen.

3.3.7 Anzeigepflichten

3.3.7.1 Änderungen der erlaubten Art des eingeleiteten Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich dem Landratsamt Aichach-Friedberg und dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.

3.3.7.2 Außerbetriebnahmen der Anlagen (z.B. durch Wartungs- oder Reparaturarbeiten) sind vorab, möglichst frühzeitig, dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth und dem Landratsamt Aichach-Friedberg sowie den betroffenen Beteiligten (z.B. Gemeinde Affing oder Fischereiberechtigten) anzuzeigen. Die Anzeige gibt

keine Befugnis zur Überschreitung des Umfangs der erlaubten Benutzung; kann der Umfang der erlaubten Benutzung vorübergehend nicht eingehalten werden, ist vorher eine ergänzende beschränkte Erlaubnis zu beantragen.

3.3.8 Unterhaltung des Gewässers

Die AFG hat das Auslaufbauwerk sowie die Ufer der Friedberger Ach von 3 m oberhalb bis 3 m unterhalb der Einleitungsstelle im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth und dem ansonsten Unterhaltungsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten.

Darüber hinaus hat die AFG sich an der Unterhaltung des Gewässers nach Maßgabe der jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen zu beteiligen.

3.3.9 Belange der Fischerei

3.3.9.1 Name, Anschrift und Rufnummer des verantwortlichen Betriebsbeauftragten sind dem Fischereiberechtigten (bei Verpachtung dem Fischwasserpächter) im Vorfluter im Bereich der Einleitungsstelle schriftlich bekannt zu geben.

3.3.9.2 Das Niederschlagswasser darf nur in den Vorfluter abgeleitet werden, wenn die Grenzwerte für CSB (90 mg/l), BSB_5 (20 mg/l) und NH_4-N (10 mg/l) unterschritten werden. Ferner darf es keine für den Vorfluter bzw. den darin lebenden Fischbestand schädliche Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.

3.3.9.3 Von jeder Ableitung in den Hörgelau- und Grenzgraben ist der Fischereiberechtigte und die Fischereifachberatung beim Bezirk Schwaben unverzüglich zu informieren.

3.3.9.4 Die AFG hat Schäden, die der Fischerei durch die Einleitung nachweislich entstehen, nach den einschlägigen rechtlichen Regelungen zu ersetzen.

3.3.10 Hygienische Belange

Soweit eine kurzzeitige Einleitung von Niederschlagswasser in den Grenzgraben in Notsituationen erforderlich ist, ist diese Einleitung dem Gesundheitsamt Aichach mitzuteilen.

3.3.11 Belange des Naturschutzes

3.3.11.1 Durch die Maßnahme, insbesondere die Ableitung des Niederschlagswassers, dürfen keine erheblichen hydrologischen Veränderungen, vor allem hinsichtlich des Grundwasserflurabstands bzw. der Grundwasserfließrichtung entstehen. Ggf. ist eine Prüfung des Wasserwirtschaftsamts Donauwörth und/oder ein weiteres Fachgutachten einzuholen.

3.3.11.2 Soweit wider Erwarten Änderungen beim Grundwasserstand eintreten bzw. nicht auszuschließen sind, so müssen in Abstimmung mit dem Landratsamt Aichach-Friedberg die hieraus notwendige Maßnahmen getroffen werden. Das Landratsamt Aichach-Friedberg ist auch bei in der Bauphase notwendigen Grundwasserabsenkungen zu beteiligen.

3.3.11.3 Der Mittelwasserstand an den ökologisch besonders wertvollen Fließgewässern im Umfeld des Flugplatzes (Hörgelaugraben, Grenzgraben, Forellenbach) ist sicherzustellen.

3.3.11.4 Mindestens einen Monat vor Beginn der Maßnahme ist dem Landratsamt Aichach-Friedberg – Untere Naturschutzbehörde – die landschaftspflegerische Begleitplanung zur Zustimmung vorzulegen. Soweit wider Erwarten durch das Vorhaben erhebliche hydrologische Beeinträchtigungen im Grundwasser nicht auszuschließen sind, ist zudem ein hydrologisches Gutachten mit Risikoabschätzung vorzulegen.

3.3.12 Bauabnahme

Die Anlage darf erst nach der Bauabnahme nach Art. 69 BayWG in Betrieb genommen werden. Diese Bauabnahme ist durch einen anerkannten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft vorzunehmen. Sind Einfahrphase und Probebetrieb vorgesehen, so sind diese mit dem Landratsamt Aichach-Friedberg und dem amtlichen Sachverständigen abzustimmen; ggf. ist ein gesondertes wasserrechtliches Verfahren durchzuführen.

3.3.13 Vorbehalt

Sollten die zur Friedberger Ach entwässerten Flächen größer oder in anderer Weise als in den Antragsunterlagen dargestellt entwässert werden, ist eine erneute Begutachtung durch den amtlichen Sachverständigen erforderlich.

3.3.14 Auflagenvorbehalt

Die Festsetzung weiterer Auflagen und Bedingungen, die sich im öffentlichen Interesse einschließlich dem Interesse der Fischerei und dem Gesundheitsschutz als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

3.3.15 Abwasserabgabe

Für das Einleiten von Abwasser ist eine Abgabe an den Freistaat Bayern zu entrichten. Der Abgabenberechnung sind 648 Schadeinheiten zugrunde zu legen (36 volle ha befestigte gewerbliche Fläche werden über das Einlaufbauwerk in die Friedberger Ach entwässert.). Das Einleiten bleibt abgabefrei, soweit die in Art. 6 Abs. 2 Bayer. Abwasserabgabegesetz (BayAbwAG) genannten Bedingungen allesamt erfüllt sind.

Über die Festsetzung der Abwasserabgabe ergeht ein gesonderter Bescheid durch das Landratsamt Aichach-Friedberg.

3.3.16 Hinweise

3.3.16.1 Für die erlaubte Gewässerbenutzung sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den Erlaubnisbedingungen und –auflagen dieses Beschlusses grundsätzlich nicht enthalten.

3.3.16.2 Für den Betrieb des Kanalnetzes einschließlich der Sonderbauwerke ist Personal entsprechend dem ATV-Arbeitsblatt A 147 Teil 2 notwendig.

Die AFG hat die an die Abwasseranlage angeschlossenen privaten Entwässerungsanlagen und die innerbetriebliche Vorreinigungsanlagen zu überwachen. Soweit ihr dies nicht selbst möglich ist, hat sie in den Anschlussverträgen dafür zu sorgen, dass die Vertragspartner diese Verpflichtung übernehmen und dafür einzustehen haben.

Stoffe, für die Anforderungen für den Ort des Anfalls oder vor ihrer Vermischung gemäß § 7a Abs. 1 WHG festgelegt sind, und gefährliche Stoffe, für die in fortgeltenden allgemeinen Abwasser-Verwaltungsvorschriften Anforderungen nach dem Stand der Technik gestellt werden, dürfen in die öffentliche Abwasseranlage nur eingeleitet werden, wenn eine Genehmigung nach Art. 41c BayWG vorliegt.

3.3.16.3 Es ist darauf zu achten, dass die Belange des Arbeitsschutzes, insbesondere die „Sicherheitsregeln für Abwasserbehandlungsanlagen – Bau und Ausrüstung“ und die „Sicherheitsregeln für Arbeiten in umschlossenen Räumen von abwassertechnischen Anlagen – Betrieb“ sowie die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften eingehalten werden.

3.3.16.4 Die für Betrieb, Unterhaltung und Überwachung der Entlastungsbauwerke erforderlichen Geräte sind bereit zu halten. Diese sind in dem Merkblatt des Bayer. Landesamts für Wasserwirtschaft „Mindestausrüstung für die Eigenüberwachung kommunaler Kläranlagen“ beschrieben.

3.3.16.5 Es wird empfohlen, für alle auf Grundstücken, die nicht im Eigentum der AFG sind, verlegten Leitungen und Kanäle, für Zufahrten und Zugänge Grunddienstbarkeiten eintragen zu lassen.

3.3.16.6 Es wird empfohlen, zur Sicherstellung der Funktionssicherheit und Wartung für jedes Regen-Überlaufbauwerk ein gesondertes Überwachungsblatt entsprechend dem vom Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft und der ATV-Landesgruppe Bayern herausgegebenen Formblatt zu führen.

4. Zum Straßenverkehr und zur Erschließung

4.1 Die AFG hat sicherzustellen, dass vor Sperrung der gemäß Ziff. V.1. eingezogenen Wege die hierdurch in ihrer Zufahrt betroffenen Grundstücke, insbesondere auch zu Zwecken der Landwirtschaft auf andere Weise angemessen erschlossen werden.

4.2 Die konkrete Ausführung der Maßnahme Flughafenstraße und Neugestaltung des Kreuzungsbereichs St 2035/St 2381/Flughafenstraße hat auf der Grundlage des Ergebnisses der „Leistungsfähigkeitsüberprüfung der Knotenpunkte St 2035/Flughafenanschluss und St 2035/St 2381“ der Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH vom 24.08.2001 unter Berücksichtigung prognostizierten Gesamt-Verkehrsaufkommens und in Abstimmung mit dem Straßenbauamt Augsburg zu erfolgen.

4.3 Das Segelflugzentrum darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem der anliegende öffentliche Feld- und Waldweg Fl. Nr. 2538 der Gemarkung Lechhausen angemessen ausgebaut wurde bzw. die Erschließung dieser Flächen auf andere Weise ausreichend hergestellt worden ist.

4.4 Der Bau der Entwässerungsleitung innerhalb der Grundstücke Fl. Nrn. 1663 und 1664 der Gemarkung Mühlhausen (s. Lageplan der Entwässerung Nr. 1073 E 425) ist in Abstimmung mit der Bayerngas GmbH so auszuführen, dass der Bestand sowie der ungehinderte und sichere Betrieb der Gashochdruckleitung Anwalting – Kissing (AK 13) DN500/PN70 gewährleistet bleibt. Die AFG hat dem Luftamt Südbayern rechtzeitig vor Baubeginn die konkretisierten Genehmigungs- und Bauausführungspläne vorzulegen.

5. Zum Natur- und Landschaftsschutz und zur Grünplanung

5.1 Die AFG hat die im südlichen Bereich des Flugplatzes gelegene Ausgleichsfläche auf der Grundlage der landschaftspflegerischen Begleitplanung der Landschaftsarchitekten Mayr & Robbe vom 8.6.2000 herzurichten. Die konkrete Ausgestaltung der natur- und landschaftspflegerischen Einzelmaßnahmen und die konkrete Bepflanzung dieser Fläche hat im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde zu erfolgen.

5.2 Die AFG hat in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden ergänzende Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des gem. dem Bayer. Arten- und Biotopschutzprogramms festgelegten Suchraums zu erbringen. Diesbezüglich bleiben ergänzende Nebenbestimmungen vorbehalten.

5.3 Bei der konkreten Einzelplanung für die Gebäude und Verkehrsflächen ist jeweils ein Freiflächengestaltungsplan vorzulegen.

5.4 Für die Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans und des Freiflächengestaltungsplans ist eine fachlich qualifizierte Bauüberwachung, z.B. durch einen Landschaftsarchitekten, zu beauftragen. Dieser ökologische Bauleiter ist der Unteren Naturschutzbehörde und dem Luftamt Südbayern vor dem Beginn der Ausgleichsmaßnahmen zu benennen.

5.5 Es wird darauf hingewiesen, dass in Abstimmung mit dem Landratsamt Aichach-Friedberg vor Beginn der Baumaßnahmen von der AFG eine zwecksichernde Grunddienstbarkeit zu Gunsten des Freistaates Bayern belastungsfrei zu bestellen ist.

6. Zum Brandschutz

6.1 Allgemeines

Zur Gewährleistung ausreichenden Brandschutzes auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg gilt die „Gemeinsame Empfehlung des Bundes und der Länder für das Feuerlösch- und technische Rettungswesen auf Regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen mit Linien- und /oder Pauschalflugverkehr“ vom 2.11.2000.

6.2 Zur Löschwasserversorgung

6.2.1 Die Löschwasserversorgung ist über ein ständig unter Druck stehendes Wasserrohrnetz mit Überflurhydranten DN 100 nach DIN 3222 sicherzustellen.

6.2.2 Innerhalb eines Umkreises von 300 m ist eine Löschwassermenge von mindestens 3.600 l/min über drei Stunden bereit zu stellen, wobei jeder Hydrant eine Mindestwassermenge von 1.600 l/min bringen muss.

6.2.3 Soweit kein Anschluss an das öffentliche Rohrleitungsnetz erfolgt, sind die Förderanlagen redundant herzustellen.

6.2.4 Soweit das Rohrnetz nicht als Ringleitung ausgeführt wird, ist von beiden Enden des Rohrstrangs einzuspeisen.

6.2.5 Im Übrigen ist in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden der vorbeugende Brandschutz im Bereich der Löschwasserversorgung und der Werksfeuerwehr so auszubauen, dass Gefährdungen von Menschen weitestgehend ausgeschlossen sind. Weitergehende Forderungen bleiben vorbehalten.

7. Zur Luftsicherheit

7.1 Die Belange der Abwehr äußerer Gefahren gem. § 29c LuftVG sowie die Eigensicherungspflichten gem. §§ 19b, 20a LuftVG sind zu beachten. Dies gilt auch für die Belange der für die grenzpolizeilichen Abfertigung zuständigen

Behörden und des Zolls. Die zuständigen Behörden, insbesondere das Luftamt Südbayern – Luftsicherheitsstelle – sind an allen luftsicherheitlich, grenzpolizeilich und zollbezogen relevanten Planungen zu beteiligen; planerische und bauliche Zwangspunkte dürfen ohne entsprechende Zustimmungen nicht gesetzt werden.

7.2 Das Gepäckfördersystem ist so zu gestalten, dass ein automatisches Sicherheitskontrollsystem integrierbar ist. Der Gepäckfluss (Einsteiger- und Umsteigergepäck) ist so zu planen, dass alle Gepäckstücke mit einer möglichst geringen Anzahl von Kontrollgeräten erfasst werden können. Es muss möglich sein, Gepäck, das von einem Kontrollsystem als nicht harmlos eingestuft wurde, dem Passagier wieder zuzuführen und in seinem Beisein nachzukontrollieren. Entsprechende Schnittstellen zwischen Passagier- und Gepäckabfertigungsbereichen sind einzuplanen. Bei allen diesbezüglichen Planungen sind die hierfür zuständigen Behörden rechtzeitig vorher zu beteiligen.

7.3 Bei der baulichen Gestaltung der Gebäude ist auf Luftsicherheitsbelange Rücksicht zu nehmen. Hiervon sind insbesondere die allgemein zugänglichen Gebäude bzw. –teile mit direkter optischer Verbindung zu Flugbetriebsflächen betroffen. Bei allen diesbezüglichen Planungen sind die hierfür zuständigen Behörden rechtzeitig vor Planungsbeginn zu beteiligen.

8. Auflagenvorbehalt

Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs sowie zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung bleiben vorbehalten.

IX. Antragsablehnung im Übrigen

Soweit dem Antrag der AFG durch die vorstehenden Ziffern nicht in vollem Umfang stattgegeben wurde, wird er abgelehnt.

X. Entscheidung über Einwendungen

Die im Verfahren vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Änderungen des Plans oder Nebenbestimmungen entsprochen wurde.

XI. Hinweis zur sofortigen Vollziehung

Dieser Beschluss ist sofort vollziehbar.

XII. Kosten

1. Die AFG trägt die Kosten dieses Planfeststellungsverfahrens.

2. Für diesen Planfeststellungsbeschluss wird eine Gebühr von 55.000 Euro festgesetzt.

3. Die Höhe der von der AFG zu erstattenden Auslagen wird gesondert festgesetzt.

B. Sachverhalt

I. Antragsgrundlage

1. Tatsächliche Situation

Der Verkehrslandeplatz Augsburg liegt nordöstlich der Autobahnausfahrt „Augsburg-Ost“ der BAB A 8. Die Entfernung zur südwestlich vom Flugplatz liegenden Stadtmitte Augsburg beträgt ca. 6 km. Das Gelände wird im Westen durch die St 2035 und im Osten durch das Gewässer Friedberger Ach begrenzt.

Die Stadtgrenze von Augsburg geht quer durch das Gelände des Verkehrslandeplatzes. Der westliche Teil liegt auf dem Gebiet der Stadt Augsburg, der östliche Teil gehört zum Gemeindegebiet Affing im Landkreis Aichach-Friedberg.

Der Verkehrslandeplatz Augsburg ist aufgrund seiner aktuellen Nutzung als sog. Regionalflugplatz einzustufen. Es besteht eine Kontrollzone. Im Jahre 1999 waren 71.620 Bewegungen motorgetriebener Luftfahrzeuge zu verzeichnen, davon 10.898 der Flugzeuggruppe P 2.1 (Propellerflugzeuge > 5,7 t MPW) und 1.100 Bewegungen der Flugzeuggruppe S 5.1 (Strahlflugzeuge bis 50 t MPW).

2. Rechtliche Situation

Mit Bescheid des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 27.07.1965 wurde erstmalig eine luftrechtliche Genehmigung gemäß § 6 LuftVG erteilt. Nach dieser Genehmigung durfte der Landeplatz ohne zahlenmäßige Beschränkung von Flugzeugen und Hubschraubern bis zu 5.700 kg MPW, Luftschiffen, Motorseglern, Segelflugzeugen mit Winden- und Flugzeug-Schleppstarts sowie zur Landung von Fallschirmspringern benutzt werden.

Mit dieser Genehmigung wurde zugleich ein beschränkter Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG verfügt.

Der Plan für die Anlegung des Verkehrslandeplatzes Augsburg wurde mit Bescheid der Regierung von Schwaben vom 12.04.1967 gemäß §§ 8 Abs. 1 , 9, 10 LuftVG festgestellt.

Seit diesen (Erst-)Entscheidungen erfolgten zahlreiche Änderungen der Platzanlage und des Betriebes.

Mit Bescheid der Regierung von Schwaben vom 19.06.1968 wurde die Gewichtsbegrenzung von 5.700 kg durch den Belastungsindex von LCN[2] 50 ersetzt; dies entspricht nach den bereits seit den 80er Jahren bestehenden ICAO-Richtlinien einer Lastklassifikationszahl des Belages von PCN[3] 50.

In der Folgezeit wurden von dem nunmehr zuständigen Luftamt Südbayern folgende Änderungen und Erweiterungen genehmigt:

18.06.1975: Startbahnbefeuerung bestehend aus Schwellen-, Rand- und Endbefeuerung sowie eine Rollbahnbefeuerung.

25.06.1984: Erweiterung der Betriebszeiten auf Flüge auch bei Nacht (i.S.d. LuftVO) frühestens ab 06.00 Uhr Ortszeit und spätestens bis 21.00 Uhr Ortszeit. Dieser Bescheid wurde am 15.05.1995 insoweit modifiziert, als in der Zeit von 21.00 Uhr Ortszeit bis 21.59 Uhr Ortszeit im kommerziellen Luftverkehr Landungen nach Streckenflügen von einem anderen Flugplatz und Starts zu Streckenflügen zu einem anderen Flugplatz zugelassen wurden.

06.02.1985: An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln

---

[2] Load classification Number
[3] Parament classification Number – aktuell maßgebliche Kennzahl gem. ICAO AERODROME DESIGN MANUAL Part 3 Paraments Edition 1983 Nr. 331

16.07.1986: Einrichtung und Betrieb einer Gleitwinkelbefeuerung (System PAPI) in Landerichtung 07 und 25 sowie einer Anflugbefeuerung in Landerichtung 25

02.12.1998: Erweiterung der Betriebszeiten für Triebwerksprobeläufe mit Einschränkungen auf den Zeitraum zwischen 05.00 Uhr Ortszeit und 06.00 Uhr Ortszeit

22.11.1999: Anflugbefeuerung für die Landerichtung 07

3. Veröffentlichung

Der Flugplatz verfügt derzeit über eine befestigte Bahn mit einer Grundlänge von 1.280 m. An beiden Enden der Bahn befindet sich jeweils eine 62 m lange Stoppbahn, d.h. eine festgelegte rechteckige Fläche, auf der ein Luftfahrzeug im Falle eines abgebrochenen Starts zum Halten gebracht werden kann.

Im Luftfahrthandbuch (AIP) sind gegenwärtig folgende verfügbare Längen der Start- und Landebahn veröffentlicht:

RWY[4]	**TORA**[5]	**TODA**[6]	**ASDA**[7]	**LDA**[8]
07	1.280 m	1.500 m	1.342 m	1.280 m
25	1.280 m	1.530 m	1.342 m	1.280 m

[4] Start-/Landebahn (Piste)
[5] verfügbare Startlaufstrecke
[6] verfügbare Startstrecke (über ein definiertes Hindernis)
[7] verfügbare Startabbruchstrecke
[8] verfügbare Landestrecke

II. Antragstellerin

Die AFG ist Betreiberin des Verkehrslandeplatzes Augsburg, Inhaberin der luftrechtlichen Genehmigung und Antragstellerin dieses Verfahrens.

Gemäß Ziffer I der Satzung der AFG führt die AFG die Firma „Augsburger Flughafen Gesellschaft mit beschränkter Haftung"; Sitz der Gesellschaft ist Augsburg. Gegenstand des Unternehmens ist die Errichtung und der eigenverantwortliche Betrieb des Verkehrslandeplatzes Augsburg (Ziffer II).

Gesellschafter der AFG sind die Stadt Augsburg sowie die Augsburger Flughafen Betriebs-GmbH (AFBG).
Die Organe der AFG sind der Geschäftsführer, die Gesellschafterversammlung, der Aufsichtsrat und der Beirat (Ziffer VI der o.g. Satzung). Gemäß Ziffer XIII setzt sich der Aufsichtsrat aus dem Oberbürgermeister der Stadt Augsburg als Aufsichtsratsvorsitzendem, 8 weiteren Mitgliedern des Stadtrats, von denen eines als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender fungiert, den gesetzlichen Vertretern der Landkreise Augsburg und Aichach-Friedberg, einem Vertreter des Vereins zur Förderung des Verkehrslandeplatzes Augsburg, einem Vertreter der Gemeinde Affing und 3 Vertretern des Beteiligungspools Augsburger Flughafen Gesellschaft des bürgerlichen Rechts zusammen.

Von der AFG zu trennen ist die AFBG. Die AFBG wurde im Jahre 1999 errichtet. Ihre Gesellschafter sind die Flughafen München GmbH (FMG), die Stadt Augsburg, die Landkreise Aichach-Friedberg und Augsburg sowie der Beteiligungspool Augsburger Flughafen Gesellschaft des bürgerlichen Rechts. Aufgabe der AFBG ist die Übernahme von Geschäftsbesorgungsleistungen und der persönlichen Haftung bei anderen Handelsgesellschaften, die die Errichtung und den eigenverantwortlichen Betrieb des Verkehrslandeplatzes Augsburg, den Erwerb, die Vermietung, Verwertung und Verwaltung von Grundstücken, Gebäuden und Gebäudeteilen, die Errichtung von Baulichkeiten aller Art sowie das Eingehen von Verbindlichkeiten zu diesem Zweck zum Gegenstand hat (s. 2. Absatz Satz 1 der Präambel der Vereinbarung über luft-

rechtliche Geschäftsbesorgung zwischen der AFG und der AFBG). Insbesondere erledigt die AFBG auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg für die AFG und in deren Namen und für deren Rechnung alle Aufgaben des operativen Betriebs und der Verwaltung, wie sie zur Aufrechterhaltung eines sicheren Verkehrs notwendig sind (§ 1 Abs. 1 der o.g. Vereinbarung).

Die in Einwendungen zum Teil angesprochene Augsburger Besitz-GmbH & Co. KG existiert (derzeit) nicht. Es bestehen Planungen, diese Personengesellschaft nach der avisierten rechtsformwechselnden Umwandlung der AFG in die Augsburger Flughafenentwicklungs-GmbH & Co. KG von der AFBG abzuspalten. Wann die hierfür erforderlichen Beschlüsse der einzelnen Körperschaften getroffen werden, ist derzeit noch offen.

Für die Frage der Antragstellung im vorliegenden luftrechtlichen Gestattungsverfahren sind diese originär gesellschaftsrechtlichen Fragen nicht entscheidungserheblich. In ihrer Eigenschaft als Genehmigungsinhaberin hat die AFG auch den Antrag auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg gestellt. Sollte die AFG den Betrieb des Verkehrslandeplatzes aufgeben bzw. auf Dritte übertragen, ist das hierfür erforderliche luftrechtliche Verfahren durchzuführen. Entsprechende Anträge liegen jedoch nicht vor.

III. Antrag und Antragsbegründung

In diesem Planfeststellungsverfahren wurden zwei Antragsschreiben, jeweils mit eigenen Antragsunterlagen, vorgelegt. Der ursprüngliche Antrag datiert vom 15.12.1998, diesen hat die AFG mit Schreiben vom 16.06.2000 neu gefasst.

1. Antrag vom 15.12.1998

1.1 Antragsinhalt

Der Antrag vom 15.12.1998 umfasst den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg und enthält folgende einzelne (Bau-)Maßnahmen:

- Optimierung der befestigten Bahn
- Anpassung und Erweiterung des Rollbahnsystems
- Erweiterung und Neubau von Vorfeldflächen
- Verlegung und Erweiterung der bestehenden Gebäude (Hochbauzone) nach Süden
- Verlegung der Flughafenstraße nach Süden
- Verlegung der Segelflugflächen nach Süden
- Neubau einer Anflugbefeuerung für die Landerichtung 07
- Neubau einer ILS-Anlage für die Landerichtung 07

1.2 Einzelmaßnahmen und ihre Begründung

1.2.1 Optimierung der befestigten Bahn

Diese Ausbaumaßnahme bezieht sich auf eine Erweiterung der befestigten Flächen der S/L-Bahn durch einen 80 m langen Anbau im Westen sowie einem 110 m langen Anbau im Osten – unter Beibehaltung der Landeschwellen.

Nach dem Antrag der AFG sollen hierdurch die befestigten Flächen im Ergebnis eine Länge von insgesamt 1.594 m erreichen.

Die Maßnahme wird damit begründet, dass die derzeit befestigten Flächen nicht alle Betriebsfälle nach Einführung der europaweiten Vor-

schriften für den gewerblichen Luftverkehr gemäß JAR-OPS 1 abdecken würden, denn bei Starts und Landungen seien künftig zusätzliche Sicherheitszuschläge von 25% bis 43% zu berücksichtigen; diese Zuschläge erhöhten sich bei ungünstigen Witterungsbedingungen.

Zugleich hätten die Anbauten den Vorteil, dass die Flugzeuge an einem früheren Punkt abheben könnten, was sich günstig auf die Lärmbelastung in der Umgebung und das Überfliegen der topographischen Hindernisse auswirke.

1.2.2 Anpassung und Erweiterung des Rollbahnsystems

Inhalt dieser Maßnahme ist die Erweiterung der Rollbahnen unter Berücksichtigung der unter 1.2.1 genannten Anbauten. Zugleich sollen von diesen asphaltierten Flächen künftig zwei Rollbahnen zum westlichen Vorfeld führen.

Nach dem Antrag ist diese Maßnahme erforderlich, damit sich nach der Bahnoptimierung keine Kapazitätseinbußen ergäben. Die Erschließung über Querrollbahnen als Alternative zum Bau eines Wendehammers werde den Rollvorgang verkürzen. Dies diene neben Erleichterungen des Rollverkehrs auch der Vermeidung unnötiger Lärmemissionen.

1.2.3 Erweiterung und Neubau von Vorfeldflächen

Zweck dieser Maßnahme soll die Schaffung neuer Vorfeldflächen für die Passagierabfertigung, die Flugzeugwartung und den Frachtumschlag sein. Die Vorfelder sollen nach Süden verlegt und dort ausgebaut bzw. neu errichtet werden.

Die Maßnahme wird damit begründet, dass man mit den bestehenden Vorfeldflächen an den Grenzen der Kapazitäten operiere und zu Spitzenstunden bereits Engpässe bei der Passagierabfertigung aufträten.

Zugleich soll durch die Schaffung weiterer Vorfeldflächen Unternehmen mit luftfahrtaffiner Betriebsausrichtung die Möglichkeit zur Ansiedlung gegeben werden.

1.2.4 Verlegung und Erweiterung der bestehenden Gebäude (Hochbauzone) nach Süden

Diese Maßnahme beinhaltet die Verlegung und Erweiterung der bestehenden Hochbauzone nach Süden. Auf den Hochbauflächen sollen neben Verwaltungsgebäuden Hallen und Werftanlagen entstehen.

Entsprechend der Antragsbegründung ist diese Verlegung erforderlich, da das bestehende Abfertigungsgebäude in die seitliche Hindernisfreifläche des Flugplatzes hineinrage und deshalb nur aufgrund einer Ausnahmegenehmigung des Bundesministeriums für Verkehr betrieben werden könne.

Eine Erweiterung der Hochbauflächen sei zudem erforderlich, da das bestehende Abfertigungsgebäude bei den derzeitigen Passagierzahlen bereits überlastet sei und die Bauflächen deshalb der prognostizierten Verdoppelung des Passagieraufkommens bis zum Jahre 2010 angepasst werden müssten. Die Erweiterung der Hochbauzone für Hallen, Werften und ähnliche Gebäude diene der Ansiedlung von Investoren.

1.2.5 Verlegung der Flughafenstraße

Diese Planung sieht vor, die Flughafenstraße sowie ihre Einmündung zur Mühlhauser Straße um ca. 230 m in Richtung Süden zu verlegen.

Die Maßnahme sei erforderlich, da durch die Erweiterung der Vorfeldflächen sowie durch die Verlegung der Bauzone nach Süden der bestehende Verlauf der Flughafenstraße unmittelbar betroffen sei.

1.2.6 Verlegung der Segelflugflächen

Diese Maßnahme hat zum Inhalt, das Segelflugzentrum sowie die Flächen für den Segelflugbetrieb nach Süden zu verlegen.

Der Grund für diese Maßnahme liege in den geplanten Erweiterungen und Verlegungen der Vorfelder und der Bauzonen.

1.2.7 Neubau einer Anflugbefeuerung 07

Zum Antragszeitpunkt existierte am Flugplatz keine Anflugbefeuerung für die Anflugrichtung 07. Nach dem Antrag sollte diese auf einer Länge von 720 m errichtet werden.
Der Grund für diese Maßnahme sei die Erhöhung der Sicherheit für anfliegende Luftfahrzeuge.

1.2.8 Neubau ILS 07

Der Antrag hat auch die Einrichtung eines ILS-Instrumentenanflugsystems für die Landerichtung 07 zum Inhalt. Damit sollten Präzisions-

anflüge der Betriebsstufe I auch bei Landungen von Westen möglich sein. Die Anlage bestehe aus einem Gleitweg- und Landekurssender sowie einem Voreinflug- und Haupteinflugzeichen. Der Gleitwegsender solle in einer Entfernung von ca. 300 m östlich der Schwelle 07 und ca. 120 m nördlich der Bahnmittellinie errichtet werden. Der Landekurssender werde ca. 60 m vor dem östlichen Ende der befestigten Flächen errichtet, das Voreinflugzeichen auf einem Grundstück in einer Entfernung von ca. 7.200 m vor der Schwelle 07 und das Haupteinflugzeichen in einer Entfernung von 1.050 m zur Schwelle 07.

Diese Maßnahme wird damit begründet, künftig in beiden Anflugrichtungen Präzisions-Instrumentenanflüge durchführen zu können.

Die AFG begründet ihren Gesamtantrag zusammenfassend mit der erheblichen Steigerung der jährlichen Passagierzahlen. Dies betreffe sowohl den Charter- als auch den Linienflugverkehr. Dementsprechend seien die luft- und landseitigen Kapazitäten an diese prognostizierte Entwicklung anzupassen. Mit der Herstellung der Hindernisfreiheit und der Optimierung der Bahn würden erforderliche Sicherheitsstandards umgesetzt.

Schließlich sei der Verkehrslandeplatz und sein – auch im LEP (Landesentwicklungsprogramm) geforderter – bedarfsgerechter Ausbau von erheblicher Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Augsburg.

1.3 Antragsunterlagen

Dem Antrag vom 15.12.1998 lagen folgende Plan- und sonstige Anlagen bei:

- Übersichtsplan M = 1 : 25.000
- Lageplan M = 1 : 5.000
- Längsschnitt M = 1 : 25.000/2.500
- Längsschnitt M = 1 : 5.000/500
- Querschnitte M = 1 : 2.500
- Lageplan mit Hinderniseintragung M = 1 : 5.000
- Übersichtsplan mit Hinderniseintragung M = 1 : 25.000
- Überflughöhen St 2035, Hochspannungsleitung M = 1 : 5.000
- Schalltechnische Untersuchung zur geplanten Erweiterung des Verkehrslandeplatzes Augsburg der ACCON GmbH vom 18.12.1998
- Umweltverträglichkeitsuntersuchung der TÜV Ecoplan Umwelt GmbH vom 14.12.1998
- Landschaftspflegerischer Begleitplan einschließlich Lageplanausgleichsmaßnahmen der Landschaftsarchitektin Mayr vom 20.04.1999
- Plan zum geänderten Straßenanschluss des Flugplatzes Augsburg vom 29.01.1999
- Entwässerungskonzept vom Dezember 1998
- Darstellung der Löschwasserversorgung vom Dezember 1998

2. Antragsneufassung vom 16.06.2000

2.1 Antragsinhalt

Mit Schreiben vom 16.06.2000 gab die AFG ihrem Antrag auf Erteilung einer Planfeststellung eine geänderte Fassung. Diese enthielt inhaltliche Änderungen, vollständig neue und aktualisierte bzw. konkretisierte Pläne, die an diese Änderungen angepassten Gutachten, eine Aktualisierung der Prognose zur Entwicklung der Flugbewegungen sowie die erstmalige Vorlage eines lärmmedizinischen Gutachtens.

Mit diesem Schreiben beantragte die AFG, „im Wege der Planfeststellung

nach den §§ 8 ff ... LuftVG ... den Plan für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg (bauliche Erweiterung der bestehenden Stoppbahnen, Erweiterung der Startvorlauf-/ ...-Abbruchstrecken, Erweiterung von Vorfeldern, Neuordnung des Segelfluggeländes ... der Hochbauflächen) nach Maßgabe der ... Pläne festzustellen und damit Anlage und Betrieb dieser Anlagen zuzulassen sowie die zur Anlage und Betrieb des Vorhabens erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen und Planfeststellungen ... einschließlich aller erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse, Bewilligungen und Planfeststellungen ... zu erteilen."

2.2 Pläne und Verzeichnisse

2.2.1 Plan der baulichen Anlagen

In dem neugefassten Antrag konkretisiert die AFG die im ursprünglichen Antrag ausgewiesenen Bauzonen im Hinblick auf den baulichen Umgriff und ihre Nutzung; zugleich sollen die Bauzonen im östlichen Flugplatzbereich erweitert werden.

Der Plan der baulichen Anlagen im Maßstab M = 1 : 2.500 weist überbaubare Flächen in Form von Bauzonen einschließlich des Maßes ihrer Nutzung aus. In der Bauzone F1 sollen Werften und Hallen direkt an das Vorfeld anschließen. Östlich der Bauzone F1 ist der Zentralbereich F2 vorgesehen. Weiter östlich ist die Bauzone F3 geplant, die der Ansiedlung von Transportunternehmen und sonstigen luftfahrtaffinen Gewerbenutzungen dient und einen direkten Vorfeldanschluss haben soll. In der Bauzone F4 ist die Unterbringung des Segelflugzentrums vorgesehen. Die weiteren Bauflächen SF1 und SF1a sollen gewerblichen Nutzungen – ohne Vorfeldbezug – vorbehalten bleiben.

2.2.2 Plan der Flugbetriebsflächen

Dieser Plan konkretisiert den Umgriff und die Nutzung der vorgesehenen Vorfeldflächen.
Das Vorfeld V1 soll im wesentlichen zum Abstellen von Flugzeugen genutzt werden, die sich zur Wartung am Platz befinden oder dort ggf. gefertigt oder montiert werden. Das Vorfeld V2 soll dem Abstellen und Abfertigen von Passagierflugzeugen dienen. Mit dem Vorfeld V3 wird eine Flugbetriebsfläche mit direktem Vorfeldanschluss geplant.

Durch eine Verschiebung nach Süden sollen die erforderlichen Flugbetriebsflächen für den Segelflug geschaffen werden. Diese Verlegung macht die Inanspruchnahme zusätzlicher Grundstücke am südlichen Platzende erforderlich.

Neben der im Vergleich zum ursprünglichen Antrag konkretisierten Ausweisung der Vorfeldflächen beantragt die AFG in ihrem Antrag vom 16.06.2000 zugleich die Feststellung einer – unbefestigten – Hubschrauberlandefläche mit einem umgebenden Rollflugweg, der sich nordwestlich des Segelfluggeländes befindet.

2.2.3 Straßenanschluss

Hierzu beantragt die AFG die Feststellung folgender Pläne:

- Lageplan St 2035 „Mühlhauser Straße“ M = 1 : 1.000
- Höhenplan St 2035 „Mühlhauser Straße“ M = 1 : 1.000/100
- Querschnitte St 2035 „Mühlhauser Straße“ M = 1 : 50

Mit diesen Plänen soll ein neuer Einmündungsbereich der Flughafenstraße in die Staatsstraße St 2035 festgesetzt werden. Hierzu sind fol-

gende Erweiterungen und Veränderungen an der bestehenden St 2035 erforderlich:

- Rechtsabbiegespur zum Verkehrslandeplatz
- Fahrbahnteiler zwischen den Richtungsfahrbahnen
- höhengleiche Rad- und Fußwegüberführung
- Linksabbiegespur zum Verkehrslandeplatz
- Lichtsignalanlagen (einschließlich der Rad- und Fußwegüberführung)

Diese Straßenanschlussplanung stellt eine Konkretisierung der ursprünglichen Pläne dar. In diese Planung wurden die hiergegen erhobenen Einwendungen des Straßenbauamts Augsburg eingearbeitet.

2.2.4 Entwässerungskonzept

In ihrem Antrag vom 16.06.2000 konkretisiert die AFG das Entwässerungskonzept für das Ausbauvorhaben.

Diesbezüglich wird beantragt, die für die Ableitung von nicht verschmutztem Niederschlagswasser von den befestigten Flächen des Verkehrslandeplatzes Augsburg in die Friedberger Ach erforderliche Erlaubnis gemäß § 14 Abs. 3 i.V.m. § 7 WHG und Art. 16 BayWG und diese Erlaubnis für die Versickerung der Niederschlagswässer von den Gebäudedächern und dem Segelfluggelände zu erteilen. Zugleich beantragt die AFG, die Einleitung von Schmutzwasser in die Kläranlage der Stadt Friedberg zuzulassen und die zur Hebung des Grundwassers erforderliche Erlaubnis zu erteilen. Schließlich wird beantragt, gemäß §§ 14 Abs. 3, 31 WHG und Art. 58 BayWG die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Gewässerumbaumaßnahmen planfestzustellen.

Dieses Entwässerungskonzept soll dem Ziel dienen, negative Auswirkungen des ordnungsgemäßen Landeplatzbetriebes auf die Umwelt, hier insbesondere auf das Grundwasser, zu vermeiden.

In der Folgezeit hat die AFG dieses Konzept in Form einer Entwurfs- und Genehmigungsplanung weiter konkretisiert und in das Verfahren eingebracht .

2.2.5 Löschwasserversorgung

Im Hinblick auf die Löschwasserversorgung wird ein konkretisiertes Löschwasser-Versorgungskonzept vorgelegt. Dieses Konzept sieht 3 Tiefbrunnen vor, die südlich der neuen Flugplatzstraße gebaut werden sollen. Jedem Brunnen soll eine Pumpe zugeordnet werden, die das Leitungssystem ständig unter einem kontinuierlichen Druck hält.

Diesbezüglich beantragt die AFG die Feststellung des Lageplans Löschwasserversorgung M = 1 : 2.500.

2.2.6 Landschaftspflegerische Begleitplanung

Hierzu beantragt die AFG die Feststellung folgender Pläne:

- Landschaftspflegerischer Begleitplan/Lageplan Ausgleichsmaßnahmen (Stand: 06.06.2000) M = 1 : 2.500
- Landschaftspflegerischer Begleitplan/Veränderung Bestand (Stand: 06.06.2000) M = 1 : 2.500

- Landschaftspflegerischer Begleitplan (Stand: 06.06.2000) M = 1 : 1.000
- Landschaftspflegerischer Begleitplan Schnitt A-B (Stand: 06.06.2000) M = 1 : 200/100

Die landschaftspflegerische Begleitplanung sieht Ausgleichsmaßnahmen für die durch die vorgesehenen Baumaßnahmen verursachten Eingriffe vor. Diese Baumaßnahmen betreffen sowohl das Gebiet der Stadt Augsburg als auch des Landkreises Aichach-Friedberg. Diesbezüglich wird der jeweilige Anteil der zusätzlich zu versiegelnden Flächen aufgeschlüsselt und bei der Berechnung des Ausgleichsbedarfs, der Ausgleichsbilanz und der Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt .

2.2.7 Erweiterung der Flugplatzfläche

In Erweiterung des ursprünglichen Antrags beantragt die AFG die Erweiterung der Flugplatzfläche. Die Erweiterung betrifft folgende Bereiche:

- Verschiebung der nördlichen Flugplatzgrenze zur Einbeziehung des 300 m-Streifens in das Flugplatzgelände
- Einbeziehung von Grundstücken im südöstlichen Flugplatzbereich zur Herstellung der geänderten Flächen für den Segelflugbetrieb
- Einbeziehung von Grundstücken im südwestlichen Flugplatzbereich für das Segelflugzentrum sowie die Ansiedlung luftfahrtaffinen Gewerbes
- Ausweisung einer Fläche für das Haupteinflugzeichen westlich außerhalb des Flugplatzgeländes
- Ausweisung einer Fläche auf dem Gebiet der Stadt Neusäß für das Voreinflugzeichen

Im einzelnen wurden folgende Pläne vorgelegt:

- Plan des Verkehrslandeplatzgeländes M = 1 : 5.000
- Übersichts-Grunderwerbsplan M = 1 : 5.000
- 7 Detail-Grunderwerbspläne M = 1 : 1.000
- Übersichtsplan zu den Flugsicherungsanlagen M = 1 : 25.000

Zugleich beantragt die AFG die Feststellung folgender Verzeichnisse:

- Grundstücksverzeichnis zum Grunderwerbsplan vom 15.06.2000
- Bauwerksverzeichnis Straßenanschluss Verkehrslandeplatz Augsburg/St 2035 (Mühlhauser Straße)

In Konkretisierung des Entwässerungskonzepts wurde dieser Grunderwerbsplan erweitert.

2.2.8 Einziehung von Straßen oder Wegen

Hierzu beantragt die AFG, öffentliche Feld- und Waldwege bzw. beschränkt öffentliche Wege einzuziehen. Diese ergeben sich im Einzelnen aus den unter 2.2.7 dargestellten Detail-Grunderwerbsplänen.

2.3. Gutachten und Prognose sowie ihre Kernaussagen

2.3.1 Verkehrsprognose

Die AFG hat eine Prognose zur Entwicklung der Flugbewegungen bis zum Jahre 2010 am Verkehrslandeplatz Augsburg vorgelegt. Hierbei hat sie unter Einbeziehung der Langfristprognose des Luftverkehrs 1995 – 2010 – 2015 der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und DLR

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt für bestimmte Luftfahrzeug-Gruppen auf der Grundlage der Verkehrsentwicklung seit 1990 die voraussichtlichen Flugbewegungen im Jahr 2010 prognostiziert.

Bei der Gruppe P 1.1 (motorgetriebene Luftsportgeräte und Motorsegler) hätten sich in den letzten Jahren überwiegend relativ konstante Bewegungszahlen im Bereich zwischen 2.000 – 3.000 jährlichen Flugbewegungen ergeben, so dass auch für die Zukunft keine nennenswerte Änderung prognostiziert werde.
Diese Aussage gelte auch für die Gruppe P 1.2 (Propellerflugzeuge beim Segelflugzeug-Schlepp mit einer Höchstabflugmasse bis 2 t).

Für die Flugzeuggruppe P 1.3 (Propellerflugzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 2 t) prognostiziere die AFG insbesondere aufgrund der zunehmenden Betriebskosten eine Abnahme der Anzahl der Flugbewegungen (1990: 51.628 Flugbewegungen, 1999: 48.534 Flugbewegungen, Prognose für 2010: 41.846 Flugbewegungen).

Bei der Flugzeuggruppe P 1.4 (Propellerflugzeuge mit einer Höchstabflugmasse zwischen 2 t bis 5,7 t) werde ein jährliches Wachstum von 3% pro Jahr prognostiziert, da Luftfahrzeuge dieser Flugzeuggruppe vorwiegend im Geschäftsreise- und Werkverkehr eingesetzt würden und für diese Verkehrsarten die Attraktivität des Verkehrslandeplatzes Augsburg gesteigert werden soll. Andererseits werde das Wachstum moderat ausfallen, da in diesem Verkehrsbereich Verlagerungstendenzen zu Einsteigermodellen bei Strahlflugzeugen festzustellen seien (Prognose für 2010: 4.500 Flugbewegungen).

Für die Flugzeuggruppe P 2.1 (Propellerflugzeuge mit einer Höchstabflugmasse über 5,7 t) prognostiziert die AFG für 2010 eine Steigerung von 3% pro Jahr. Luftfahrzeuge dieser Gruppe würden vorwiegend im Linien- und Touristikverkehr eingesetzt. Einerseits sei im Rahmen die-

ses Verkehrssegments mit erheblichen Steigerungen zu rechnen, andererseits seien Verlagerungstendenzen zur Flugzeuggruppe S 5.1 zu berücksichtigen (Prognose für 2010: 14.545 Flugbewegungen).

Die auffälligste Steigerung der Flugbewegungen prognostiziert die AFG für Flugzeuge der Flugzeuggruppe S 5.1 (Strahlflugzeuge bis 50 t). Diese Einschätzung folge aus der Tatsache, dass mit Flugzeugen dieser Flugzeuggruppe künftig der überwiegende Teil des Linien- und Touristikverkehrs durchgeführt werde. Deshalb werde – ausgehend von 1.100 Flugbewegungen im Jahre 1999 – für das Jahr 2010 eine Prognose von 5.455 Flugbewegungen abgegeben.

Für den Verkehr von Hubschraubern prognostiziert die AFG eine Abnahme der Flugbewegungen im Vergleich zu 1998 und 1999, insbesondere auch aufgrund der zunehmenden Kosten im Individualluftverkehr (Prognose für 2010: 3.077 Flugbewegungen).

Zusammengefasst ergebe sich aus dieser Prognose, dass 2010 insgesamt mit 73.548 Flugbewegungen zu rechnen sei, 1999 wären 71.620 Flugbewegungen durchgeführt worden.

2.3.2 Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung des TÜV Umwelt Service erstreckt sich auf die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen sowie Kultur- und sonstige Sachgüter. Hierbei werden die Veränderungen der Umwelteinflüsse gegenüber dem bestehenden Zustand herausgearbeitet. In erster Linie werden hierbei die zu erwartenden Zusatzbelastungen ermittelt.

Zusammenfassend kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass für den Umweltbereich Boden aufgrund der zu versiegelnden Flächen eine hohe Zusatzbelastung eintrete. Für die Umweltbereiche Oberflächengewässer sowie Tiere und Pflanzen, Menschen und Landschaftsbild ergäben sich durch die zusätzliche Verdohlung des Hörgelaugrabens, die Umwidmung landwirtschaftlich genutzter Flächen und die hohe Einsehbarkeit des Vorhabens mittlere Zusatzbelastungen, welche jedoch durch die landschaftspflegerische Begleitplanung vollständig ausgeglichen werden könnten. Im Hinblick auf die Zusatzbelastung Lärm werde die Schwelle für erhebliche Belästigungen am Immissionsort „Sieben Häusle“ erreicht. Bei allen anderen betrachteten Umweltbereichen seien keine bzw. nur geringe Belastungsbeiträge zu erwarten.

2.3.3 Landschaftspflegerische Begleitplanung

Für die durch die vorgesehenen Baumaßnahmen verursachten Eingriffe werden Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, die im landschaftspflegerischen Begleitplan der Landschaftsarchitekten Mayr und Robbe näher beschrieben sind. Als Grundlage zur Berechnung des Ausgleichsbedarfs wird der Erlass der Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern für den Vollzug des Naturschutzrechts im Straßenbau vom 21.06.1983 herangezogen; zusätzlich wird der im September 1999 vom Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen herausgegebene Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“ berücksichtigt. Die Planung sieht vor, die gesamte zusätzlich zu versiegelnde Fläche mit dem Faktor 0,4 auszugleichen; soweit wertvoll eingestufte Landschafts- und Pflanzstrukturen betroffen sind, werden zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Als Ausgleichsfläche schlägt das Gutachten eine Fläche unmittelbar südlich des Flugplatzareals vor, in welchem extensiv genutzte Wiesen mit Gehölzstrukturen hergestellt werden sollen. Im Einzelnen ergeben sich die konkret dargestellten Maßnahmen aus den Plänen im Maßstab M = 1 : 2.500.

2.3.4 Lärmphysikalisches Gutachten

Die schalltechnische Untersuchung der ACCON GmbH ermittelt für die geplante Erweiterung des Verkehrslandeplatzes auf der Grundlage der von der AFG vorgegebenen gegenwärtigen Daten und der künftigen Prognosedaten die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flugplatzes für den Ist- und den Prognosezustand. Die Berechnung erstreckt sich auf die Belastung durch Fluglärm sowie die von Bodenlärm und Fluglärm zusammen verursachte Gesamtbelastung. Getrennt hiervon wurden die vom zu- und abfließenden Verkehr verursachten Geräuschimmissionen im Nahbereich der Verkehrswege beurteilt. Für den Prognosezustand wurde die abschirmende Wirkung von Hallen und Abfertigungsgebäuden nicht berücksichtigt. Bei der Bildung des Beurteilungspegels wurde für die Ruhezeiten von 06.00 Uhr bis 07.00 Uhr und von 19.00 Uhr bis 22.00 Uhr ein Zuschlag von 6 dB(A) eingerechnet. Für Flugverkehr in der Nachtzeit auf der Grundlage von Einzelgenehmigungen gemäß § 25 LuftVG wurden 60 Landungen von Flugzeugen der Gruppe P 2.1 in den 6 verkehrsreichsten Monaten zugrundegelegt.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Beurteilungspegel im Prognosezustand erhöhen würden. Dies betreffe insbesondere die Ortslagen Sieben Häusle mit zu erwartenden Dauerschallpegeln über 65 dB(A); im Ortsteil Miedering würden im Prognosezustand zusätzliche bebaute Grundstücke im Bereich zwischen 60 - 65 dB(A) liegen. Eine relevante Zunahme des Dauerschallpegels im Prognosezu-

stand sei auch in südöstlichen Stadtlagen der Stadt Gersthofen zu erwarten; dieser werde in diesem Bereich zwischen 54 und 60 dB(A) liegen. Auch im nördlichsten Bereich der Ortslage Dickelsmoor werde im Prognosezustand 2010 der Dauerschallpegel höher liegen als gegenwärtig (knapp über 55 dB(A).

Im Hinblick auf die im Prognosezustand zu erwartenden Maximalpegel würden die höchsten Werte im Bereich der Ortslagen Sieben Häusle und Miedering auftreten sowie im Südosten von Gersthofen. Der Gutachter prognostiziert für den Immissionsort Sieben Häusle 995 Maximalpegel zwischen 85 - 90 dB(A) in den 6 verkehrsreichsten Monaten; der entsprechende Wert für Miedering liegt bei 740. Für Maximalpegel zwischen 80 und 85 dB(A) würden für die oben bezeichneten Ortslagen folgende Bewegungszahlen in den 6 verkehrsreichsten Monaten gelten: Sieben Häusle 5.188, Miedering 5.240 und Gersthofen (Süd-Ost) 839.

2.3.5 Lärmmedizinisches Gutachten

Mit ihrem neu gefassten Antrag vom 16.06.2000 hat die AFG erstmalig ein lärmmedizinisches Gutachten vorgelegt. In vielen Einwendungen im Rahmen der Erstauslegung wurde ein derartiges Gutachten gefordert. Das Gutachten „Mögliche medizinische Auswirkungen des Fluglärms durch die geplante Erweiterung des Verkehrslandeplatzes Augsburg“ wurde von Prof. Dr. med. Dr. phil. Kastner unter Mitarbeit von Dr. phil. Vogt am Institut für Arbeitspsychologie und Arbeitsmedizin Herdecke erstellt.

In dem Gutachten werden Zusammenhänge von Lärm und Gesundheit entwickelt. Gefährdungen könnten für das Ohr selbst (aurale Wirkungen) und für das Herz-Kreislaufsystem (extraaurale Wirkungen) beste-

hen. Außerdem seien psychiatrische Erkrankungen, Schlafstörungen, Leistungsminderungen bei mentalen und motorischen Tätigkeiten sowie Belästigungen möglich. Die Gutachter verweisen darauf, dass sowohl Dauerschallpegel als auch Spitzenpegel Kriterien für direkt und indirekt gesundheitsrelevante Wirkungen von Fluglärm seien. Die Schwelle für eine erhebliche Belästigung und für potentielle indirekte gesundheitliche Auswirkungen von L_{eq} = 65 dB(A) werde lediglich für die nächstgelegene Wohnbebauung im Westen (Sieben Häusle) an Werktagen erreicht; deshalb sollte unter präventivmedizinischen Gesichtspunkten erwogen werden, an dieser Stelle Belastung und Beanspruchung zu überwachen und ggf. Maßnahmen zum Schallschutz abzuleiten sowie Wege aufzuzeigen, wie die Betroffenen einen gesundheitsverträglichen Umgang mit Lärm gestalten könnten. Alle übrigen Ortsteile lägen im Prognosezustand unterhalb der Schwelle für eine direkte Gesundheitsgefährdung. Im Hinblick auf die Spitzenschallpegel blieben alle Ortsteile deutlich unterhalb der Schwelle für ein nicht kompensierbares physiologisches Ungleichgewicht von 19 x 99 dB(A). Auch das im Anhörungsverfahren beim Ausbau des Verkehrsflughafens Dortmund empfohlene Kriterium von 15 x 95 dB(A) werde an keinem bewohnten Ort erreicht. Ebenso wie bei den Dauerschallpegeln würde bei den Spitzenschallpegeln die nächstgelegene Wohnbebauung im Westen (Sieben Häusle) und darüber hinaus an Werktagen der Westrand der Ortschaft Miedering im Osten betroffen sein; hier sollten unter präventivmedizinischen Gesichtspunkten insbesondere Belastung und Beanspruchung untersucht und ggf. Maßnahmen zum Schallschutz getroffen werden.

Zusammenfassend kommen die Gutachter zum Ergebnis, dass die Lärmbelastung um den Verkehrslandeplatz Augsburg weder im Ist- noch im Prognosefall direkt gesundheitsgefährdende Werte erreiche. Die Schwelle für erhebliche Belästigung und dadurch bedingte indirekte Gesundheitsbeeinträchtigungen würde lediglich an Werktagen in

der nächstgelegenen Wohnbebauung (Sieben Häusle) im Westen erreicht. Hier und im westlichen Teil der Ortschaft Miedering im Osten werde unter präventivmedizinischen Gesichtspunkten empfohlen, Belastung und Beanspruchung zu untersuchen und ggf. Maßnahmen zum Schallschutz abzuleiten.

2.4 Antragsbegründung

Neben den sich auf die einzelnen Maßnahmen beziehenden Begründungen stützt sich der neu gefasste Antrag insgesamt auf die gegenwärtige und künftige infrastrukturelle Bedeutung des Verkehrslandeplatzes. Die AFG müsse die geänderten Anforderungen der neuen europäischen Luftstandards für den gewerblichen Luftverkehr gemäß JAR-OPS 1 baulich umsetzen. Die Veränderung und Erweiterung der Hochbauflächen sei erforderlich, um die Anforderungen des auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg abzuwickelnden Luftverkehrs einschließlich des Werkverkehrs landseitig ordnungsgemäß bewältigen zu können. Die Erweiterung und Verlegung der Hochbauflächen habe es erforderlich gemacht, das Segelfluggelände nach Süden zu verlagern. Gegenstand des Planfeststellungsantrags seien auch die für das Vorhaben erforderlichen Flugsicherungsanlagen. Die AFG habe die lärmphysikalischen und -medizinischen Auswirkungen des Ausbaus begutachten lassen; wie das Ergebnis der Untersuchungen ausweise, sei mit maßgeblichen Beeinträchtigungen durch den Betrieb des Verkehrslandeplatzes Augsburg gegenwärtig wie auch im Prognosezeitraum nicht zu rechnen. Der landschaftspflegerische Begleitplan stelle fest, dass Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, soweit es möglich sei, vermieden würden; unvermeidbare Beeinträchtigungen würden nach Maßgabe des landschaftspflegerischen Begleitplans ausgeglichen. Die UVU komme zu dem Ergebnis, dass der mit dem Planfeststellungsantrag nachgesuchte Aus- und Umbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg durch den Verlust von Bodenfunktionen durch Versiegelung, für die Bereiche Oberflächengewässer, Umwidmung landwirt-

schaftlich genutzter Flächen und Landschaftsbild sowie im Bereich Lärm zu Zusatzbelastungen führe; diese Zusatzbelastungen könnten durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan, im Entwässerungskonzept sowie im lärmmedizinischen Gutachten vorgesehenen Maßnahmen ausgeglichen werden.

IV. Anhörungsverfahren

1. Beteiligung

1.1 Antrag vom 15.12.1998

Mit Schreiben vom 14.05.1999 wurden folgende Behörden, Gebietskörperschaften, Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen durch Übersendung der Antragsunterlagen am Verfahren beteiligt:

1.1.1 Behörden

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
- Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie
- Regierung von Schwaben
- Landratsamt Augsburg
- Landratsamt Aichach-Friedberg
- Straßenbauamt Augsburg
- Wasserwirtschaftsamt Donauwörth
- Amt für Landwirtschaft und Ernährung Augsburg/Friedberg
- Wehrbereichsverwaltung VI
- Oberfinanzdirektion München
- Referat Luftsicherheit des Luftamts Südbayern

1.1.2 Gebietskörperschaften

- Stadt Augsburg
- Stadt Friedberg
- Stadt Gersthofen
- Gemeinde Affing

1.1.3 Träger öffentlicher Belange

- Bayer. Bauernverband
- Regionaler Planungsverband Augsburg
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

1.1.4 Sonstige Stellen

- Industrie- und Handelskammer Augsburg (IHK)
- Handwerkskammer Augsburg
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz
- Luftsport-Verband Bayern e.V.
- Rechtsanwälte Rick & Partner als Vertreter der Segelflugvereine

1.1.5 am Verkehrslandeplatz Augsburg ansässige Firmen

- AUGUSTA AIR Luftfahrtunternehmen
- Augsburger Air Carterer
- Beechraft-Vertrieb & Service GmbH
- HAHN AIR BUSINESS LINE

- Hapag Lloyd Reisebüro GmbH
- Hubschrauber Akademie Augsburg
- Fliegerschule Schwabenflug
- Flugschule Geisenfelder
- Augsburg Airways GmbH
- Reiseservice Zlataric

1.1.6 Öffentlichkeit

Die Anhörung der Öffentlichkeit mit der Möglichkeit zur Einsichtnahme in den Antrag der AFG wurde von den Gemeinden ortsüblich bekannt gemacht. Die Antragsunterlagen wurden in der Zeit vom 07.06. bis 06.07.1999 in folgenden Gemeinden zur Einsichtnahme bereit gehalten:

- Stadt Augsburg
- Stadt Friedberg
- Stadt Gersthofen
- Gemeinde Affing

1.2 Antragsneufassung vom 16.06.2000

Mit Schreiben vom 26.06.2000 wurden erneut die Behörden, Gebietskörperschaften, Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen durch Übersendung der Antragsunterlagen am Verfahren beteiligt.

1.2.1 Behörden

- siehe 1.1.1

- Polizeipräsidium Niederbayern/Oberpfalz

1.2.2 Gebietskörperschaften

- siehe 1.1.2
- Stadt Aichach
- Stadt Neusäß

1.2.3 Träger öffentlicher Belange

- siehe 1.1.3

1.2.4 sonstige Stellen

- siehe 1.1.4

1.2.5 am Verkehrslandeplatz Augsburg ansässige Firmen

- siehe 1.1.5

1.2.6 Öffentlichkeit

Die nochmalige Anhörung der Öffentlichkeit mit der Möglichkeit zur Einsichtnahme in den neu gefassten Antrag der AFG wurde von den Gemeinden ortsüblich bekannt gemacht. Die Antragsunterlagen wurden in der Zeit vom 26.06. bis 26.07.2000 in folgenden Gemeinden zur Einsichtnahme bereit gehalten:

- siehe 1.1.6
- Stadt Aichach
- Stadt Neusäß

1.3 Erörterungstermine

Die Erörterungstermine, zu denen die beteiligten Gemeinden, Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen sowie die Betroffenen und Einwender eingeladen wurden, fanden wie folgt statt:

- für die Gemeinden, Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen am 15.09.2000 im Vortragssaal der Stadtwerke Augsburg

- für Einwender und Betroffene aus dem Gemeindebereich Affing am 18.09.2000 in der Augsburger Schwabenhalle

- für Einwender und Betroffene aus dem Stadtbereich Augsburg und sonstigen Orten am 19.09.2000 in der Augsburger Schwabenhalle

- für Einwender und Betroffene aus dem Bereich Landkreis Aichach-Friedberg (ohne Gemeinde Affing) am 21.09.2000 in der TSV-Turnhalle Aichach

- für Einwender und Betroffene aus dem Stadtbereich Gersthofen am 26.09.2000 in der Stadthalle Gersthofen

- für Einwender und Betroffene aus dem Stadtbereich Neusäß am 27.09.2000 in der Stadthalle Neusäß

Die Erörterungstermine wurden im Amtsblatt vom 08.09.2000, in der „Friedberger Allgemeinen“ vom 02.09.2000, der „Aichacher Zeitung“ vom 02.09.2000, den „Aichacher Nachrichten“ vom 02.09.2000 und der „Augsburger Allgemeinen Zeitung“ vom 02.09.2000 amtlich bekannt gemacht. In den Städten Augsburg, Gersthofen, Aichach und Neusäß, der Gemeinde Affing, dem Landkreis Augsburg und dem Landkreis Aichach-Friedberg wurden die Termine ortsüblich bekannt gemacht.

2. Ergebnis der Beteiligung

2.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, Kommunen und sonstiger Stellen

Die beteiligten Stellen äußerten sich zu dem Antrag (einschließlich Neufassung) im Wesentlichen wie folgt:

Das **Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie** befürwortet das Vorhaben, weil es den Zielsetzungen des Landesentwicklungsprogramms (LEP) und des Gesamtverkehrsplans entspreche.

Die **Stadt Augsburg** hat dem Antrag der AFG zugestimmt – allerdings müssten die Anregungen und Vorschläge der städtischen Fachdienststellen berücksichtigt werden.

Die **Stadt Friedberg** wendet ein, dass der Ortsteil Dickelsmoor lärmmäßig als Kleinsiedlungsgebiet gemäß § 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu bewerten sei. Außerdem werde der Erweiterung des Segelfluggeländes nach Süden nicht zugestimmt. Im Übrigen dürften auf dem Segelfluggelände nur Luftfahrzeuge mit qualifiziertem Lärmschutz eingesetzt werden. Der Hubschrauberlandeplatz werde wegen des Schulbetriebs abgelehnt. Schließlich seien die Auswirkungen der Erweiterung auf das Grundwasser durch ein

geohydrologisches Gutachten zu prüfen.
Von Seiten der Stadtwerke Friedberg bestehe Einverständnis mit der Ableitung des anfallenden Abwassers in die Kläranlage Augsburg und dem daraus folgenden Verzicht auf die Inanspruchnahme des Klärwerkes Ach.

Die **Stadt Gersthofen** hält die Prognose der Flugbewegungen, insbesondere innerhalb bestimmter Flugzeuggruppen, nicht für nachvollziehbar. Außerdem seien die Expansionspläne von Augsburg Airways sowie die künftigen Freizeiteinrichtungen Legoland, Legoland-Feriendorf und der DINA-Park nicht berücksichtigt. Wegen der fehlerhaften Prognose seien die hierauf aufbauenden Fachgutachten mangelhaft; außerdem sei ein lärmpsychologisches Gutachten erforderlich. Es bleibe offen, wie sich die Entwicklung nach 2010 darstellen werde. Auf Grund der umfangreichen Gewerbeflächen sei Luftfrachtverkehr zu befürchten; deshalb sei ein Raumordnungsverfahren durchzuführen.
Schließlich wird auf die sensiblen Einrichtungen und Wohngebiete hingewiesen, die innerhalb der ausgewiesenen 55 dB(A)-Zone liegen. Dort werde sich, insbesondere wegen des zunehmenden Flugverkehrs am Wochenende, die Wohnqualität erheblich verschlechtern.

Die **Gemeinde Affing** sieht sich durch den Ausbau in ihrer Planungshoheit verletzt. Außerdem würden die Veränderungen an der S/L-Bahn im Widerspruch zum Affinger Vertrag stehen. Die Trinkwasserversorgung der Gemeinde sei möglicherweise gefährdet. Das Vorhaben widerspreche Zielen der Landesplanung und verursache Betroffenheiten durch Flug- und Verkehrslärm.
Während der Auslegung des neu gefassten Antrages hätte der ursprüngliche Antrag wegen Querverweisen nochmals ausgelegt werden müssen. Die Gründe für den Ausbau unter Bezugnahme auf JAR-OPS würden lediglich andere Absichten kaschieren. Das Lärmgutachten sei wegen der fehlerhaften Prognose nicht nachvollziehbar, insbesondere hinsichtlich der Hubschrauberbewegungen. Für das Segelfluggelände dürfe keine Enteignung

durchgeführt werden.

Die **Stadt Aichach** rügt das fehlende Gesamtkonzept im Hinblick auf die künftige Flugplatzentwicklung. Es werde keine Aussage zur Entwicklung des Urlaubs-, Geschäfts- und Frachtflugverkehrs und zur Frage gemacht, inwieweit Flüge von München oder anderen Verkehrsflughäfen nach Augsburg verlagert würden. Wegen derartiger Verlagerungsflüge sei ein Raumordnungsverfahren erforderlich. Das Lärmgutachten dürfe nicht von den prognostizierten Flugbewegungen ausgehen, sondern müsse sich an der technischen Kapazität des Flugplatzes orientieren. Der Untersuchungsraum der UVU sei zu eng, das medizinische Gutachten liefere keine Erkenntnisse zur Situation von Kindergartenkindern und den Wohngebieten im Westen von Aichach, die vom Ausbau betroffen wären. Außerdem hätten im Gutachten jeweils 100% der Flugbewegungen nach Osten bzw. nach Westen berücksichtigt werden müssen. Die Anzahl der Flugbewegungen sei zu begrenzen, die Mindestflughöhen für den Landeanflug festzusetzen und die Schallpegel für Wohngebiete zu beschränken. Außerdem müsse die Lärmschutzkommission um einen Vertreter der Stadt Aichach ergänzt werden. Schließlich seien regelmäßig Messungen von Fluglärm und Schadstoffen durchzuführen und die Ergebnisse zugänglich zu machen. Außerdem fehle bei der UVU die Berücksichtigung von Treibstoffabschlag bzw. entsprechende Flächenfestsetzungen hierfür. Ferner dürfe der Segelflugbetrieb in Aichach nicht beeinträchtigt werden.

Auch die **Stadt Neusäß** stimmt dem Vorhaben nicht zu. Der Antrag sei als Erweiterung zu einem Verkehrsflughafen zu sehen, so dass der hiernach erforderliche große Bauschutzbereich die Stadt treffen würde. Außerdem sei das Vorhaben keine Änderung, sondern ein Neubau. Die Betroffenheit der Stadt sei wegen der Verlegung der IFR-An- und Abflüge entlang der BAB A 8 über Neusäß gegeben. Hierdurch sei die gemeindliche Planungshoheit verletzt. Da das VEZ 07 auf Privatgelände errichtet werde, wäre eine Eigentumsverletzung gegeben. Wegen des faktischen Neubaus sei ein Verstoß

gegen die Landesplanung gegeben und ein Raumordnungsverfahren erforderlich. Die UVU und das Lärmgutachten würden ihre Prüfung nicht auf das Gebiet der Stadt Neusäß erstrecken. Außerdem sei die Abwasserentsorgung nicht gesichert und das Vorhaben stehe im Widerspruch zum Affinger Vertrag. Das VEZ sei nur wenige Meter von einer Verpackungsfirma entfernt, die auch chemische Artikel verpacke und wo mit radioaktiven Stoffen umgegangen werde bzw. brennbare Flüssigkeiten lagerten.
Das Flughafenkonzept der Bundesregierung sei in den Antrag nicht eingearbeitet worden. Es fehlten Angaben über die Versicherungen des Flugplatzes sowie ein Flugsicherheitskonzept. Die Flugrouten über Neusäß seien im Hinblick auf Lärm zu optimieren, sowie die Lärmschutzkommission um einen Vertreter der Stadt Neusäß zu ergänzen.

Das **Landratsamt Aichach-Friedberg** äußert sich wie folgt:
Im Hinblick auf den Immissionsschutz sei es zweifelhaft, ob die 15- bis 20-minütigen Probeläufe nur ein Spitzenpegelereignis darstellten und ob in Miedering das Spitzenpegelkriterium überschritten werde.
Der Kreisbrandrat habe keine Einwendungen, wenn die Wasserversorgung und die Zufahrtsmöglichkeit für die Feuerwehr und den Rettungsdienst ausreichend gesichert seien.
Im Hinblick auf Naturschutz und Landschaftspflege sei der Umfang der Ausgleichsmaßnahmen grundsätzlich in Ordnung, Bedenken bestünden jedoch wegen der Lage der Ausgleichsfläche im Süden. Der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff sei dann ausgeglichen, wenn die von der AFG zur zusätzlichen Kompensation angebotenen Flächen im Bereich Lechau in das Ausgleichsprogramm einbezogen würden. Außerdem sei ein fachlich qualifizierter Freiflächengestaltungsplan sowie die Bauüberwachung zur Umsetzung dieses Planes erforderlich.
Zum Belang der Wasserwirtschaft wurde vorgeschlagen, die notwendigen Genehmigungen mit Nebenbestimmungen zu erteilen.

Das **Straßenbauamt Augsburg** ist grundsätzlich mit der Umgestaltung der St 2035 und St 2381 einverstanden; allerdings sei eine Sondernutzungserlaubnis erforderlich und die Unterhaltungsmehrkosten müssten durch die AFG abgelöst werden. Im Hinblick auf die Lichtzeichenanlage müsse eine signaltechnische Planung vorgelegt werden.

Das **Wasserwirtschaftsamt Donauwörth** gibt u.a. zu bedenken, dass die ordnungsgemäße Entsorgung nicht gesichert sei, da nach den Vorgaben der Stadt Friedberg maximal 20 l/sec. Abwasserzuleitung möglich sei.

Das **Amt für Landwirtschaft und Ernährung Augsburg/Friedberg** weist darauf hin, dass die Immissionen des Verkehrslandeplatzes die Qualität der pflanzlichen und tierischen Nahrungsmittel nicht beeinträchtigen dürften. Außerdem seien die Großbäume am südlichen Rand des Verkehrslandeplatzes wegen drohender Ertragseinbußen durch Schattenwirkung in 5 m Grenzabstand zu den Feldern zu pflanzen.

Der **Bayer. Bauernverband** hat mitgeteilt, dass die Erschließung und Nutzung der landwirtschaftlichen Grundstücke nicht gefährdet werden dürfe und die landwirtschaftlichen Grundstücke keinen Schadstoffeintrag erfahren dürften.

Die **Industrie- und Handelskammer für Augsburg und Schwaben** begrüßt den Ausbau. Ein entsprechender Bedarf bestehe sowohl für Geschäfts- und Privatflieger als auch für kleinere Betriebe und deren Personal. Der Verkehrslandeplatz sichere und schaffe Arbeitsplätze und stärke die Wirtschaftskraft der Region. Der Ausbau erhöhe die Wirtschaftlichkeit des Flugplatzes und des Flugbetriebes. Er sei ein wichtiger Ausgleich für die Engpässe im Bahn- und Straßenbereich. Die Hochbauzonenausweitung biete die Möglichkeit der Ansiedlung von Gewerbebetrieben.

Der **Bund Naturschutz in Bayern e.V.** lehnt das Vorhaben ab, da die Ausweitung des Flugverkehrs im Widerspruch zum Klimaschutz und zum Ziel der Verlegung des Verkehrs auf die Schiene stehe. Das Vorhaben sei nicht erforderlich. Ein Raumordnungsverfahren müsse durchgeführt werden. Es fehle ein Gutachten der Flugsicherung zu Präzisionsanflügen. Es bestehe ein Widerspruch zur „Augsburger Agenda 21“. Schließlich stelle der Ausbau ein Mehr an Lärmbelästigung und Gesundheitsbeeinträchtigung dar und greife in Natur und Landschaft ein.

Der **Luftsport-Verband Bayern e.V.** macht geltend, dass die AFG sämtliche Kosten der Verlagerung des Segelfluggeländes zu tragen habe und eine ausreichende Erschließung des verlagerten Geländes erforderlich sei.

Die Vertreter der Segelflugvereine, die **Rechtsanwälte Rick & Partner,** rügen, dass Regelungen mit der AFG über neue Pachtgrundstücke und ihre Kosten bzw. die Kosten der Verlagerung und Entschädigungsleistungen fehlen. Während der Ausbauzeit des Flugplatzes dürften die Segelflieger keine Nutzungseinschränkungen erfahren. Die für die Erschließung vorgesehenen Straßen und ihr Ausbauzustand müssten in das Planfeststellungsverfahren einbezogen werden.

Die **Augsburg Airways GmbH** ist mit der beantragten Planfeststellung grundsätzlich einverstanden. Der **Reiseservice Zlataric** begrüßt das Vorhaben, da bei Umsetzung der Maßnahme vielseitige Planungen des Unternehmens bestünden.

Der **Regionale Planungsverband Augsburg** stimmt dem Ausbau zu, fordert aber, dass zusätzliche Lärmbelastungen durch entsprechende Maßnahmen abzumildern seien.

Das **Referat Luftsicherheit des Luftamts Südbayern** weist darauf hin, dass Belange der Abwehr äußerer Gefahren und Eigensicherungspflichten

zu beachten seien. Ein Gepäckfördersystem für ein automatisches Sicherheitskontrollsystem sei zu planen. Schließlich seien bei der Gestaltung der Gebäude die Sicherheitsbelange zu berücksichtigen.

Die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** hat aus flugsicherungstechnischer und -betrieblicher Sicht keine Einwände. Allerdings seien zu einzelnen Betriebseinrichtungen Auflagen erforderlich und zusätzliche Genehmigungen einzuholen.

Der **Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.** wendet ein, dass im Rahmen der UVU nicht die Summe der bereits bestehenden Beeinträchtigungen mit der Summe der geplanten Beeinträchtigungen addiert würden; im Übrigen stelle sich die Frage, ob eine derartig große Maßnahme mit Folgebeeinträchtigungen und weiteren Auswirkungen nicht eines anderen Instrumentariums als der Umweltverträglichkeitsprüfung und des landschaftspflegerischen Begleitplanes bedürfe, nämlich eines umfassenden Raumordnungsverfahrens. Zwar sei zutreffend, dass die Bestandsstrukturen im Flugplatzbereich naturschutzfachlich gering einzustufen seien und es durch die Ausgleichsmaßnahmen zu einer standörtlichen Verbesserung komme, ungelöst seien jedoch Probleme im Zusammenhang mit der Verrohrung des Hörgelaugrabens, der Ableitung des Oberflächenwassers auf den versiegelten Flächen in den Vorfluter Friedberger Ach und der Ausgleichsflächen-Berechnungsfaktor.

Die **Regierung von Schwaben als höhere Landesplanungsbehörde** hat eine landesplanerische Überprüfung auf andere Weise durchgeführt, die zu folgendem Ergebnis gekommen ist:

„A. Gesamtergebnis

Der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg entsprechend den Anträgen der Augsburger Flughafen GmbH (Planungsträger) vom 15.12.1998 und

16.6.2000 sowie den jeweils beigefügten Projektunterlagen entspricht mit folgenden Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung:

1. Technischer Umweltschutz

Der Nachtflugverkehr ist grundsätzlich nicht zu gestatten. Ausnahmen hierzu sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Durch geeignete Maßnahmen (z.B. Gebührenstaffelung für unterschiedlich lärmintensive Luftfahrzeuge) ist auf die Nutzung möglichst lärmarmer Flugzeuge und Hubschrauber hinzuwirken. Die Triebwerksprobeläufe sind grundsätzlich in dafür geeigneten Lärmschutzeinrichtungen vorzunehmen; Ausnahmen hiervon sind auf die Tageszeit zu beschränken. In den von Lärm insbesondere betroffenen Gebieten sind unzumutbare Lärmeinwirkungen durch passiven Lärmschutzeinrichtungen abzuschirmen. Hubschrauberschulung ist auf Werktage (ohne Samstage) und auf die Zeit zwischen 8 und 18 Uhr zu beschränken.

2. Öffentliche Sicherheit

Der vorbeugende Brandschutz ist im Bereich der Löschwasserversorgung und der Werksfeuerwehr so auszubauen, dass Gefährdungen von Personen weitestgehend ausgeschlossen sind. Der Flugbetrieb auf der Start- und Landebahn sowie auf dem Hubschrauberlandeplatz und dem Segelfluggelände ist so zu regeln, dass eine sichere Verkehrsabwicklung gewährleistet ist. Die baulichen Anlagen sind so zu steuern, dass ausreichend Hindernisfreiflächen für den Flugverkehr verbleiben.

3. Natur und Landschaft

Die naturschutzfachlich und -rechtlich erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen sind in Abstimmung mit den unteren Naturschutzbehörden unter dem Gesichtspunkt zu optimieren, eine nachteilige gegenseitige Beeinflussung von Flugbetrieb und Maßnahmen der Biotopentwicklung auszuschließen.

4. Wasserwirtschaft

Nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser und auf die Friedberger Ach sind durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden. Hierzu ist sauberes Niederschlagswasser weitflächig zu versickern bzw. dem Vorfluter zuzuleiten. Abwasser mit wassergefährdenden Stoffen ist entsprechend einem mit dem Landratsamt Aichach-Friedberg und den Städten Augsburg und Friedberg abgestimmten Entwässerungskonzept zu entsorgen. Der Zufluss von Quellwasser zum Hörgelaugraben ist sicherzustellen.

5. Landwirtschaft

Bei unvermeidbaren Unterbrechungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes sind ausreichende Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten vorzusehen und erforderlichenfalls Ersatzwege anzulegen.

6. Verkehr

Der Landeplatz ist verkehrlich so u erschließen, dass auch längerfristig (Prognosejahr 2015) eine ausreichende Leistungsfähigkeit der St 2035 gewährleistet ist."

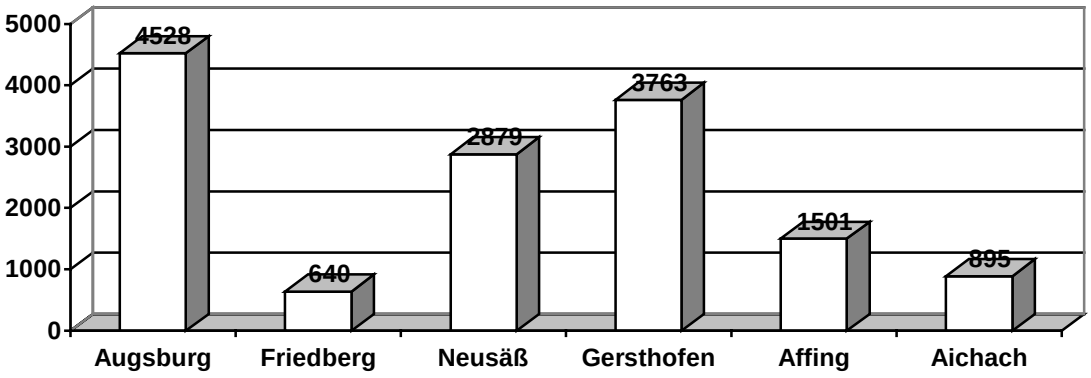
2.2 Öffentlichkeit

2.2.1 Analyse der Einwendungen

Insgesamt gingen im Rahmen der beiden Beteiligungsverfahren Einwendungen von 15.188 Personen ein. Auf das Auslegungsgebiet entfielen hiervon 14.206 Einwender.

Gemeinde	Ortsteile	Einwendungen
Augsburg	Oberhausen	97
Augsburg	Bärenkeller	1222
Augsburg	Lechhausen	156
Augsburg	Firnhaberau Hammerschmiede	2621
Augsburg	alle anderen Ortsteile	432
Friedberg	Bachern Derching Friedberg Haberskirch Ottmaring Rederzhausen Rinnenthal Rohrbach Stätzling Wiffertshausen Wulfertshausen	640
Neusäß	Neusäß Täfertingen	2879
Gersthofen	Batzenhofen Gersthofen Hirblingen Rettenbergen	3763
Affing	Affing Anwalting Aulzhausen Bergen Frechholzhausen Gebenhofen Haunswies Mühlhausen	1501
Langweid	Langweid Stettenhofen	40
Aystetten	Aystetten	386
Rehling	Rehling	89
Aichach	Aichach	895
Sonstige Orte		467
Gesamt:		**15188**

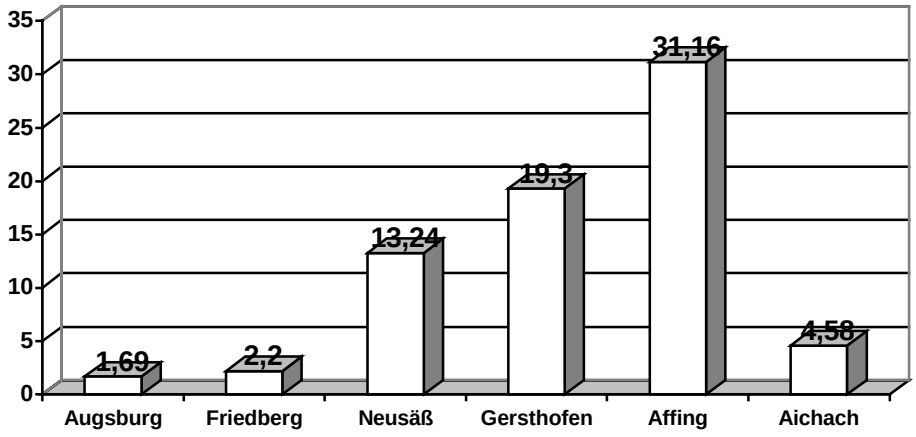
Einwendungen Auslegungsgebiet: 14.206



Einwendungen Auslegungsgebiet prozentual im Verhältnis Einwendungen zu Einwohner (Stand: Oktober 2000)

Augsburg 267.969 Einwohner 4.528 Einwendungen = 1,69%
Friedberg 29.066 Einwohner 640 Einwendungen = 2,20%
Neusäß 21.742 Einwohner 2.879 Einwendungen = 13,24%
Gersthofen 19.502 Einwohner 3.763 Einwendungen = 19,30%
Affing
4.817 Einwohner 1.501 Einwendungen = 31,16%
Aichach 19.553 Einwohner 895 Einwendungen = 4,58%

insgesamt: 362.649 Einwohner 14.206 Einwendungen = 3,92%



Angaben in Prozent

2.2.2 Wesentliche Argumente der Einwendungsführer:

2.2.2.1 Verfahrensgegenstand

- Der Ausbau mache den Verkehrslandeplatz Augsburg zu einem Verkehrsflughafen.
- Das Vorhaben sei keine Änderung, sondern ein Neubau.

2.2.2.2 Antragsinhalt

- Der Antrag sei insbesondere im Hinblick auf ungenaue Pläne fehlerhaft und die Unterlagen seien unvollständig.

2.2.2.3 Verfahren

- Es müsse ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden.

2.2.2.4 Planrechtfertigung

- Es bestehe kein regionaler Bedarf für den Ausbau.
- Augsburg würde als Ausweichflughafen von München ausgebaut.

2.2.2.5 Fluglärm

- Das Vorhaben führe in der Umgebung zu unzumutbaren Lärmbelastungen und Gesundheitsschäden.
- Die Lebensqualität verschlechtere sich.
- Fluglärm trete gehäuft an Wochenenden und nachts auf.
- Das Lärmgutachten sei methodisch fehlerhaft.
- Das Lärmgutachten sei fehlerhaft, da die Prognose für die Zukunft zu wenig Flugbewegungen aufweise.

2.2.2.6 Sicherheit

- Gefahr von Abstürzen
- Gefahr beim An- und Abflug über bewohnte Gebiete

2.2.2.7 Belange des Straßenverkehrs

- Auf den Zufahrtsstraßen sei mit erhöhtem Straßenverkehr zu rechnen.

2.2.2.8 Luftverschmutzung

- Der zunehmende Schadstoffausstoß der Flugzeuge sei gesundheitsschädlich.

2.2.2.9 Naturschutz und Umweltverträglichkeit

- Die UVU sei unzureichend.
- Der Ausbau wirke sich nachteilig auf den Trinkwasserschutz und den Grundwasserspiegel aus.

2.2.2.9 Eigentum

- Die Eigentumsinanspruchnahmen seien nicht erforderlich.
- Existenzgefährdungen, Bewirtschaftungsnachteile und Wertminderungen seien zu befürchten.
- Die Campingplätze würden nicht mehr besucht werden.

V. Weitere Verfahrensschritte

1. Anflugbefeuerung 07

Gegenstand des Antrages der AFG im Antrag vom 15.12.1998 war ursprünglich auch der Neubau der Anflugbefeuerung 07.

Mit Schreiben vom 19.11.1999 beantragte die AFG „im Hinblick auf die Dringlichkeit der Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit und Regelmäßigkeit im gewerblichen Luftverkehr und auf die mehrfachen Forderungen des Bundesministers für Verkehr“, „diese Maßnahme aus dem Planfeststellungsverfahren herauszunehmen“ und ihr vorab zuzustimmen.

Mit Bescheid vom 22.11.1999 traf das Luftamt Südbayern dann folgende Entscheidung getroffen:

„1. Der Neubau einer Anflugbefeuerung für die Landerichtung 07 (Nr. 4.7 des

Antrags) ist nicht mehr Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens.

2. Bei der Errichtung der Anflugbefeuerung handelt es sich um eine unwesentliche Änderung im Sinne des § 8 Abs. 3 LuftVG. Die Maßnahme kann deshalb, ungeachtet einer evtl. anderweitigen Erlaubnis- bzw. Genehmigungspflichtigkeit, ohne luftrechtliche Planfeststellung bzw. Plangenehmigung verwirklicht werden (Negativattest).“

Diese Entscheidung wurde damit begründet, dass der damalige Stand des Planfeststellungsverfahrens keine Prognose über dessen Ausgang und den Zeitbedarf bis zu einer vollziehbaren Entscheidung erlaubt habe; deshalb werde sich der Bau einer Anflugbefeuerung auf unbestimmte Zeit verzögern. Diese Konsequenz stehe jedoch in erheblichem Widerspruch zu den Bestrebungen, die Sicherheit der Anflüge in Richtung 07, ungeachtet des Flugplatzausbaus im übrigen, schnellstmöglich zu verbessern. Rechtliche Bedenken gegen eine Abtrennung der Maßnahme vom Planfeststellungsverfahren bestünden nicht; insbesondere handelte es sich um keine wesentliche Änderung der Flugplatzanlage.

Gegen diese Entscheidung erhob die Stadt Neusäß Klage. Mit Urteil vom 28.07.2000 (Az. 20 A 00.40001) wies der Bayer. Verwaltungsgerichtshof diese ab. Das Klageverfahren eines Anwohners wurde vom Gericht eingestellt (Az. 20 A 00.40002).

Die Entscheidungen des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs sind rechtskräftig. Der Bescheid des Luftamts Südbayern ist bestandskräftig.

Die Maßnahme wurde zwischenzeitlich ausgeführt.

2. Konkretisierung des Entwässerungskonzepts

2.1 Gegenwärtige Entwässerungssituation

2.1.1 Schmutzwasser

Der Verkehrslandeplatz Augsburg ist an die südöstlich hiervon gelegene Kläranlage „Friedberger Ach“ angeschlossen. Die Ausbaugröße der Kläranlage liegt bei 120 l pro Sekunde, die gegenwärtige Spitzenbelastung seitens des Verkehrslandeplatzes liegt bei 80 l pro Sekunde.

Der Flugplatz ist über eine Druckleitung beginnend in einer Pumpstation südöstlich der Augsburg-Airways-Wartungshalle an die Kläranlage angebunden.

An diese Pumpstation sind wiederum ein Freispiegelkanal vom Terminal und eine Druckleitung vom Regenrückhaltebecken östlich der Augsburg-Airways-Wartungshalle angeschlossen.

2.1.2 Niederschlagswasser

Gegenwärtig wird das Niederschlagswasser von der S/L-Bahn sowie den Rollbahnen über Schlitzrinnen gefasst und über Stich- und Vollrohrleitungen in den im Bereich des Flugplatzes verrohrten Hörgelau- bzw. Grenzgraben geführt.

Im westlichen Drittel der S/L-Bahn sowie der Rollbahn existieren keine Schlitzrinnen; hier wird das Niederschlagswasser versickert oder den verrohrten Gräben zugeführt.

2.2 Entwässerungskonzept für den Ausbau

Die Stadtwerke Friedberg haben im Rahmen des Anhörungsverfahrens auf die begrenzten Kapazitäten der Kläranlage Friedberger Ach hingewiesen; bei Durchführung des Änderungsvorhabens müsste auch diese Kläranlage ausgebaut werden.

In der Folgezeit hatte die AFG ihre Entwässerungsplanung überarbeitet. Die Planung sieht nunmehr insbesondere vor, das Schmutzwasser und das verschmutzte Oberflächenwasser in die Kläranlage der Stadt Augsburg einzuleiten; die Stadt Augsburg hat sich bereit erklärt, die Voraussetzungen für diese Einleitungen bis zum 31.12.2002 zu realisieren.

Im einzelnen hat die modifizierte Entwässerungsplanung folgenden Inhalt:

2.2.1 Schmutzwasserentwässerung

Die Schmutzwasserentwässerung für überbaubare Flächen einschließlich Werft, Wartungshalle, Tower und Triebwerksprüfstand sowie Vorfeldflächen mit Anfall verschmutzten Oberflächenwassers werden mittels eines Druckentwässerungssystems aus Hausanschlüssen, Sammeldruckleitungen und Druckluftspülstationen einem von der Stadt Augsburg herzustellenden Übergabepumpwerk zugeleitet.

Dieses Übergabepumpwerk befördert das Schmutzwasser in eine Druckleitung bis in den nächstgelegenen Freispiegelkanal im Entwässerungssystem der Stadt Augsburg; an dieses Pumpwerk erfolgt auch der Anschluss der Leitung für mit Enteisungsmittel verschmutztes Niederschlagswasser der Flugbetriebsflächen.

Das Übergabepumpwerk ist Schnittstelle zwischen dem internen Entwässerungssystem des Verkehrslandeplatzes und dem Kanalnetz der Stadt Augsburg.

2.2.2 Niederschlagswasserableitung

Das Niederschlagswasser der Flugbetriebsflächen mit Ausnahme der Vorfeldflächen mit Anfall verschmutzten Oberflächenwassers wird mittels Schlitzrinnen und Sammelkanälen in 18 dezentrale kiesverfüllte Speicherbecken eingeleitet und mittels Rohrleitungen zu 3 Pumpwerken mit Ablauf- und Drosselschächten geführt.

Diese Pumpwerke sind mit einer TOC-Messung versehen und leiten das verunreinigte Niederschlagswasser über einen Übergabeschacht mit Pumpwerk, der von der Stadt Augsburg hergestellt wird, in die Kläranlage Augsburg und nicht verunreinigtes Wasser über ein Einlaufbauwerk in die Friedberger Ach.

Das Niederschlagswasser von Dach- und Verkehrsflächen wird versickert.

In den Hörgelau- bzw. Grenzgraben wird zukünftig kein Niederschlagswasser mehr eingeleitet; Einleitungen von gesammeltem Niederschlagswasser finden bis zu einer gewissen Grenze in die Friedberger Ach statt.

2.3 Modifizierung des Antrages

Mit Schreiben vom 12.04.2001 hat die AFG ihrem Antrag vom 16.06.2000 im Hinblick auf die Frage der Entwässerung folgende Fassung gegeben:

„Es wird beantragt, die Einleitung von Schmutzwasser (häusliches/gewerbliches Abwasser) aus dem Verkehrslandeplatzgebiet – einschließlich der Gewerbegebiete – sowie die Einleitung von verschmutztem Oberflächenwasser (mit Enteisungsmitteln oder Leichtstoffen) in die Kläranlage der Stadt Augsburg zuzulassen. Es wird beantragt, gemäß § 14 Abs. 3 WHG i.V.m. § 31 WHG und Art. 58 BayWG die im landschaftspflegerischen Begleitplan Plan Nr. XIII (M = 1 : 1.000) und im landschaftspflegerischen Begleitplan/Veränderung Bestand Plan Nr. XII (M = 1 : 2.500) sowie in der Entwässerungsplanung vom 10./11.04.2001 dargestellten Gewässerumbaumaßnahmen planfestzustellen.“

Gleichzeitig hat die AFG eine aktualisierte Entwurfs- und Genehmigungsplanung vom 11.04.2001 der beratenden Ingenieure Dr. Blasy & Mader nebst Erläuterungsbericht vorgelegt.

Dieser Planung liegen folgende Pläne zugrunde:

- Übersichtslageplan Nr. 1073 E 100 M = 1 : 25.000
- Lageplan mit Grundwasserhöhengleichen Nr. 1073 E 400 M = 1 : 2.500
- Übersichtslageplan der Entwässerung Nr. 1073 E 410 M = 1 : 2.500
- Lageplan der Entwässerung – West Nr. 1073 E 420 M = 1 : 1.000
- Lageplan der Entwässerung – Mitte Nr. 1073 E 421 M = 1 : 1.000
- Lageplan der Entwässerung – Ost Nr. 1073 E 422 M = 1 : 1.000
- Lageplan der Entwässerung – Südwest Nr. 1073 E 423 M = 1 : 1.000
- Lageplan der Entwässerung – Süd Nr. 1073 E 424 M = 1 : 1.000
- Längsschnitte der Schmutzwasserentwässerung Nr.1073 E 510
  M = 1 : 1.000/100
- Längsschnitte Entwässerung der Flugbetriebsflächen West Nr. 1073 E 520
  M = 1 : 1.000/100

- Längsschnitte Entwässerung der Flugbetriebsflächen Mitte Nr. 1073 E 521 M = 1 : 1.000/100
- Längsschnitte Entwässerung der Flugbetriebsflächen Ost Nr. 1073 E 522 M = 1 : 1.000/100
- Längsschnitte Entwässerung der Flugbetriebsflächen Druckleitungen für Sommerbetrieb Nr. 1073 E 525 M = 1 : 1.000/100
- Längsschnitte Entwässerung der Flugbetriebsflächen Druckleitungen für Winterbetrieb Nr. 1073 E 526 M = 1 : 1.000/100
- Pumpwerk 1 – Grundriss und Schnitte Nr. 1073 E 620 M = 1 : 50
- Verrohrung der Gräben – Regelquerschnitt Nr. 1073 E 630 M = 1 : 20
- Friedberger Ach – Einlaufbauwerk Nr. 1073 E 632 M = 1 : 50
- Regelplan Speicherbecken – Draufsicht und Schnitte Nr. 1073 E 640 M = 1 : 250/25
- Regelplan Schächte der Druckleitungen – Grundrisse und Schnitte Nr.1073 E 910 M = 1 : 20
- Regelplan Kontrollschachtspeicherbecken – Grundriss und Schnitte Nr.1073 E 920 M = 1 : 20
- Regelplan Kontrollschachtsammelkanal – Grundriss und Schnitte Nr.1073 E 921 M = 1 : 20
- Regelplan Drosselschachtspeicherbecken – Grundriss und Schnitte Nr. 1073 E 922 M = 1 : 20

Außerdem hat die AFG mit Schreiben vom 12.06.2001 ein ergänzendes Grunderwerbsverzeichnis vom 11.06.2001 und zusätzliche Pläne zum Einlaufbauwerk in die Friedberger Ach vorgelegt.

Hierbei handelt es sich um folgende Pläne:

- Übersichtslageplan der Entwässerung im Bereich des Einlaufbauwerks in die Friedberger Ach Nr. 1073 E 411 M = 1 : 5.000

- Lageplan der Entwässerung im Bereich des Einlaufbauwerks in die Friedberger Ach Nr. 1073 E 425 M = 1 : 1.000

- Längsschnitte Verrohrung der Gräben Plan Nr. 1073 E 530 M = 1 : 1.000/100

2.4 Verfahren

Das Luftamt Südbayern hat mit Schreiben vom 18.04.2001 das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, das Landratsamt Aichach-Friedberg sowie die Städte Augsburg und Friedberg um Stellungnahme zu dem modifizierten Abwasserkonzept gebeten.

Mit Schreiben vom 14.05.2001 wurde auch der Bezirk Schwaben – Fachberatung für Fischereiwesen beteiligt.

Das Luftamt Südbayern hat mit Schreiben vom 18.6.2001 die Gemeinde Affing sowie den Grundstückseigentümer der Fl. Nr. 1663 der Gemarkung Mühlhausen von der modifizierten Entwässerungsplanung unterrichtet und um Stellungnahme hierzu aufgefordert.

Die beteiligten Stellen äußerten sich wie folgt:

Die **Stadt Augsburg** ist mit dem dargestellten Konzept, den Planungsannahmen und den aufgezeigten technischen Lösungen grundsätzlich einverstanden. Die Stadt weist jedoch darauf hin, dass für die konkrete Einleitungsbefugnis eine Genehmigung nach § 10 EWS (Entwässerungssatzung der Stadt Augsburg) erforderlich sei und die Voraussetzungen für die Einleitung des Schmutzwassers und des verschmutzten Oberflächenwassers in die Kläranlage der Stadt Augsburg voraussichtlich erst bis Dezember 2002 erfüllt seien.

Der Werkausschuss der **Stadt Friedberg** hat zur konkretisierten Entwässerungsplanung folgenden Beschluss gefasst:

„ Die Stadt Friedberg – Stadtwerke – nimmt das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgelegte Entwässerungskonzept vom 11.4.2001 zur Kenntnis. Mit der Ableitung des anfallenden Abwassers in die Kläranlage Augsburg und dem daraus folgenden Verzicht auf die Inanspruchnahme des Klärwerks Ach besteht Einverständnis. Diese Stellungnahme bezieht sich nur auf das vorgelegte Entwässerungskonzept.“

Der **private Grundstückseigentümer** lehnt die Leitungsführung über sein Grundstück ab, da diese über den anliegenden Weg erfolgen könnte. Darüber hinaus bestünden für das Grundstück bereits Dienstbarkeiten für ein Strom- und Erdgasleitungsrecht mit entsprechenden Bebauungsbeschränkungen, so dass das Grundstück zusätzlich an Markt- und Nutzwert verliere.

Der **Bezirk Schwaben – Fischereifachberatung –** stimmt in seinem Gutachten unter Auflagen der Entwässerungsplanung aus fischereilicher Sicht zu.

Das **Wasserwirtschaftsamt Donauwörth** hat ein Gutachten erstellt und als Ergebnis der Prüfung festgestellt, dass die beantragte Einleitung – unter Beachtung der notwendigen Nebenbestimmungen – den Anforderungen nach §§ 7a, 18 WHG entspreche.

Das **Landratsamt Aichach-Friedberg** hat im Rahmen seiner Begutachtung Stellungnahmen der Gemeinde Affing, des Grundstückseigentümers der Fl. Nr. 1663 der Gemarkung Mühlhausen, des Wasserwirtschaftsamts Donauwörth sowie intern von der Unteren Naturschutzbehörde und vom Staatlichen Gesundheitsamt Aichach eingeholt und auf der Grundlage dieser Stellungnahmen sowie eigener Erkenntnisse und Bewertungen einen Bescheidsvor-

schlag zur Erteilung der gehobenen Erlaubnis nach Art. 16 BayWG unter Nebenbestimmungen vorgelegt.

3. Überprüfung der Verkehrsprognose

3.1 Beauftragung

Am 03.05.2001 hat das Luftamt Südbayern das Verkehrswissenschaftliche Institut der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen zur Durchführung einer „Überprüfung der Prognose zur Entwicklung der Flugbewegungen bis zum Jahr 2010 der AFG“ beauftragt.

Diese Überprüfung bezeiht sich auf die:

- Analyse der aktuellen Verkehrssituation
- Wirkungsanalyse der Start- und Landebahnoptimierung
- Marktsegmentierung und Marktabgrenzung
- Ermittlung des zukünftigen Passagieraufkommens
- Ermittlung der Flugbewegungen im Jahr 2010

3.2 Ergebnis des Gutachtens

Das Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts vom 5.9.2001 kommt zur Verkehrsentwicklung in Augsburg bezogen auf das Prognosejahr 2010 zu folgenden wesentlichen Ergebnissen:

Die Prüfung der sich aus dem Marktpotenzial ableitenden Nachfrage ergebe einen zu erwartenden Anstieg der Passagiere im Linien- und Touristikverkehr von 225.617 Fluggästen im Jahr 2000 auf 336.000 Fluggäste im Jahr 2010. Im individuellen Geschäftsreiseverkehr werde sich der rückläufige

Trend weiter fortsetzen. Insgesamt sei für 2010 mit 354.500 Fluggästen zu rechnen (2000: 247.347 Fluggäste).

Im Jahre 2010 seien insgesamt 69.770 Flugbewegungen zu erwarten. Dies bedeute eine Abnahme gegenüber der Bewegungszahl von 2000 um ca. 12%. Allerdings verlaufe die Entwicklung innerhalb der einzelnen Flugzeuggruppen unterschiedlich:

Bei der Flugzeuggruppe P 1.1 würden die Flugbewegungen von 2.466 in 2000 auf 3.200 in 2010 steigen, da für die Zukunft mit einer weiteren Zunahme an zugelassenen Motorseglern zu rechnen sei. Dies liege daran, dass der Gebrauchswert von Motorseglern ähnlich wie bei UL-Flugzeugen für typische Nutzungen annähernd demjenigen vom P 1.3-Flugzeugen entspreche – bei geringeren Kosten.

Die Flugbewegungen der P 1.2-Flugzeuge würden von 462 (2000) auf 400 (2010) leicht zurückgehen, da auch in den vorhergehenden Jahren der Anteil der Motorschlepp-Bewegungen am gesamten Segelflugbetrieb rückläufig gewesen sei.

Bei den Flugbewegungen im Rahmen der Flugzeuggruppe P 1.3 wird eine Abnahme von 57.518 in 2000 auf 46.400 in 2010 prognostiziert. Dies sei vor allem auf die steigenden Unterhalts- und Ausbildungskosten sowie auf die wesentlich kostengünstigere Substitution durch UL-Flugzeuge – bei annähernd gleichen bis besserem Leistungsvermögen – zurückzuführen.

Bei den P 1.4-Flugzeugbewegungen sei ein Rückgang von 2.570 in 2000 auf 1.400 in 2010 zu erwarten, da sich im individuellen Geschäftsreiseverkehr der Trend zu Charlie-zugelassenen Flugzeugen (P 2.1 und S 5.1) fortsetzen werde. Dies könne aus den Bestandszahlen dieser Flugzeuge abgelesen werden.

Deshalb und wegen der steigenden Nachfrage im Bereich des Linien- und Touristenverkehrs werde für die Flugzeuggruppe P 2.1 eine Steigerung der Flugbewegungen von 9.596 (2000) auf 11.670 und für die Gruppe S 5.1 eine Steigerung von 1.438 (2000) auf 2.650 Flugbewegungen (2010) prognostiziert.

Für die Hubschrauber-Bewegungen sei aufgrund von Gebührenerhöhungen und Betriebseinschränkungen ein Rückgang der Bewegungszahl von 5.174 in 2000 auf 4.050 in 2010 zu erwarten.

Im Rahmen der Begutachtung wurde auch untersucht, für welche Flugzeugmuster sich auf der Grundlage der geplanten Änderungen der befestigten Flächen im Bereich der S/L-Bahn ein wirtschaftlicher Einsatz lohnen würde. Die Vorgabe für diese Begutachtung war, dass die TORA, TODA und LDA unverändert bleiben, die ASDA sich jedoch von 1.342 m auf 1.452 m (Bahn 07) und von 1.342 m auf 1.422 m (Bahn 25) erhöht. Die gegenwärtig noch mögliche Benutzung der Stoppfläche von jeweils 62 m vor Bahnbeginn sollte dabei unberücksichtigt bleiben. Hierzu kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass unter diesen Prämissen ein wirtschaftlicher Betrieb z.B. für den AVRO 85 und die DASH 8-314 möglich sei, nicht aber für wesentlich größere Flugzeuge wie z.B. den Airbus 319, die Boing 737-700 oder eine EMB 145.

3.3 Bekanntgabe des Gutachtens

Um allen Interessierten die Möglichkeit zu geben, das Gutachten in seiner gesamten Fassung lesen zu können, wurden jeweils zwei Ablichtungen des Gutachtens an die Städte Aichach, Augsburg, Friedberg, Gersthofen, Neusäß und die Gemeinde Affing versandt und diese Kommunen gebeten, eine Einsichtnahme zu ermöglichen. Außerdem wurde das Gutachten in die Internet-Seiten der Regierung von Oberbayern eingestellt.

Eine Auslegung des Gutachtens war nicht veranlasst.

3.4 Ergänzungsbegutachtung für Flugleistungsklasse B

Im Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts (dort S. 60) werden die (erhöhten) Anforderungen gem. JAR-OPS 1 für die B-Klassen-Flugzeuge (Propellerflugzeuge unter 5,7 t MPW mit maximal neun Fluggastsitzen) angesprochen.

Das Luftamt Südbayern hat hierzu Herrn Jürgen Mihlan (Aviation Consultant) mit der ergänzenden Begutachtung zu den flugbetrieblichen Auswirkungen der Verlängerung der Startabbruchstrecke am Flugplatz Augsburg auf die Luftfahrzeuge der Flugleistungsklasse B beauftragt.

Bei seinen Startstreckenberechnungen kommt der Gutachter zum Ergebnis, dass sich für typische Flugzeugmuster dieser Flugleistungsklasse erhöhte Start- und Startabbruchstrecken ergeben.

4. Überprüfung des lärmphysikalischen und des lärmmedizinischen Gutachtens

4.1 Änderung der Sichtflugverfahren

Durch die 203. DVO zur LuftVO vom 23.2.2001 hat das Luftfahrtfahrt-Bundesamt die Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Augsburg neu festgelegt. Die wesentlichen Änderungen liegen insbesondere in der Verlegung einzelner Pflichtmeldepunkte, die zu einer Änderung der (Sicht-)An-/Abflugrouten führt.

Zu dieser Änderung wurde eine schalltechnische Stellungnahme der ACCON GmbH vom 8.6.2001 Bericht-Nr. ACB-0501-1833/26 vorgelegt. Die Aufgabenstellung war, zu prüfen, ob und inwieweit die geänderten Sichtflugverfahren zu einer Veränderung der gegenwärtigen und prognostizierten Lärmsituation führen.

Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass geringfügige Veränderungen im Bereich der Lärmkontur zum 55 dB(A)-Dauerschallpegel erfolgen, die jedoch keine signifikante Veränderung der Lärmbelastung darstellten.

4.2 Änderung der Prognose

Das Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen kommt gegenüber der AFG-Prognose zum einen zu einem stärkeren Rückgang der Gesamt-Flugbewegungen zum Prognosezeitpunkt (69.770 statt 73.548 Flugbewegungen), zum anderen zu einem geringeren Anstieg der in höherem Maße lärmrelevanten Flugbewegungen von Flugzeugen der Flugzeuggruppen P 2.1 und S 5.1 (Institut: 14.320 Flugbewegungen, AFG: 20.000 Flugbewegungen). Das Luftamt Südbayern hat trotz dieser nicht unerheblich geringeren Prognosezahlen im Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts keine Anpassung des lärmphysikalischen Gutachtens an diese Prognose veranlasst. Das Luftamt Südbayern schließt sich zwar der Prognose des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an, zugleich sollen jedoch die Belange des Lärmschutzes möglichst mit einem für die Betroffenen günstigen Ergebnis bewältigt werden.

C. Entscheidungsgründe

Dem Antrag der AFG konnte nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange unter Anordnung von Beschränkungen und Nebenbestimmungen stattgegeben werden.

I. Verfahren

1. Planfeststellungsverfahren nach §§ 8 ff LuftVG

Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG dürfen Flughäfen sowie Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG nur angelegt und bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 LuftVG vorher festgestellt ist.

Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Luftamt Südbayern (§ 10 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 1 Ziffer 1 der Verordnung über die Zuständigkeiten im Planfeststellungsverfahren nach dem LuftVG (BayRS 960-1-2 W) und Artikel 3 Abs. 1 Nr. 1 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG)).

1.1 Verfahrensgrundlage

1.1.1 Einstufung des Verkehrslandeplatzes Augsburg

Der Flugplatz Augsburg ist gegenwärtig als (Verkehrs-)Landeplatz mit beschränktem Bauschutzbereich genehmigt und kann als solcher Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens nach § 8 Abs. 1 LuftVG sein.

Von verschiedenen Seiten wurde gerügt, bereits bei der aktuellen Anlage handelte es sich um einen „verkappten Verkehrsflughafen“; jedenfalls würde der Flugplatz nach seinem Ausbau einen Verkehrsflug-

hafen darstellen und wäre als solcher zu widmen. Indem der Flugplatz Augsburg als Verkehrslandeplatz behandelt würde, würden strengere Rechtsvorschriften, die grundsätzlich nur für Flughäfen gelten würden, umgangen.

Eine Aufstufung zum Verkehrsflughafen war jedoch weder beantragt noch musste diese anlässlich dieses Planfeststellungsbeschlusses von Amts wegen veranlasst werden.

Der Verkehrslandeplatz Augsburg in seinem gegenwärtigen (wie seinem künftigen) Ausbauzustand und seiner infrastrukturellen Bedeutung repräsentiert einen typischen Regionalflugplatz. Der Begriff Regionalflugplatz/-hafen ist gesetzlich nicht definiert. § 6 LuftVG unterscheidet drei Arten von Flugplätzen, nämlich Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände. § 38 Abs. 1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) definiert Flughäfen als Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG bedürfen. Für Landeplätze ist dagegen gem. § 49 Abs. 1 LuftVZO ein Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG nicht erforderlich. Landeplätze verfügen ggf. nur über einen beschränkten Bauschutzbereich gem. § 17 LuftVG.
Der beschränkte Bauschutzbereich hat zum Inhalt, dass die Erteilung von Baugenehmigungen für Bauwerke im Umkreis von 1,5 km Halbmesser um den Flugplatzbezugspunkt der Zustimmung durch die Luftfahrtbehörde bedarf. Beim (großen) Bauschutzbereich gem. § 12 LuftVG erweitert sich die Zustimmungspflicht außerhalb der Anflugsektoren bis auf 6 km Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt. Diese Bauschutzbereiche schaffen im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs Baubeschränkungen, die einerseits wegen der Entwicklung der Verkehrsluftfahrt, andererseits wegen der an bestehende Flugplätze heranrückenden Besiedlung oder zu erwarten-

der Hindernisse, wie Kirchtürme, Hochhäuser, Schornsteine, Leitungsmasten u.a., erforderlich werden. Unter Berücksichtigung der Lage des Verkehrslandeplatzes Augsburg und der ihn umgebenden Hindernissituation konnte der bisherige Flugbetrieb ausreichend sicher und zuverlässig auf der Grundlage eines beschränkten Bauschutzbereichs abgewickelt werden; eines großen Bauschutzbereichs bedurfte es insoweit nicht zwingend.
Hiernach ist der Flugplatz Augsburg zu Recht als Verkehrslandeplatz eingestuft.

Weitere gesetzliche Regelungen zur Frage der Einstufung eines Flugplatzes existieren nicht. Nach einem Urteil des OVG Rheinland-Pfalz vom 26.09.2000 (Az 7 C 10088/99) kommt es für die Unterscheidung zwischen Verkehrslandeplätzen und Verkehrsflughäfen in erster Linie auf Art und Umfang des Flugbetriebs an. Soweit technische Vorkehrungen für Flugbetrieb von Flugzeugen über 20 t Höchstabfluggewicht – wie Instrumentenflugbetriebeinrichtungen und ausreichende Start- und Landebahnlängen – vorhanden sind, ist ein Flughafen gegeben. Auf die Verkehrsbedeutung am Standort komme es erst in zweiter Linie an. In der Kommentarliteratur wird darauf hingewiesen, dass Flugzeuge ab einer bestimmten Größe, wenn sie im Instrumentenflugverkehr betrieben werden, grundsätzlich nur auf Flughäfen verkehren sollen – die Größe dieser Flugzeuge beginne ab etwa 20 t Höchstabflugmasse. Allerdings sei für die Einordnung nicht maßgeblich, ob Fluglinienverkehr durchgeführt werde. Angesichts des gegenwärtig von der Regionalfluggesellschaft Augsburg Airways eingesetzten Fluggeräts würde sich demnach eine Einstufung als Flughafen ergeben.
An anderer Stelle wird darauf hingewiesen, dass für Flughäfen im Regelfall Start- und Landebahnen von mindestens ca. 1.500 m Länge erforderlich seien. Nach dem Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg soll die befestigte Fläche insgesamt 1.594 m betragen; die Länge

zwischen den Schwellen bleibt antragsgemäß nach wie vor bei 1.280 m. Insoweit stünde nur für einen begrenzten Teil von Betriebssituationen eine Bahn von mehr als 1.500 m Länge zur Verfügung. Am **Flughafen** Dortmund wurde z.B. die S/L-Bahn auf 2.000 m verlängert und erlaubt damit einen wirtschaftlichen Einsatz von Fluggerät in der Größenordnung einer Boeing 737. Unter diesem Blickwinkel sind die betrieblichen Möglichkeiten am **Verkehrslandeplatz** Augsburg auch nach seinem Ausbau wesentlich begrenzter; es besteht ein deutlicher qualitativer Unterschied zu Flugplätzen mit Betriebsflächen von der Größenordnung des Flughafens Dortmund. Insoweit ist unter Zugrundelegung dieser Rechtsmeinung der Flugplatz Augsburg zu Recht als Verkehrslandeplatz eingestuft.

Diese Darstellung zeigt, dass keine eindeutigen und abschließend geltenden Merkmale existieren, die konstitutiv eine zwingende Einordnung eines Flugplatzes als Verkehrslandeplatz oder Flughafen verlangen; vielmehr werden einzelne Merkmale lediglich deskriptiv als Beispiel für einen typischen Landeplatz bzw. einen typischen Flughafen bewertet.
Bezogen auf den Verkehrslandeplatz Augsburg sprechen Merkmale sowohl für einen Flughafen (z.B. Instrumentenflugverkehr mit Flugzeugen über 20 t Höchstabfluggewicht) als auch für einen Verkehrslandeplatz (verfügbare Start- und Landepiste zwischen den Schwellen liegt unterhalb 1.500 m).

Die Arbeitsgemeinschaft Deutsche Verkehrsflughäfen (ADV) sowie der Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V. (AOPA-Germany) wenden die Bezeichnung Regionalflughafen auf Flugplätze mit planmäßigem öffentlichen Verkehr an, soweit diese nicht zu den internationalen Verkehrsflughäfen gehören. Während an den internationalen Verkehrsflughäfen die Flugsicherungsdienste direkt von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH unterhalten werden, betreiben die Regionalflug-

häfen in der Regel Flugsicherung in eigener personeller und technischer Verantwortung. Regionalflughäfen dienen einer Region und sollen neben dem Linien- und Charterluftverkehr auch dem Geschäftsreiseflugverkehr und anderem Verkehr der Allgemeinen Luftfahrt sowie der Arbeitsluftfahrt und dem sonstigen gewerblichen Verkehr zur Verfügung stehen. Diese Merkmale treffen auf den Verkehrslandeplatz Augsburg zu; er ist im Hinblick auf Art und Umfang des gegenwärtigen und künftigen Flugbetriebs als auch seiner Verkehrsbedeutung nach ein Regionalflughafen.

Regionalflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland sind gemäß ihrer Genehmigung zum Teil Flughäfen; die jeweilige Widmung beruht nicht auf eindeutigen Merkmalen für einen Landeplatz oder einen Flughafen. Verkehrsflughäfen sind z.B. die Flugplätze Essen/Mülheim, Friedrichshafen, Hahn, Heringsdorf, Lübeck, Paderborn/Lippstadt, Rostock-Laage, Siegerland, Münster/Osnabrück, Dortmund und Braunschweig. Verkehrslandeplätze sind dagegen die Flugplätze Altenburg-Nobitz, Bayreuth, Hof, Kassel, Kiel, Mannheim, Mönchengladbach und Augsburg. Auch die Anzahl der Flugbewegungen oder der Passagiere ist nicht ausschlaggebend für die entsprechende Einordnung. Während der Verkehrslandeplatz Augsburg 1999 209.332 Passagiere im Liniendienst zu verzeichnen hatte, waren dies beim Verkehrslandeplatz Münster/Osnabrück 555.075, dagegen beim Verkehrsflughafen Hahn nur 89.637.

Für einen Verkehrsflughafen wäre jedenfalls ein (großer) Bauschutzbereich nach § 12 Abs. 1 LuftVG zwingend erforderlich. Wie bereits dargestellt, kann der gegenwärtige Flugbetrieb und voraussichtlich auch der sich künftig grundsätzlich nicht ändernde Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Augsburg auf der Basis eines beschränkten Bauschutzbereichs gemäß § 17 LuftVG ausreichend abgewickelt werden. Die Forderung nach einem großen Bauschutzbereich ist von der für die

Flugsicherung zuständigen Stelle im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erhoben worden. Wenn ein solches Bedürfnis nicht besteht, wäre es nicht gerechtfertigt, einen großen Bauschutzbereich festzusetzen, da aufgrund der mit ihm verbunden Regelungen, z.B. in § 12 Abs. 3 LuftVG, zusätzliche Betroffenheiten im Hinblick auf die Baufreiheit der Grundstückseigentümer und die Planungshoheit der Gemeinden entstehen würden. Der Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG zieht umfangreichere Beschränkungen nach sich als ein Bauschutzbereich im Sinne von § 17 LuftVG, insoweit wäre seine Festsetzung gegenwärtig und allein anlässlich dieses Planfeststellungsverfahrens unverhältnismäßig.

§ 8 Abs. 4 Satz 1 i.V.m. § 12 Abs. 1 Satz 1 LuftVG ermöglicht grundsätzlich die Umwidmung eines Flugplatzes in einen Flughafen im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens. Aus gegenwärtiger Sicht ist jedoch nicht zu erwarten, dass durch den Flugplatzausbau ein großer Bauschutzbereich erforderlich wird. Die Veränderungen an der S/L-Bahn führen zu keiner qualitativen Veränderung des Flugbetriebs. Einzig die Umsetzung der mit dieser Planfeststellung zugelassenen Errichtung einer ILS-Anlage 07 könnte zu einer Neubewertung der Hindernissituation führen. Dies hängt jedoch dann von flugbetrieblichen Einzelheiten ab, die vor Inbetriebnahme von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH festgelegt werden. Bezüglich dieser Einzelheiten können und müssen gegenwärtig keine Aussagen getroffen werden. Diese rein betrieblichen Belange sind ggf. Gegenstand des bereits beantragten luftrechtlichen Änderungsgenehmigungsverfahrens. Evtl. Veränderungen könnten in diesem Verfahren gemäß § 6 Abs. 4 LuftVG berücksichtigt werden.

Durch die gegenwärtige Einstufung als Verkehrslandeplatz werden auch keine Rechte Dritter, z.B. aus dem Fluglärmgesetz, umgangen. Die für den Verkehrslandeplatz Augsburg maßgebliche Zumutbarkeits-

schwelle für Fluglärm bedarf einer eigenen Bewertung. Das Fluglärmgesetz enthält keine Aussagen über die individuelle Zumutbarkeit von Fluglärm oder gar Grenzwerte. Die dort vorgesehenen Lärmschutzbereiche betreffen Fragen des Planungs- und Entschädigungsrechts. Ob bei einem Verkehrsflughafen die Belange der Anwohner höher zu gewichten sind als bei einem Verkehrslandeplatz, ist eine Frage der Abwägung.

1.1.2 Bisherige Genehmigungslage

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr erteilte mit Bescheid vom 27.07.1965 die Genehmigung gemäß § 6 LuftVG für den Verkehrslandeplatz Augsburg. Zugleich wurde der beschränkte Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG verfügt. Der Plan für die Anlegung des Verkehrslandeplatzes wurde mit Bescheid der Regierung von Schwaben vom 12.04.1967 gemäß §§ 8 Abs. 1, 9, 10 LuftVG festgestellt. Weitere Ausbaumaßnahmen und betriebliche Veränderungen wurden nach den jeweils erforderlichen luftrechtlichen Verfahren gestattet. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss ergeht also aufbauend auf einem (luftrechtlich) rechtmäßig angelegten und betriebenen Flugplatz; insoweit liegt eine ordnungsgemäße Verfahrensgrundlage vor.

Soweit eingewandt wurde, die Genehmigungslage sei unklar und die bisherigen Ausbaumaßnahmen wären nach der sog. „Salami-Taktik“ durchgeführt worden, da das Flugplatzgelände scheibchenweise – zum Teil ohne die erforderlichen Genehmigungen – ausgebaut worden wäre, ist dies angesichts der bisher erteilten luftrechtlichen Gestattungen nicht zutreffend. Im Übrigen ist es durchaus üblich und nachvollziehbar, dass Flugplätze ihren heutigen Bestand und Ausbauzustand nicht auf der Grundlage einer einzigen Gestattung erfahren haben, sondern

entsprechend der Entwicklungsgeschichte des Flugplatzes zu unterschiedlichen Zeitpunkten einzelne Genehmigungsänderungen erfolgten.

1.2 Flugplatzanlagen

Die Änderungsplanung umfasst Anlagen, die der Fachplanung unterworfen sind und somit nicht der kommunalen Planung unterliegen (vgl. § 38 Baugesetzbuch - BauGB -).

Nach der Zielsetzung des LuftVG sind Flugplatzanlagen solche Anlagen, die im Flugplatzgelände gelegen oder diesem zugeordnet sind und der Zweckbestimmung des Flugplatzes zumindest dienlich sind.

Diese Kriterien werden von den in diesem Plan festgestellten Anlagen erfüllt:

- Die Veränderungen an der bestehenden S/L-Bahn, die Anpassung und Erweiterung des Rollbahnsystems, die Erweiterung und der Neubau von Vorfeldflächen, der Hubschrauberlandeplatz sowie die für den Bereich Segelflug neu vorgesehenen Teile des Flugplatzgeländes betreffen unmittelbar Flugbetriebsflächen.

- Der Neubau einer ILS-Anlage für die Landerichtung 07 einschließlich der hierfür erforderlichen Sendeanlagen bezieht sich unmittelbar auf den Flugbetrieb.

- In der Hochbauzone F2 gemäß dem Plan der baulichen Anlagen sind Hochbauten für Passagierabfertigung, Dienstleistungen, Verwaltung und Technik vorgesehen. Im Westen befindet sich die Bauzone F1, die für Werften und Hangars genutzt werden soll. Diese Anlagen stehen mit dem Rollbahnsystem und den darauf betriebenen Luftfahrzeugen in einem be-

trieblichen und darüber hinaus auch räumlichen Zusammenhang und gehören damit ebenfalls zu den planfeststellungspflichtigen Flugplatzanlagen.

- Die Hochbauzonen F3, SF1 und SF1a sind im Sinne von § 8 Abs. 1, 4 Satz 1 LuftVG Flugplatzanlagen. Die dort vorgesehenen Einrichtungen, die keinen unmittelbaren Vorfeldbezug benötigen, dienen zwar weder unmittelbar noch mittelbar dem luftfahrtspezifischen Gefahrenschutz. Diese Anlagen sind jedoch planfeststellungsfähig. Die Hochbauzonen befinden sich innerhalb des Flugplatzgeländes und können der Flugplatzanlage, wie sie sich von ihrer Umgebung abhebt, räumlich eindeutig zugeordnet werden. Es wäre sachfremd, allein rein planfeststellungspflichtige Flugplatzanlagen im Rahmen eines „Gesamtprojekts Ausbauplan“ der Planfeststellung zu unterwerfen, jedoch die nur planfeststellungsfähigen Flugplatzanlagen hiervon auszunehmen und die entsprechenden Flächen der kommunalen Planungshoheit zu überlassen. In Abgrenzung von einem der kommunalen Bauleitplanung zu unterwerfenden (allgemeinen) Gewerbegebiet ist für das Bestehen einer Flugplatzanlage notwendig, dass die im Rahmen der luftrechtlichen Fachplanung ausgewiesenen Hochbauzonen einen Bezug zum Flugplatz haben. Diesem Bezug wird im vorliegenden Fall dadurch Rechnung getragen, dass die Hochbauflächen lediglich für luftfahrtaffine Nutzungen zugelassen sind.

1.3 Flugrouten

Flugrouten sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Eine Änderung wurde weder beantragt noch ist eine solche von Amts wegen zu veranlassen. In Einwendungen wurde zum Teil gefordert, den Verlauf der Instrumentenan- und -abflugrichtungen zu ändern. So solle im Westen der Verlauf dieser Flugroute entlang der BAB A 8 erfolgen; im Osten sollen sie weiter weg vom Stadtgebiet Aichach gelegt werden. Die Flugverfahren gemäß § 27a Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) gehören nicht zu den planfeststellungspflichtigen

Anlagen eines Flugplatzes, da sich diese ausschließlich auf die Benutzung des Luftraumes beziehen und durch Rechtsverordnung des Luftfahrt-Bundesamtes festgelegt werden.

1.4 Änderung des Flugplatzes

Im vorliegenden Fall handelt es sich nicht um die Neuanlage eines Flugplatzes, vielmehr wird lediglich eine bestehende Flugplatzanlage geändert.

Zum Teil wurde eingewandt, der Umfang der Ausbauplanung, insbesondere die Veränderungen an der S/L-Bahn, die Schaffung einer neuen Zufahrtsstraße sowie die Ausweisung umfangreicher Hochbauflächen, stelle tatsächlich einen Neubau eines Flugplatzes dar, mit der Folge, dass alternative Standorte für das Vorhaben zu prüfen seien.

Eine Änderung bzw. Erweiterung läge auch dann vor, wenn z.B. eine zusätzliche Start- und Landebahn gebaut oder eine bestehende Bahn verlängert und zugleich die Anlage erweitert wird. Im vorliegenden Fall umfasst die Planung im Hinblick auf die S/L-Bahn eine Erweiterung der befestigten Fläche um 80 m im Westen sowie um 110 m im Osten. Die verfügbare Startabbruchstrecke wird sich von 1.342 m) auf 1.422 m (Startbahn 07) bzw. 1.452 m (Startbahn 25) erhöhen. Dies stellt rechnerisch eine Erhöhung der Startabbruchstrecke im Bereich zwischen 6 und unter 9% dar. Wenn schon der Bau einer zusätzlichen Bahn keinen Neubau eines Flugplatzes darstellt, dann erst recht nicht die dargestellte Maßnahme an den befestigten Flugbetriebsflächen.

Die geplante Verlegung der Hochbauflächen einschließlich des Abfertigungsgebäudes nach Süden erfolgt insbesondere zur Herstellung der Hindernisfreiheit und zur Verbesserung der Abfertigungsmöglichkeiten, gleichzeitig zur Ansiedlung luftfahrtaffinen Gewerbes. Allerdings sollen die neu

ausgewiesenen Hochbauflächen erheblich größer als bisher sein. Es entspricht jedoch vernünftiger Planung, dass anlässlich von in die Zukunft gerichteten Ausbauplanungen unter Berücksichtigung von prognostizierten Entwicklungen, insbesondere für das Passagieraufkommen, größere Hochbauflächen für den Bereich Passagierabfertigung und sonstiger flugplatzbezogener Dienstleistungen ausgewiesen werden. Vor allem sollen mit der Ausbaumaßnahme zusätzliche künftige Reserven gewonnen werden. Insoweit liegt tatsächlich eine Änderung in Form einer Erweiterung vor.

Gegen die Einstufung Neubau spricht entscheidend, dass eine flugplatzzentrale und den Flugplatz im Hinblick auf seine Nutzungsmöglichkeit entscheidende Achse, nämlich die S/L-Bahn, unter Beibehaltung der Situierung der Schwellen und abgesehen von den zugelassenen östlichen und westlichen Anbauten lagemäßig unverändert bleibt.

Der Umstand, dass das bestehende Abfertigungsgebäude komplett abgerissen werden soll, spricht auch nicht für einen Neubau. Hierbei handelt es sich um eine Einzelmaßnahme im Rahmen des Gesamtkonzepts Ausbau. Aufgrund der baulichen und lagemäßigen Voraussetzungen des bestehenden Passagierabfertigungsgebäudes ist dessen Sanierung unmöglich; es muss vielmehr an anderer Stelle errichtet werden.

Mit der vorliegenden Ausbauplanung wird also ein Landeplatz mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG geändert; mithin ist ein luftrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderlich.

2. Rechtswirkungen der Planfeststellung

Gemäß § 9 Abs. 1, 3 LuftVG ersetzt die luftrechtliche Planfeststellung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen; unberührt bleibt die Zuständigkeit

des Bundesministers für Verkehr nach § 27d Abs. 1 und 4 LuftVG und die Zuständigkeit der für die Baugenehmigungen zuständigen Behörden. Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i.V.m. Artikel 84 BayWG kann jedoch auch über die Erteilung dieser Erlaubnis in einem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem BayStrWG.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

3. Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach §§ 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG, 1 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist bei der Änderung eines Flugplatzes, die einer Planfeststellung nach § 8 LuftVG bedarf, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Diese konnte nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens gestaltet werden.

Der Antrag, die Pläne, der landschaftspflegerische Begleitplan sowie die UVU beinhalten die nach § 6 UVPG erforderlichen Angaben. Diese wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zur Stellungnahme zugeleitet. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte mit dem nach Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG durchgeführten Anhörungsverfahren.
Dies betrifft sowohl den Antrag vom 15.12.1998 als auch seine Neufassung vom 16.06.2000, die jeweils mit den gesamten Unterlagen ausgelegt wurden.

Die von der AFG in das Verfahren eingebrachte Modifizierung des Entwässerungskonzepts enthält keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt. Die zentralen Änderungen im Hinblick auf die Entwässerung des Schmutz- und Niederschlagswassers wurden bereits im ausgelegten Antrag und der in ihm enthaltenen UVU dargestellt.

Die zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt gem. §§ 11 Satz 4, 12 UVPG in diesem Planfeststellungsbeschluss (s. C.II).

4. Raumordnerische Behandlung

Die Regierung von Schwaben wurde als Höhere Landesplanungsbehörde beteiligt und hat zu dem Vorhaben unter dem Gesichtspunkt der Raumordnung und Landesplanung eine landesplanerische Abstimmung auf andere Weise gem. § 15 Abs. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) i.V.m. IX. Ziff. 1, 2. Spiegelstrich der Bek. des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen über die Durchführung von Raumordnungsverfahren und landesplanerische Abstimmung auf andere Weise (BekROV) vom 27.3.1984 (LUMBl S. 29) durchgeführt (Landesplanerische Beurteilung vom 24.1.2002).

Diese stellt eine eigenständige und umfassende landesplanerische Überprüfung dar und weist hinsichtlich ihrer rechtlichen Wirkungen und fachlichen Qualität kein Unterschied zum Raumordnungsverfahren (nicht in der Form der landesplanerischen Abstimmung auf andere Weise) auf. Die Raumverträglichkeit des Antrags der AFG konnte auf dieser raumordnerischen Grundlage umfassend und ausreichend beurteilt werden (15 Abs. 2 ROG i.V.m. § 1 Raumordnungsverordnung). Die Überprüfung alternativer Standorte war auch in diesem Verfahren nicht veranlasst.

5. Befreiung von Antragserfordernissen

Entsprechend §§ 41, 51 Abs. 2, Abs.1 Ziffern 1 und 4, 40 Abs. 1 Ziff. 3 LuftVZO war ein Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Antragstellerin und ein Gutachten des Deutschen Wetterdienstes über die flugklimatologischen Verhältnisse des Landeplatzes und seiner Umgebung nicht erforderlich.

Auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg starten bzw. landen bereits seit Jahrzehnten Flugzeuge der zugelassenen Klassen. An der Eignung des Verkehrslandeplatzes Augsburg unter flugklimatologischer Sicht bestehen hiernach keine Zweifel.

Ebenso ist die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Antragstellerin, auch im Hinblick auf den Flugplatzausbau einen ordnungsgemäßen Flugbetrieb zu gewährleisten, gegeben. Der Regelungsinhalt des Planfeststellungsbeschlusses zu dieser Frage erstreckt sich nicht auf die Bewertung, ob der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg gewinnbringend ist, sondern orientiert sich am Gesichtspunkt der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, ob mithin zur Überzeugung des Luftamts Südbayern feststeht, dass Belange der Sicherheit nicht aus finanziellen Gründen gefährdet werden. Das Erfordernis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit ist kein eigenes Tatbestandsmerkmal des § 8 Abs. 1 LuftVG, sondern kann im Hinblick auf vorzulegende Antragsunterlagen der LuftVZO entnommen werden.

6. Einwendungen zum Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

6.1 Antragsunterlagen

Die von der AFG vorgelegten Anträge nebst Anlagen, wie sie in den Gemeinden ausgelegt und zur Stellungnahme versandt wurden, waren verfahrensfähig. Ausdrückliche gesetzliche Regelungen über den Inhalt eines

Planfeststellungsantrags existieren nicht. Deshalb wurden entsprechend §§ 51 Abs. 1 und 2, 40 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 und 11, 41 LuftVZO zum Änderungsantrag auf Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung angewandt. Hiernach waren die Unterlagen ausreichend aussagefähig, die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben sowie als Informationsbasis für die interessierte Öffentlichkeit zu dienen.
Die Prüfung des Antrags in diesem Stadium hatte den Sinn und Zweck, die Erfüllung der oben bezeichneten Funktionen zu gewährleisten; die Prüfung der Recht- und Zweckmäßigkeit des Antrags erfolgte in diesem Verfahrensstadium nur nach dem Evidenzkriterium. Die vollständige Prüfung ist eine Frage dieses Beschlusses einschließlich der in ihm enthaltenen Abwägung.

Soweit Inhalt des Antrags die Erweiterung des Flugplatzgeländes durch Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ist, wurden neben Übersichtslageplänen Detailpläne im Maßstab M = 1 : 1.000 vorgelegt.

Zum Teil wurde eingewandt, die vorgelegten Pläne würden nicht die aktuelle Bebauungssituation wiedergeben. Es liegt in der Natur der Sache, dass sich Übersichtslagepläne mit gemeindlicher und städtischer Bebauung angesichts der regen Bautätigkeit in Ballungsgebieten ständig überholen. Die Pläne sind jeweils ausreichend aktuell und aus ihnen kann der Umgriff des Änderungsvorhabens entnommen werden. Dies trifft auch auf die Pläne im Lärmgutachten zu, aus denen die zu erwartenden Lärmkonturen der Immissionswerte an den einzelnen Immissionsorten ausreichend erkennbar sind.

6.2 Beteiligungsumgriff

Gemäß § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVG hat die Luftfahrtbehörde die Stellungnahmen der Behörden einzuholen sowie den Plan in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, auszulegen.

Der Antrag der AFG vom 15.12.1998 wurde den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche berührt sind, und den Städten Augsburg, Friedberg und Gersthofen sowie der Gemeinde Affing zur Stellungnahme vorgelegt. Zugleich wurde in den bezeichneten Gemeinden der Antrag zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Hierbei wurde die Beteiligung auf die Gemeinden bezogen, die nach Maßgabe des lärmphysikalischen Gutachtens im Prognosezustand im Einwirkungsbereich der 55 dB(A)-Grenzlinie des äquivalenten Dauerschallpegels liegen werden. Der Kreis der Bürger, die im Planfeststellungsverfahren zu beteiligen sind und in deren Gemeinden folglich auch die Pläne ausgelegt werden müssen, darf nicht kleiner sein als der Kreis der klageberechtigten Bürger. Da es für die Frage der Klagebefugnis auf das Eigentum und das Wohnen innerhalb der 55 dB(A)-Lärmkontur ankommt, war für diese Zone das im Rahmen des Auslegungsverfahrens anzunehmende Betroffenheitsgebiet zu bilden. Hierbei war zu berücksichtigen, dass die 55-dB(A)-Grenzlinie sich nur auf Teilgebiete der beteiligten Gemeinden erstreckt, z.B. ist im Gemeindegebiet Affing hiervon nur der Ortsteil Miedering betroffen. Insoweit erstreckt sich das Auslegungsgebiet über die 55 dB(A)-Lärmkontur hinaus.
Zugleich hat das Luftamt Südbayern allen an einer Stellungnahme interessierten Gemeinden die Planunterlagen zugesandt und eine Stellungnahme anheim gestellt. Dies betraf die Stadt Aichach, den Markt Aindling, die Gemeinde Aystetten, den Markt Diedorf, den Markt Inchenhofen, die Stadt Neusäß, sowie die Gemeinden Obergriesbach und Rehling. Eingehende Stellungnahmen ebenso wie Stellungnahmen von Einwendern außerhalb des Auslegungsgebietes wurden im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

Die Antragsneufassung vom 16.06.2000 wurde in den Städten Augsburg, Friedberg, Gersthofen, Aichach und Neusäß sowie der Gemeinde Affing zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt und den in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Trägern öffentlicher Belange und den eben bezeichneten Kommunen zur Stellungnahme vorgelegt. Diesem Beteiligungsumgriff wurde nicht mehr die Grenzlinie eines Dauerschallpegels von 55 dB(A), sondern 52

dB(A) zugrunde gelegt, so dass die Städte Aichach und Neusäß zusätzlich in das Verfahren einbezogen wurden. Dieser Entscheidung lag der Gedanke zugrunde, im Interesse eines bürger- und gemeindefreundlichen Verhaltens einer in zahlreichen Einwendungen erhobenen Forderung zu entsprechen. Da bei der Auslegung mindestens von einem äquivalenten Dauerschallpegel von 55 dB(A) auszugehen war, konnte das Luftamt Südbayern bei der verfahrensmäßigen Behandlung der Antragsneufassung ihren Beteiligungsumgriff erweitern. Die Antragsneufassung enthielt für sich alle erforderlichen Plananlagen einschließlich Gutachten; insofern ist bei der Zweitauslegung der Rechtsschutz der neu Beteiligten nicht verkürzt worden.

Alle Einwendungen – also der Erst- wie auch der Zweitauslegung – sind im Rahmen des Verfahrens berücksichtigt worden.

6.3 Auslegung der Planunterlagen

In diesem Zusammenhang wurde der Einwand erhoben, dass die Auslegung des neu gefassten Antrags fehlerhaft gewesen sei, da nicht zugleich der ursprüngliche Antrag mit ausgelegt worden wäre, obwohl im neu gefassten Antrag Bezüge zum ursprünglichen Antrag hergestellt worden wären.

6.3.1 Antrag vom 15.12.1998

Der Antrag vom 15.12.1998 wurde mit folgenden Plan- und sonstigen Anlagen ausgelegt bzw. zur Stellungnahme übersandt:

- Antrag auf Erteilung einer Genehmigung und Planfeststellung nach §§ 6 und 8 ff LuftVG vom 15.12.1998 nebst Begründung
- Übersichtsplan Archiv-Nr. S 001 M = 1 : 25.000 des Büros airplan vom November 1998

- Lageplan Archiv-Nr. S 002 M = 1 : 5.000 des Büros airplan vom November 1998
- Längsschnitt Archiv-Nr. S 003 M = 1 : 25.000/2.500 des Büros airplan vom November 1998
- Längsschnitt Archiv-Nr. S 004 M = 1 : 5.000/500 des Büros airplan vom November 1998
- Querschnitte Archiv-Nr. S 005 M = 1 : 2.500 des Büros airplan vom November 1998
- Lageplan mit Hindernisfreiflächen Archiv-Nr. S 006 M = 1 : 5.000 des Büros airplan vom November 1998
- Übersichtsplan mit Hinderniseintragungen Archiv-Nr. S 007 M = 1 : 25.000 des Büros airplan vom November 1998
- Überflughöhen St 2035 Archiv-Nr. S 008 M = 1 : 5.000/500 des Büros airplan vom November 1998
- Schalltechnische Untersuchung zur geplanten Erweiterung des Verkehrslandeplatzes Augsburg der ACCON GmbH vom 18.12.1998 – Berichts-Nr. ACB 1298-1833/2
- Umweltverträglichkeitsuntersuchung der TÜV Ecoplan Umwelt GmbH vom 14.12.1998
- Landschaftspflegerischer Begleitplan der Landschaftsarchitektin Mayr vom 20.04.1999 nebst Plananlagen
- Straßenanschluss Flugplatz Augsburg des Büros airplan vom 29.01.1999 nebst Plananlagen
- Entwässerungskonzept des Büros airplan vom Dezember 1998 nebst Plananlagen
- Löschwasserversorgung des Büros airplan vom Dezember 1998 nebst Plananlage

6.3.2 Antragsneufassung vom 16.6.2000

Im Rahmen der verfahrensrechtlichen Behandlung der Antragsneufassung vom 16.06.2000 wurde dieser Antrag nebst folgenden Unterlagen ausgelegt bzw. zur Stellungnahme versandt:

- Modifizierter Antrag nebst Begründung vom 16.06.2000
- Prognose der AFG zur Entwicklung der Flugbewegungen bis zum Jahr 2010
- Plan Verkehrslandeplatzgelände Nr. 0 M = 1 : 5.000 der Dipl.-Ing. Käfer und Reiner vom 15.06.2000
- Pläne der Flugbetriebsflächen Archiv-Nrn. S 014-013, S 016, S 018 und S 017 des Büros airplan nebst Erläuterungsbericht
- Plan der baulichen Anlagen Archiv-Nr. AU 01-STK M = 1 : 2.500 von Stadt.Quartier vom 30.03.2000 nebst Erläuterungsbericht
- Pläne zum Straßenanschluss Verkehrslandeplatz Augsburg Nr. III, IV, V und VI von Dorsch Consult vom 20.03.2000 nebst Erläuterungsbericht
- Entwässerungskonzeptpläne Archiv-Nr. S 003-01, S 004-01 und S 005-01 des Büro airplan vom 05.05.2000 nebst Erläuterungsbericht
- Plan Löschwasserversorgung Archiv-Nr. S 016-00 des Büros airplan vom 07.04.2000 nebst Erläuterungsbericht
- Landschaftspflegerischer Begleitplan einschließlich Plänen und Erläuterungen der Landschaftsarchitekten Mayr und Robbe vom 08.06.2000
- Grundstücksverzeichnis zum Grunderwerbsplan nebst Übersichtsplan Nr. XIV M = 1 : 5.000 und Detailplänen Nr. XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX und XXI M = 1 : 1.000 der Dipl.-Ing. Käfer und Reiner
- Übersichtsplan Flugsicherungsanlagen Archiv-Nr. S 020 M = 1 : 25.000 des Büros airplan vom Juni 2000

- Schalltechnische Untersuchung zur geplanten Erweiterung des Verkehrslandeplatzes Augsburg der ACCON GmbH vom 28.04.2000 Berichts-Nr. ACB-0400-1833/10
- Lärmmedizinisches Gutachten bezüglich möglicher medizinischer Auswirkungen des Fluglärms durch die geplante Erweiterung des Verkehrslandeplatzes Augsburg von Prof. Dr. med. Dr. phil. M. Kastner vom 12.05.2000
- Umweltverträglichkeitsuntersuchung der TÜV Ecoplan Umwelt GmbH vom 13.06.2000
- Pläne gemäß § 51 LuftVZO Archiv-Nrn. S 001, S 002, S 003, S 004, S 005, S 006 und S 007 des Büros airplan vom November 1998
- Übersichtsplan mit Hinderniseintragungen Archiv-Nr. S 007 M = 1 : 25.000 des Büros airplan vom November 1998
- Platzdarstellungskarte Archiv-Nr. S 019 M = 1:5.000 des Büros airplan vom März 2000

Der neu gefasste Antrag weist im Vergleich zum ursprünglichen Antrag folgende wesentliche Änderungen auf:

- Neuausweisung eines Hubschrauberlandeplatzes nördlich des Segelfluggeländes

- funktional konkretisierte Ausweisung der Flugbetriebsflächen und Antrag auf Feststellung dieses Planes

- Antrag auf Feststellung eines Planes der baulichen Anlagen mit erweiterten überbaubaren Flächen in den Bereichen F2 und F3 und Konkretisierung der Art der Nutzung dieser überbaubaren Flächen

- konkretisierte Pläne zum Straßenanschluss und zum Entwässerungskonzept

- Beantragung zusätzlicher Flächeninanspruchnahmen wegen Verschiebung des Bereiches für Segelflug nach Süden und Ausweisung eines Streifens mit einer Breite von 300 m

- lärmmedizinisches Gutachten

6.3.3 Bewertung

Im vorliegenden Fall hatte das Luftamt Südbayern zu entscheiden, ob der neu gefasste Antrag in einem (vereinfachten) Ergänzungsverfahren nach Art. 73 Abs. 8 VwVfG oder im Wege eines nochmaligen Auslegungs- und Anhörungsverfahren zu behandeln war. Infolge der mit der Neufassung beantragten Ausweitung des Flugplatzgeländes, der konkretisierten Ausweisung von zu überbauenden und der zusätzlichen Ausweisung von Flugbetriebsflächen waren Bürger- und kommunale Belange im Bereich der Gemeinde Affing und der Städte Augsburg und Friedberg erstmalig bzw. stärker als vorher berührt. Wegen der Konkretisierung bestimmter technischer Pläne, insbesondere im Bereich der Wasserwirtschaft und des Straßenwesens, betrifft diese Änderung auch die Aufgabenbereiche verschiedener Behörden. Nachdem die AFG auch erstmalig ein lärmmedizinisches Gutachten vorgelegt hatte – eine in vielen Einwendungen erhobene Forderung –, hat das Luftamt Südbayern entschieden, den modifizierten Antrag so zu behandeln, dass ein nochmaliges Anhörungs- und Auslegungsverfahren durchzuführen war. Diese Entscheidung wurde auch von dem Gesichtspunkt getragen, allen (potentiell) Betroffenen in bestmöglicher Art und Weise sowie bestmöglichem Umfang rechtliches Gehör zu verschaffen.

Im vorliegenden Fall war es allein geboten und ausreichend, den neu gefassten Antrag nebst kompletter Plananlagen auszulegen, ohne dass der ursprüngliche Antrag erneut ausgelegt hätte werden müssen.

Bei einer Entscheidung nach Art. 73 Abs. 8 VwVfG sind in der Regel nicht nur die Änderungen als solche bzw. die geänderten oder ergänzten Festsetzungen, sondern der gesamte geänderte Plan auszulegen bzw. mitzuteilen. Dies gilt jedoch nicht, wenn – wie im vorliegenden Fall – eine nochmalige Planauslegung stattfindet und der neu gefasste Plan alle aktuell gestellten Anträge enthält einschließlich einer eigenen Begründung und aller konkretisierten und ergänzten Plananlagen. Der ausgelegte modifizierte Antrag enthält auch alle relevanten und an den neu gefassten Antrag angepassten Gutachten einschließlich der erforderlichen Unterlagen nach Maßgabe des UVPG. Soweit der neu gefasste auf den ursprünglichen Antrag Bezug nimmt, dient diese Bezugnahme nicht dem Verständnis des Antrags, sondern weist vielmehr auf dessen Verfahrensgeschichte hin. Auf den Seiten 1 bis 4 des Schreibens der AFG vom 16.06.2000 werden alle Einzelanträge gestellt. Soweit auf den Seiten 12 und 13 dieses Schreibens der AFG auf den Antrag vom 15.12.1998 Bezug genommen wird, stellt dies lediglich einen verfahrensrechtlichen Hinweis dar; die Unterlagen gemäß § 51 LuftVZO nebst Erläuterungsbericht und das überarbeitete lärmphysikalische Gutachten waren Bestandteil des ausgelegten neu gefassten Antrages.

Die Unterlagen der Zweitauslegung sind zwar eine Modifizierung der Unterlagen der Erstauslegung, stellen in sich aber einen inhaltlich aus sich selbst heraus verständlichen selbstständigen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung und Planfeststellung dar. Die ausgelegten Unterlagen erlaubten den von dem Plan Betroffenen und den in ihren Aufgaben berührten Trägern öffentlicher Belange in ausreichender Art und Weise die Feststellung der eigenen Betroffenheit. Der Inhalt des neu gefassten Antrages war ausreichend, die für die Betroffenen erforderliche Anstoßwirkung in Gang zu setzen.

6.4 Erörterungstermine

Nach Ablauf der Einwendungsfrist waren die Einwendungen gegen den Plan vom Luftamt Südbayern mit allen Beteiligten zu erörtern (§ 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 LuftVG i.V.m. Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG). Die Erörterung hatte insbesondere zum Ziel, die entscheidungserheblichen Gesichtspunkte vertiefend festzustellen sowie die Beteiligten, insbesondere die Betroffenen, anzuhören, Diskussionen mit den Beteiligten zu ermöglichen, Fragen zu beantworten und Aufklärungen vorzunehmen.

6.4.1 Anforderungen an die Erörterungstermine

Im Rahmen des Verfahrens gingen insgesamt Einwendungen von 15.188 Personen ein. Angesichts dieser Anzahl war es nicht möglich, eine Erörterung des Antrages an einem Ort mit allen Beteiligten durchzuführen. Diese Form der Erörterung hätte in diesem Planfeststellungsverfahren wegen des nicht unerheblichen Umfangs der zu erörternden Gegenstände sowie der großen Zahl von Beteiligten und der unterschiedlichen, oft gegenläufigen Interessen, die zudem über viele Gemeinden verteilt sind, zu einem mangelhaften verfahrensmäßigen Rechtsschutz geführt; insbesondere wären viele Beteiligte wegen der zu großen Teilnehmerzahl an einem Termin faktisch von der Erörterung ausgeschlossen gewesen. Außerdem wäre es für einzelne Betroffene schwierig gewesen, ihre Einwendungen, die oftmals nur einen geringfügigen Teilkomplex ausmachten, im Erörterungstermin anzusprechen.

Deshalb waren an mehreren Orten Erörterungen durchzuführen. Hier-

bei wurden die Erörterungen entsprechend der Betroffenheiten durchgeführt, d.h. getrennt nach bestimmten Gemeinden/Gemeindegebieten.

Auf Grund der erheblichen Zahl der beteiligten Träger öffentlicher Belange, Kommunen und sonstiger Stellen (38), musste außerdem sichergestellt werden, dass die von diesen Beteiligten vorgebrachten Einwände, Bedenken und Anregungen mit dem Ziel, die entscheidungserheblichen Gesichtspunkte zu diskutieren und die damit verbundenen Sachverhalte ausreichend aufzuklären, erörtert wurden.

6.4.2 Konkrete Umsetzung

In Umsetzung dieser Anforderungen hat das Luftamt Südbayern 6 Erörterungstermine durchgeführt:

- Freitag, den 15.09.2000:
  Erörterungstermin mit den Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Behörden und Stellen im Vortragssaal der Stadtwerke Augsburg

- Montag, den 18.09.2000:
  Erörterungstermin für Betroffene und Einwender der Stadt Augsburg
  Ort: Schwabenhalle Augsburg

- Dienstag, den 19.09.2000:
  Erörterungstermin für Betroffene und Einwender aus der Gemeinde Affing und sonstigen Gemeinden
  Ort: Schwabenhalle Augsburg

- Donnerstag, den 21.09.2000:
  Erörterungstermin für Betroffene und Einwender aus dem Landkreis Aichach-Friedberg (ohne Gemeinde Affing)
  Ort: TSV-Turnhalle Aichach

- Dienstag, den 26.09.2000:
  Erörterungstermin für die Betroffenen und Einwender aus der Stadt Gersthofen
  Ort: Stadthalle Gersthofen

- Mittwoch, den 27.09.2000:
  Erörterungstermin für die Betroffenen und Einwender aus der Stadt Neusäß
  Ort: Stadthalle Neusäß

Die angemieteten Hallen waren jeweils ausreichend groß und mit Sitzplätzen sowie mit Tischen zumindest in den vorderen Reihen ausgestattet. Mobile und fest installierte Mikrofone wurden eingesetzt. In allen Erörterungsterminen fanden die jeweils anwesenden Beteiligten ausreichend Platz.

Die Erörterungstermine begannen jeweils um 10.00 Uhr und waren ganztägig angesetzt. Sie dauerten jeweils so lange, bis alle Redebeiträge behandelt worden waren.

Hinsichtlich des Zeitpunkts der Erörterungstermine wurde beantragt, diese auf den Abend zu verlegen, da die Mehrzahl der Einwender berufstätig sei und deshalb nicht morgens ab 10.00 Uhr an der Erörterung teilnehmen könne. Dieser Antrag war abzulehnen. Eine allseits befriedigende Lösung ist wegen des Umfangs des Erörterungsbedarfs nicht möglich. Auch gibt es keine Zeit, die allen 15.188 Einwendern eine Teilnahme ermöglicht hätte. In erster Linie sprach für die Verhand-

lung tagsüber, große Themenkomplexe möglichst zusammenhängend behandeln zu können und die zentralen Fragen zu Tageszeiten zu erörtern, zu denen beim Durchschnittsmenschen eine ausreichende Aufmerksamkeit möglich ist. Außerdem bestand die Möglichkeit sich vertreten zu lassen. Schließlich hat die Teilnahme zahlreicher Einwender während der gesamten Dauer der Erörterungstermine gezeigt, dass eine sinnvolle Erörterung möglich war.

Für die Erörterung mit den beteiligten 38 Behörden, Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Stellen wurde ein eigener Erörterungstermin – beschränkt auf diesen Teilnehmerkreis – durchgeführt. Um eine zielführende Erörterung mit diesem Beteiligtenkreis durchzuführen, war es im Sinne einer zweckmäßigen Verhandlungsführung geboten, die Teilnahme von privaten Einwendern nicht vorzusehen. Bei diesem Erörterungstermin stand der Zweck im Vordergrund, dem Bedürfnis der Planfeststellungsbehörde nach umfassender Information zu speziellen, insbesondere öffentlichen Belangen, zu entsprechen. Wäre bei diesem Termin die Teilnahme von Privateinwendern möglich gewesen, hätte insbesondere auf Grund der hohen Zahl der insgesamt erhobenen Einwendungen die Gefahr bestanden, dass die Erörterung der öffentlichen Belange zu kurz gekommen wäre. Dieser Erörterungstermin dauerte insgesamt knapp 5 Stunden, was beweist, dass auch in diesem Beteiligtenkreis ein verhältnismäßig umfangreicher Diskussionsbedarf bestand.
Im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten des Vortragssaales der Stadtwerke wurden erschienene Privateinwender als Zuhörer zugelassen. Allerdings konnte unter Berücksichtigung des Gleichbehandlungsgrundsatzes keinen Einwendern bzw. ihrer Vertreter im Vorhinein zugesagt werden, an diesem Termin anwesend sein zu können. Die Anmietung eines größeren Veranstaltungsraumes wäre im Hinblick auf eine effektive Arbeitsatmosphäre nicht sachdienlich gewesen.

Das Interesse von Privateinwendern, neben Individualinteressen auch öffentlich-rechtliche Belange bei der mündlichen Erörterung vorbringen zu können, wurde ausreichend gewahrt, indem an allen Erörterungsterminen für diese Einwender neben dem Antragsteller und seinem Vertreter jeweils die Gutachter für die einzelnen Fachbereiche teilgenommen haben; dies gilt insbesondere für Fragen des Natur- und Landschaftsschutzes einschließlich der UVU, des Straßenbaus und der Wasserwirtschaft.
An allen Terminen waren die beauftragten Gutachter der Lärmphysik und der Lärmmedizin anwesend. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde konnten fachliche Fragen zum Lärmschutz vom Lärmschutzbeauftragten der Regierung von Oberbayern beantwortet werden.

Die Gesamtdauer der Erörterungstermine betrug 53,7 Stunden. 5,1% der Einwender, insgesamt 803, haben an den Terminen teilgenommen. In den Terminen wurden insgesamt 196 Anträge gestellt.

Bereits vor den Erörterungsterminen hat das Luftamt Südbayern die schriftlichen Einwendungen gegen das Änderungsvorhaben ausgewertet. In den Terminen selbst wurden von den Einwendungsführern weitgehend dieselben Bedenken vorgetragen, wie bereits schriftlich geschehen. Völlig neue Gesichtspunkte sind insofern nicht aufgetaucht.

6.4.3 Protokollierung der Erörterungstermine

Von allen Erörterungsterminen wurden erweiterte Ergebnisprotokolle erstellt, die die gemäß Art. 68 Abs. 4 BayVwVfG notwendigen Angaben über den Ort und den Tag der Verhandlung, den Namen des Verhandlungsleiters, die behandelten Verfahrensgegenstände, die gestellten Anträge, den wesentlichen Inhalt der Aussagen der Einwender

und Sachverständigen sowie Angaben zum Ablauf der Termine wiedergeben.

Die Protokollierung erfolgte, indem die jeweilige Schriftführerin die Ergebnisse der Beiträge auf Anweisung des Verhandlungsleiters in einen Laptop eingab. Dieser Laptop war mit mehreren im Raum verteilten Monitoren verbunden, auf denen die vorgenommene Protokollierung unmittelbar eingesehen werden konnte. Auf diese Weise konnten die Einwendungsführer aktuell die Protokollierung mit verfolgen und ggf. unverzüglich Berichtigungen einfordern.

Zum Teil wurde beantragt, für die Erörterungstermine Wortprotokolle zu erstellen. Dies wurde im Wesentlichen damit begründet, dass ein – auch erweitertes – Ergebnisprotokoll die gestellten Anträge und die Entscheidungen hierüber nicht schlüssig wiedergäbe und außerdem die Gefahr bestünde, dass der wesentliche Inhalt mit den Äußerungen der Einwendungsführer nicht richtig erfasst würde. Diese Anträge wurden bereits im Termin unter Hinweis auf die geltende Rechtslage zurückgewiesen.
Ein rechtlicher Anspruch auf die Erstellung eines Wortprotokolls besteht nicht. Im Übrigen wäre ein Wortprotokoll auch wenig zweckdienlich gewesen. Angesichts der Dauer der Erörterungstermine wäre ein solches Wortprotokoll – im Wesentlich zu Lasten der Übersichtlichkeit – unverhältnismäßig umfangreich gewesen. Für die vom Luftamt Südbayern praktizierte Verfahrensweise der Erstellung eines erweiterten Ergebnisprotokolls spricht entscheidend, dass der Inhalt der Wortbeiträge angemessen knapp aber ausreichend auf den Punkt gebracht werden konnte und dass während der Termine zu einem späteren Zeitpunkt als der jeweilige konkrete Redebeitrag Einarbeitungen in den Terminsablauf ohne unverhältnismäßigen Aufwand möglich sind.
Durch die gewählte technische Lösung, dass der jeweilige Einwendungsführer am Standort seines Mikrofons unmittelbar den Inhalt der

Protokollierung einsehen konnte, ist auch das Argument nicht stichhaltig, das Protokoll gebe den Inhalt der Redebeiträge sinnentstellend verkürzt wieder; der Verhandlungsführer hatte jedem Redner ausreichend Zeit gelassen, nach Abschluss seines Beitrags die Protokollierung zu sichten, zu prüfen und ggf. die Berichtigung zu verlangen. Von dieser angebotenen Möglichkeit wurde auch Gebrauch gemacht.

Eine Tonbandprotokollierung fand nicht statt. Bei den Erörterungsterminen am 18. und 19.9. in der Augsburger Schwabenhalle wurde ein Tonbandmitschnitt als zusätzliche „Sicherungsdatei“ angefertigt, auf den bei technischen „Abstürzen“ und Einverständnis aller Beteiligten zurückgegriffen hätte werden können. Technische Probleme sind nicht aufgetreten, die Tonbänder wurden nach Ende der Veranstaltungen vernichtet.

Die Protokolle wurden unverzüglich nach ihrer (redaktionellen) Fertigstellung allen Beteiligten auf Wunsch zugesandt.

6.4.4 Befangenheitsanträge

Während der Erörterungstermine wurden drei Befangenheitsanträge gegen den Verhandlungsleiter gestellt.

6.4.4.1 Befangenheitsantrag vom 19.09.2000

Dieser Antrag wurde auf einen Artikel der „Aichacher Zeitung“ vom 24.09.1999 gestützt, in welchem der Verhandlungsleiter wie folgt zitiert wurde: „Keiner kann behaupten, dass in Edenried 80 Meter Höhe gelten. Die genannten Flughöhen sind völlig falsch.“

Der Antrag wurde abgelehnt, da der Verhandlungsleiter (in seiner Eigenschaft als Leiter des Luftamts Südbayern) lediglich öffentlich gemachte Fehlinterpretationen der Verfahrensunterlagen korrigiert hatte. Durch die Verwechslung von Hindernisfreiflächen mit Flughöhen waren z.T. auch Diskussionen auf kommunaler Ebene (Bauausschuss Stadt Aichach) auf der Basis irreal niedriger Flughöhen geführt worden. Dies öffentlich richtig gestellt zu haben, begründete nicht die Besorgnis der Befangenheit. Die Ablehnung des Antrags wurde im Erörterungstermin vom 21.09.2000 verkündet.

6.4.4.2 Befangenheitsanträge vom 21.09.2000

Am 21.09.2000 wurde ein Befangenheitsantrag inhaltsgleich mit dem Antrag vom 19.09.2000 gestellt. Auch dieser Antrag wurde abgelehnt.

Ein weiterer Befangenheitsantrag betraf die Ablehnung einer beantragten Sitzordnung während des Erörterungstermins durch den Verhandlungsleiter. Es war die Forderung erhoben worden, die AFG sollte das Podium zugunsten des Ersten Bürgermeisters der Stadt Aichach nebst Bevollmächtigtem räumen. Der Befangenheitsantrag wurde abgelehnt, da die Entscheidung des Verhandlungsleiters über die Sitzordnung und die Argumente für die Ablehnung der geforderten Änderung nicht die Besorgnis der Befangenheit rechtfertigten.

6.5 Antrag auf Verfahrenseinstellung wegen des Affinger Vertrages

Sowohl vor Durchführung des Auslegungsverfahrens als auch bei Beginn der Erörterungstermine wurde beantragt, das Verfahren nicht fortzusetzen, da

der Affinger Vertrag die AFG aus zivilrechtlichen Gründen daran hindere, einen Planfeststellungsantrag, der den Ausbau des Flugplatzes zum Gegenstand habe, zu stellen; deshalb fehle dem Vorhabensträger das „Rechtsschutzbedürfnis“.

Bei der Affinger Vereinbarung handelt es sich um eine zivilrechtliche Vereinbarung zwischen der AFG und der Gemeinde Affing, an deren Abschluss der Freistaat Bayern nicht beteiligt war. Die Kommune hat in ihrer Einwendung – unter Bezugnahme auf diesen Vertrag – das Vorhaben der AFG abgelehnt. Über eine diesbezüglich anhängige Zivilklage ist noch nicht rechtskräftig entschieden; erstinstanzlich wurde die Klage der Gemeinde Affing abgewiesen.

Gemäß den einschlägigen Vorschriften zum Ablauf des Planfeststellungsverfahrens war das Luftamt Südbayern verpflichtet, auf einen Antrag der AFG auf Planfeststellung die einzelnen Verfahrensschritte, insbesondere die Anhörung der Träger öffentlicher Belange, die öffentliche Auslegung der Antragsunterlagen sowie die Durchführung der Erörterungstermine zügig einzuleiten und durchzuführen. Eine Zurückweisung des Planfeststellungsantrags bzw. ein Hinausschieben von Verfahrensschritten wäre vor dem Hintergrund dieser zivilrechtlichen Vereinbarung nur dann in Betracht gekommen, wenn sich hieraus ein (offensichtlich) fehlendes Sachbescheidungsinteresse der AFG ergeben hätte. Im vorliegenden Fall ist zwischen der AFG und der Gemeinde Affing streitig, wie diese Vereinbarung auszulegen ist. Der zum Zeitpunkt der Einleitung der jeweiligen Verfahrensschritte dem Luftamt Südbayern bekannte Inhalt der Klageschrift der Gemeinde Affing an das Landgericht Augsburg in Verbindung mit der Klageerwiderung der AFG ließ nicht den Schluss zu, dass die Klage offensichtlich begründet ist.

Das Luftamt Südbayern war also nicht verpflichtet, das Planfeststellungsverfahren bis zum – zumindest erstinstanzlichen – Abschluss des Klageverfahrens zwischen der Gemeinde Affing und der AFG auszusetzen.

6.6. Verfahrensabtrennung Maßnahme Anflugbefeuerung 07

Der Neubau einer Anflugbefeuerung war ursprünglich Mitbestandteil des Antrags der AFG vom 15.12.1998. Mit Schreiben vom 19.11.1999 beantragte die AFG, diese Maßnahme aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren herauszunehmen.
Dieses Schreiben war als Antrag auszulegen, die bezeichnete Einzelmaßnahme vom Planfeststellungsverfahren abzutrennen und gesondert hierüber zu entscheiden.
Der Antrag war zulässig und begründet. Das Luftamt Südbayern hat am 22.11.1999 einen entsprechenden Bescheid erlassen (s. B.V.1).

Diese Entscheidung war möglich, da die Anflugbefeuerung für die Landerichtung 07 eine von den weiteren Inhalten des Planfeststellungsantrags abtrennbare und von diesen unabhängige Maßnahme darstellt.
Bei der Anflugbefeuerung handelt es sich um eine wichtige Sicherheitseinrichtung, deren Verwirklichung vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen – unabhängig von und zeitlich bereits vor der Stellung des Planfeststellungsantrags – gefordert worden war. Die Sicherheit der IFR-Anflüge in Richtung 07 war, ungeachtet des Flugplatzausbaus im Übrigen, schnellstmöglich zu verbessern. Dies ergab sich auch daraus, dass nach den Richtlinien für die Markierung und Befeuerung von Flughäfen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 24.06.1993 (NfL-I-200/93), die auch für nach Instrumentenflugregeln betriebene Verkehrslandeplätze gelten, die Instrumentenanflug-Landebahnen mit einer Anflugbefeuerung zu versehen sind. Dies war bereits Inhalt der vorangegangenen Richtlinien aus dem Jahre 1970 (VkBl 1970, 376).

Es bestanden keine rechtlichen Bedenken gegen eine Abtrennung, da die Anflugbefeuerung nicht zum Kernbereich des Planfeststellungsverfahrens gehörte, im übrigen auch nicht diesen Planfeststellungsbeschluss vorweg genommen hat. Zwischen der Gesamtausbauplanung und der Anflugbefeue-

rung bestand kein kausaler Zusammenhang. Vielmehr hatte es sich lediglich aufgrund der zeitlichen Parallelität zum Zeitpunkt der Antragstellung am 15.12.1998 aus Sicht der AFG angeboten, auch diese Maßnahme in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen.

Unabhängig davon, dass die Errichtung der Anflugbefeuerung 07 als solche keine Erhöhung der Flugbewegungen zur Folge hat, wird im Rahmen der Abwägung insgesamt auf den Zustand der Anlage und den Umfang des Betriebs abgestellt, wie er sich infolge der Planfeststellung ergeben wird – ausgehend vom bisher bestehenden und genehmigten Zustand.

6.7 Konkretisierung des Entwässerungskonzepts

Die AFG hat eine konkretisierte Entwurfs- und Genehmigungsplanung vom 11.04.2001 vorgelegt.

Diesbezüglich hat das Luftamt Südbayern ein Änderungsverfahren gemäß Art. 73 Abs. 8 Satz 2 VwVfG durchgeführt (s.o. B.V.2).

Bei der konkretisierten Entwässerungsplanung handelt es sich um eine Planänderung, da Pläne und der Erläuterungsbericht inhaltlich überarbeitet wurden.
Diese Planänderung erfolgte im anhängigen Planfeststellungsverfahren im Zeitraum nach den Erörterungsterminen.
Durch die Änderungsplanung wurde die im Grundsatz bereits vorher beantragte Entwässerungsplanung auf die Ebene einer Entwurfs- und Genehmigungsplanung fokussiert. Das Gesamtkonzept des Vorhabens wurde hierbei nicht berührt bzw. seine Identität blieb gewahrt. Zwar soll die Entwässerung nunmehr über die Kläranlage Augsburg anstatt Friedberg erfolgen, dies ändert jedoch nicht das ursprüngliche wie aktuelle Planungskonzept der Zufüh-

rung des verschmutzten Niederschlagswassers und Schmutzwassers zu einer Entwässerungsanlage.
Durch die vertiefte Planung wurde der Aufgabenbereich von mit den Belangen der Wasserwirtschaft befassten Stellen erstmals (Bezirk Schwaben) und stärker (Stadt Augsburg) berührt. Außerdem ergibt sich durch die Plan- änderung, dass von Grundstückseigentümern zusätzliche Dienstbarkeiten für eine zu verlegende Entwässerungsleitung benötigt werden.

Unter diesen Voraussetzungen war es ausreichend, diejenigen, die durch die Änderung zusätzlich betroffen waren, nämlich den Grundstückseigentümer und die Gemeinde Affing, sowie alle mit den Belangen der Wasserwirtschaft befassten Stellen (erneut) um Stellungnahme innerhalb von 4 Wochen zu bitten; ein erneuter Erörterungstermin war nicht durchzuführen.

Alle beteiligten Stellen sowie die Grundstückseigentümer haben Stellungnahmen abgegeben.

II. Umweltverträglichkeitsprüfung

1. Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum dieser Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst den planfestzustellenden Bereich einschließlich der Erweiterungsflächen innerhalb und außerhalb der Flugplatzanlage. Zur Untersuchung der Auswirkungen wurde ein Umgriff von ca. 6 km x 6 km um die Flugplatzanlage zugrunde gelegt; innerhalb dieses Untersuchungsraumes finden sensible Nutzungen statt (Wohngebiete), weiterhin liegen innerhalb dieses Raums schutzwürdige Bereiche im Hinblick auf Belange des Naturschutzes.

2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

Aus den Unterlagen der Antragstellerin, insbesondere der UVU der TÜV Ecoplan Umwelt GmbH in der aktualisierten Fassung vom 13.06.2000, den behördlichen Stellungnahmen, den Einwendungen sowie aufgrund eigener Ermittlungen haben sich folgende Auswirkungen des Vorhabens auf die nachfolgend genannten Schutzgüter ergeben:

2.1 Schutzgut Mensch

Beim Schutzgut Mensch sind insbesondere Lärmbelastungen und damit verbundene Belästigungen oder gar Gesundheitsstörungen zu berücksichtigen. Lärmemissionen betreffen den Flugbetrieb einschließlich des damit verbundenen Bodenlärms sowie den Kfz-Zu- und Abfahrtsverkehr auf der Erschließungsstraße, auf den Flugbetriebs- und sonstigen Verkehrsflächen einschließlich der Parkflächen. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung der ACCON GmbH wurden die Immissionen in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Augsburg sowohl für den Ist- als auch den Prognosezustand als Gesamtbelastung aus diesen Lärmquellen getrennt für Werk- und Sonntage sowie für Tag- und Nachtzeit berechnet und bewertet.
Hiernach befinden sich innerhalb der 60 - 65 dB(A)-Zonen des äquivalenten Dauerschallpegels im Prognosezustand besiedelte Gebiete östlich (Ortsteil Miedering der Gemeinde Affing) und westlich des Flugplatzes (sog. Sieben Häusle). Die Schwelle des Beurteilungspegels von L_{eq} = 64/65 dB(A), die eine erhebliche Belästigung und potentiell indirekte gesundheitliche Auswirkungen bedeutet, wird am Immissionsort „Sieben Häusle“ überschritten. Die Immissionsorte mit Dauerschallpegeln von über 60 dB(A) sind weder als allgemeine noch als reine Wohngebiete ausgewiesen. Das lärmmedizinische Gutachten weist darauf hin, dass in diesen Wohnlagen aus präventivmedizinischen Gesichtspunkten die Überwachung der Belastung und Beanspruchung zu überprüfen ist. Relevante Veränderungen zwischen Ist- und

Prognosezustand ergeben sich auch für den Süden der Stadt Gersthofen; dort wird der Dauerschallpegel im Prognosezustand zwischen 55 und 60 dB(A) liegen.
Im Hinblick auf die Maximalpegel werden im Prognosezeitraum im Bereich der Sieben Häusle und der Ortschaft Miedering Werte zwischen 85 und 90 dB(A) erreicht, im südlichen Gersthofen sind Werte zwischen 80 und 85 dB(A) zu erwarten. Die prognostizierten Spitzenschallpegel bleiben für alle Ortsteile deutlich unterhalb der Schwelle für ein nicht kompensierbares physiologisches Ungleichgewicht (über 19 x 99 dB(A)) bzw. unterhalb des vom Gutachter Kastner empfohlenen Kriteriums von 15 x 95 dB(A).

Zur Nachtzeit findet gegenwärtig und künftig kein regelmäßiger Flugverkehr statt. Es ist mit 60 Landungen, überwiegend von (Verkehrs-)Flugzeugen, in den 6 verkehrsreichsten Monaten zu rechnen. Hierbei ist Wohnbebauung (Sieben Häusle) im Bereich zwischen 40 - 45 dB(A) betroffen.

Auf Grund der prognostizierten Lärmauswirkungen ist für Teile der Sieben Häusle und des Ortsteils Miedering sowie ggf. in einigen Wohnlagen in Gersthofen die Gewährung passiven Schallschutzes geboten, darüber hinaus ist für Wohngrundstücke der Sieben Häusle und Miedering eine Außenwohnbereichsentschädigung festzusetzen.

Im Hinblick auf die bestehenden Nutzungsstrukturen ist festzustellen, dass der Kernbereich der Ausbaumaßnahmen im wesentlichen innerhalb der bereits für den Luftverkehr ausgewiesenen Flächen stattfindet. Insoweit wird an eine bestehende Nutzungsform angeknüpft und diese planerisch weiterentwickelt. Von der Flugplatzerweiterung einschließlich der Verlegung der Erschließungsstraße sind Flächen mit landwirtschaftlicher Nutzung betroffen. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse, insbesondere des hohen Grundwasserspiegels, ist auf den betroffenen Flächen gegenwärtig überwiegend nur Grünlandnutzung möglich.

Durch den Betrieb des Instrumentenlandesystems werden elektromagnetische Felder aktiviert. Entsprechend sind im Bereich der Sendeanlagen Sicherheitsabstände für den Aufenthalt von Personen einzuhalten. Diese Sicherheitsabstände sind auf wenige Meter ab Antennenunterkante begrenzt. In jedem Fall ist vor Inbetriebnahme derartiger Anlagen durch das Bundesamt für Post und Telekommunikation eine entsprechende elektromagnetische Verträglichkeitsuntersuchung durchzuführen. Relevante Auswirkungen durch elektromagnetische Strahlung sind nicht gegeben.

Durch das Ausbauvorhaben wird die Umgebung des Flugplatzes in ihrer Erholungsfunktion betroffen. Diese bestehende Funktion beschränkt sich jedoch auf die reine Naherholung, da landwirtschaftlich genutzte Flächen, abgesehen von den besonders ausgewiesenen Erholungsbereichen wie z.B. den Campingplätzen und dem Wochenendhausgebiet nördlich des Flugplatzes, eine relativ beschränkte Besucherattraktivität aufweisen.
Direkte Eingriffe auf Freizeiteinrichtungen bzw. Gebiete mit besonderer Erholungseignung finden nicht statt. Die Erholungsgebiete nördlich des Flugplatzes sind schon bisher durch Lärm belastet, diese Belastung nimmt jedoch zu.
Durch die Vergrößerung der Betriebsflächen und der Bauzonen wird der Erholungswert dadurch berührt, dass verstärkt Sichtbeziehungen zum Flugplatzgelände geschaffen werden. Diese zusätzliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion ist begrenzt, da die Bebauung in der Regel auf bestimmte Hochbauzonen beschränkt bleibt, was als weniger störend empfunden wird.

2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das Änderungsvorhaben führt zu einer zusätzlichen Flächenversiegelung. Bei diesen zu versiegelnden Flächen handelt es sich überwiegend um Grünland, das teilweise durch lineare Heckenstrukturen unterbrochen wird. Ein Beispiel hierfür ist der Hörgelaugraben, der von Süden nach Norden zu-

nächst über eine kurze Strecke innerhalb des Flugplatzgeländes verläuft und dann unterhalb hiervon nach Norden geführt wird, wo er außerhalb des Geländes wieder einen weitgehend naturnahen Verlauf einnimmt.
Durch die Verlegung des Segelflugbereichs wird die bereits bestehende Verdohlung verlängert. Im Gegensatz zu den Grünlandflächen besitzt der Hörgelaugraben eine hohe Bedeutung für den Artenschutz.
Für die Eingriffe in Grünflächen sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Wichtige Tierwege, z.B. Wanderwege für Amphibien, werden nicht zerschnitten.
Durch den vermehrten Eintrag von Luftschadstoffen sind keine erheblichen Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen zu erwarten. Die Auswirkungen von Lärm und Beleuchtung auf Tiere sind aufgrund fehlender allgemeiner wissenschaftlicher Kenntnisse nicht hinreichend quantifizierbar; anhand von Erfahrungen an anderen Verkehrslandeplätzen sind jedoch nennenswerte Auswirkungen auf die Fauna nicht zu erwarten.

2.3 Schutzgut Boden

Soweit zusätzliche Versiegelungen stattfinden, kann der Boden seine Funktionen, insbesondere als Standort zur landwirtschaftlichen Nutzung, Lebensgrundlage für Tiere und Pflanzen, Filter und Puffer für Schadstoffe und als Standort für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, nicht mehr in vollem Umfang wahrnehmen. Allerdings werden im Erweiterungsbereich bereits derzeit nicht alle Bodenfunktionen erfüllt. Außerdem sind bei anderen Erweiterungen, z.B. bei den Grünflächen für den Segelflugbetrieb, nur teilweise Bodenfunktionen eingeschränkt; insoweit kann der Boden in diesen Bereichen seine Funktionen als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf sowie Filter und Puffer für Schadstoffe weiterhin erfüllen.

Durch den Flugverkehr werden bestimmte Schadstoffe ausgestoßen, die zu Stoffeinträgen in den Böden in der Umgebung des Flugplatzes führen können. Zu diesen Schadstoffeinträgen zählt insbesondere Benzopyren. Diese möglichen zusätzlichen Schadstoffeinträge sind nicht mit Schädigungen des Bodens verbunden..

2.4 Schutzgut Wasser

Hierbei ist zwischen Auswirkungen durch Abwasser und Einwirkungen auf Oberflächengewässer zu unterscheiden.

Durch die Verlegung des Segelfluggeländes nach Süden ist eine Verlängerung der bestehenden Verdohlung des Hörgelaugrabens betroffen. Im Bereich des zu verdohlenden Abschnitts wird dieser seine Funktion als Lebensraum für Makroorganismen (z.B. Schnecken, Kleinkrebse, Insektenlarven, Wasserpflanzen) weitestgehend verlieren. Wesentliche Auswirkungen auf die Wasserführung ergeben sich nicht.

Die versiegelten Flächen werden durch die Einleitung von im wesentlichen unverschmutztem Wasser in die Friedberger Ach entwässert. Verschmutztes Wasser wird über die Kanalisation der Kläranlage zugeführt. Zur seitlichen Verteilung der Abflüsse sind Regenrückhaltebecken vorgesehen, wobei durch ein Trennsystem gewährleistet wird, dass nur im Wesentlichen unverschmutztes Wasser der Friedberger Ach zugeleitet wird.

Die Abwasserentsorgung des Flugplatzes (Schmutzwasser aus dem Flugplatzgelände und kontaminiertes Wasser aus dem Bahnsystem) erfolgt über die Augsburger Kläranlage. Im Vergleich zur gegenwärtigen Entwässerungssituation tritt eine Verbesserung ein, insbesondere erfolgt keine Entwässerung mehr über den Hörgelaugraben.

2.7 Schutzgut Luft

Durch die prognostizierte Zunahme des Flugbetriebs ergeben sich Zusatzbelastungen an Luftschadstoffen durch Ausstöße von Flugzeugen und Kraftfahrzeugen. Hierbei handelt es sich um Kohlenmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Ruß, Benzol und Benzopyren.

Die Zusatzbelastungen bewegen sich jedoch auf verhältnismäßig niedrigem Niveau. Die Luftbelastung weist hierbei durch den Flugplatzbetrieb keine Besonderheiten auf, sondern gleicht einer Luftbelastung, wie sie für Bereiche mit motorisiertem Verkehr typisch ist. Der Luftschadstoff Blei spielt im Flugverkehr zunehmend nur noch eine sehr untergeordnete Rolle.

Anhand von Immissionsprognosen für andere Landeplätze sowie Messungen auf internationalen Flughäfen ist nicht zu erwarten, dass die sich aus der Prognose ergebende Zusatzbelastung für alle Luftschadstoffe die einschlägigen Beurteilungswerte nach TALuft überschreitet. Dies gilt auch für die Zielwerte des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI).

2.8 Klima

Durch die zusätzlichen Versiegelungsmaßnahmen ist eine lokal begrenzte leichte Anhebung des Temperatur- und eine geringfügige Verringerung des Feuchtniveaus möglich. Diese Auswirkungen können jedoch in relevanter Weise maximal ein Umfeld von ca. 300 m um das Flugplatzgelände betreffen.

Auch mögliche Veränderungen im Bereich der relativen Luftfeuchtigkeit und der Windverhältnisse bleiben auf die unmittelbare Umgebung des Flugplatzgeländes beschränkt.

Im übrigen weist das Flugplatzgelände bereits gegenwärtig keine für die Durchlüftung der Region Augsburg wesentliche Ventilations- oder Luftleitbahnen auf.

2.9 Schutzgut Geologie und Hydrogeologie

Relevante Einflüsse sind durch Schadstoffeinträge in den Untergrund und in die Friedberger Ach denkbar (z.B. Abflüsse der S/L-Bahn mit Gebrauch von Enteisungsmitteln).

Bei Einhaltung der Vorgaben des Entwässerungskonzepts sind diese zusätzlichen Umweltauswirkungen nicht mit einer Schädigung der bezeichneten Schutzgüter verbunden.

2.10 Schutzgut Landschaft

Durch die Vergrößerung des Flugplatzes, insbesondere der bestehenden Bauzonen, werden die von außen wahrnehmbaren Gebäudeflächen beachtlich vergrößert. Die bereits bestehende optische Präsenz des Flugplatzes wird sich verstärken.

Der Verkehrslandeplatz liegt innerhalb eines Verdichtungsraums mit bereits vorhandenen Störfaktoren, wie z.B. der Autobahn, des Müllbergs und der Müllverbrennungsanlage.

Das bereits durch den Flugplatz vorgeprägte Gebiet wird durch die Änderungsmaßnahme kein anderes Gesicht bekommen.

2.11 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Bereich des Flugplatzes existieren diesbezüglich keine relevanten Güter. Im Rahmen der Baumaßnahmen besteht die Möglichkeit des Auffindens von Bodendenkmälern. Bei Einhaltung der gesetzlichen Meldepflicht sind aus denkmalpflegerischer Sicht keine Auswirkungen zu erwarten.

Relevante zusätzliche negative Einflüsse auf Kultur- und sonstige Sachgüter wegen der vorhabensbedingten zusätzlichen Luftschadstoffe, insbesondere saure materialschädigende Stoffe, sind nicht gegeben. Soweit diese Güter bereits gegenwärtig infolge der allgemeinen Luftschadstoff-Belastung, insbesondere für die Fassadenbereiche, über bestimmte Zeiträume hinweg Schäden erleiden, können diese nur zu einem völlig untergeordneten Teil dem Luftverkehr vom Verkehrslandeplatz Augsburg zugerechnet werden; die wesentliche Schadstoffbelastung, insbesondere in den Innenstädten, resultiert aus dem Autoverkehr sowie den häuslichen und industriellen Heizungsanlagen.

2.12 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen sind möglich, wenn die Entlastung eines bestimmten Umweltbereichs durch eine gezielte Maßnahme zur Belastung eines anderen Umweltbereichs führen kann.

Durch die vorgesehene Versickerung und großflächige Ableitung des Oberflächenwassers in die Friedberger Ach wird auch die Möglichkeit eröffnet, dass gebündelt Schadstoffe in den Untergrund gelangen. Allerdings sind Beeinträchtigungen deshalb nicht zu erwarten, da biologisch abbaubare Entei-

sungsmittel verwendet werden sowie eine Qualitätskontrolle des in den Vorfluter einzuleitenden Wassers erfolgt. Eine nachteilhafte Wechselwirkung innerhalb dieser Schutzgüter ist somit nicht zu erwarten.

2.13 Bauphase

Die Auswirkungen während der Bauphase sind zum Teil spezifisch baubedingt, andererseits ist die Bauphase zeitlich beschränkt.

Hierbei ergibt sich, dass im Vergleich zu den dargestellten Beeinträchtigungen wesentliche zusätzliche Auswirkungen während der Bauphase nicht gegeben sind.

3. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient zur Vorbereitung der Entscheidung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen. Die Festlegung der Wertungsstufen für die Beeinträchtigung eines Schutzguts erfolgte für jedes Schutzgut gesondert. Die dafür erforderlichen Arbeitsschritte und Ergebnisse konnten der UVU der TÜV Ecoplan Umwelt GmbH entnommen werden. Erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzguts sind dort mit den Begriffen „mittlere Zusatzbelastung“ oder „hohe Zusatzbelastung“ beschrieben.

Die Untersuchungs- und Bewertungsmethoden der UVU entsprechen dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft und Technik und sind sachgerecht. Das gilt auch für den Untersuchungsrahmen, die Auswahl der Untersuchungsgegenstände und die Erhebungstiefe. Soweit Einwendungen dagegen erhoben wurden, dass die UVU schwerpunktmäßig die Herausarbeitung von Veränderungen der Umwelteinflüsse gegenüber dem Ist-Zustand, also die zu erwartenden Zusatz-

belastungen sowie ihre Relevanz für die verschiedenen Umweltbereiche einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zum Inhalt hat, ist diese Methodik nicht zu beanstanden. Im vorliegenden Fall geht es um den Ausbau einer bereits bestehenden Verkehrsanlage; eine unter Umweltgesichtspunkten durchzuführende Alternativenprüfung i.S. einer Flugplatzverlegung kommt angesichts der offensichtlich damit verbundenen wesentlich größeren Eingriffe in Natur und Landschaft nicht in Betracht. Die Flugplatzanlage in ihrem jetzigen Umfang stellt eine Vorbelastung dar, die jedoch bisher zu keinen unverträglichen bzw. unvertretbaren Eingriffen in die gemäß UVPG zu würdigenden Schutzgüter geführt hat.

Insgesamt gesehen sind die durch die Änderungsmaßnahme verursachten Umweltauswirkungen wie folgt zu bewerten:

Die nicht unerheblichen Versiegelungsmaßnahmen belasten den Boden und schränken seine Funktionen ein.

Der Hörgelaugraben wird zusätzlich verdohlt und steht insoweit als Versickerungsbereich nicht mehr zur Verfügung. Im verdohlten Bereich wird nur noch bedingt Lebensraum für Makroorganismen zur Verfügung stehen. Andererseits führt die Neugestaltung der Flugplatzentwässerung zur Verbesserung der Wasserqualität in diesem Graben.

Im Bereich der Ortsteile Miedering und Sieben Häusle sowie im südlichen Stadtbereich Gersthofen ist im Prognosezeitraum mit einer relevanten Zunahme von Belästigungen durch Fluglärm zu rechnen, der aus gesundheitspräventiven Gründen mit Schallschutzmaßnahmen zu entgegnen ist.

Durch die Ausweisung verhältnismäßig umfangreicher Hochbauflächen wird sich die bauliche (Verdichtungs-)Situation im Bereich des Verkehrslandeplatzes erhöhen und somit die Einsehbarkeit dieses Landschaftsbereichs als Flugplatzanlage weiter verstärkt werden.

Andererseits finden die Ausbaumaßnahmen in einem Umgebungsbereich statt, der bereits gegenwärtig durch die bestehende Anlage sowie andere Verkehrs- und Industrieanlagen vorbelastet ist.

III. Materielles Recht

1. Rechtsgrundlage

Dieser Planfeststellungsbeschluss beruht auf §§ 8 ff. LuftVG.
Das Vorhaben, soweit es zugelassen wird, ist nach den Zielsetzungen des LuftVG, auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung, gerechtfertigt und vernünftigerweise geboten, um dem gegenwärtigen und künftigen Verkehrsbedürfnis gerecht zu werden. Unüberwindbare Planungsleitsätze stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nach Abwägung der von dem Änderungsvorhaben berührten Belange konnte es deshalb zugelassen werden. Nachteilige Auswirkungen werden durch die verfügten Nebenbestimmungen ausgeglichen.

2. Auslegung des Antrags

2.1 Keine Verlängerung der S/L-Bahn

Entsprechend dem Antragstext war eine Verlängerung der S/L-Bahn nicht Verfahrensgegenstand. Auch eine Auslegung in dieser Richtung war nicht veranlasst. Somit werden die Anbauten am West- und Ostende nicht zu Bestandteilen der Bahn und dürfen deshalb flugbetrieblich nicht als zusätzliche Start- oder Landebahn im eigentlichen Sinn eingerechnet werden.

Die hierfür maßgeblichen Aussagen im Antrag befinden sich auf den Seiten 9 und 10 des o.g. Antragsschreibens. Sie lauten sinngemäß:

- Verlängerung des stopway im Osten um 110 m auf 172 m und im Westen um 80 m auf 142 m zur Nutzung als Startabbruchstrecke (= Verlängerung der ASDA)
- Nutzung dieser beidseitigen Verlängerungen der asphaltierten Fläche auch als sog. „Startvorlaufstrecke“, soweit dies für Bewegungen von Luftfahrzeugen zur Erhöhung der TORA, TODA und LDA erforderlich ist

Dem Antrag auf Zulassung der baulichen Veränderungen im Bereich der S/L-Bahn und deren Ausweisung (und Nutzung) als stopway zum Zweck eines Startabbruchs war stattzugeben. Soweit die AFG beantragt hat, diese Flächen auch als sog. „Startvorlaufstrecke“ zu nutzen, war dieser (abtrennbare) Teil des Antrags abzulehnen.

Die vorgesehene Nutzung dieser Flächen zum Startvorlauf sollte entsprechend. dem Antrag der AFG aus Sicherheitsgründen und zur Beachtung der JAR OPS-1-Anforderungen erfolgen. Auch wenn nach Angabe der AFG nur für einen kleineren Teil der in Augsburg verkehrenden Luftfahrzeuge die Nutzung dieser Fläche zum Start/zur Landung erforderlich ist, so würde sich diese Nutzung doch als regelmäßige darstellen. Es handelte sich also nicht um einzelne flugbetriebliche Ausnahmesituationen, die im Wege einer Erlaubnis nach § 25 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 LuftVG behandelt werden könnten. Ansonsten läge eine Umgehung des Zwangs, Starts und Landungen grundsätzlich ausschließlich auf der S/L-Bahn durchzuführen, vor und insoweit auch eine Umgehung von § 6 bzw. § 8 LuftVG i.V.m. § 52 Abs. 2 Nr. 2 Alt. 2 LuftVZO. Die S/L-Bahn ist eine festgelegte rechteckige Fläche auf einem Landflugplatz, die für die Landung und den Start von Luftfahrzeugen hergerichtet und in der Zulassungsurkunde exakt räumlich zu bezeichnen ist. Der als Startvorlauf bezeichnete Betriebsvorgang steht nicht neben oder zusätzlich zum Startvorgang, sondern ist bereits sein Bestandteil. Die LDA betrifft nur die Flächen innerhalb der Start- und Landebahn. Eine regelmäßige Nutzung dieser Flächen für Start- und Landevorgänge wäre nur möglich bei ihrer Ausweisung als Bestandteil der Start- und Landebahn. Für diesen Fall wäre

eine Verlängerung der S/L-Bahn zu beantragen. Eine solche ist von der AFG jedoch ausdrücklich nicht gewollt (vgl. insbes. S. 10 Abs. 2 Satz 2 des Antragsschreibens vom 16.6.2000).

Etwas anderes gilt für die Nutzung der Flächen als stopway (Stoppbahn).Der stopway umfasst einen Teil der ASDA. Er ist eine sich an die Startbahn anschließende Fläche, deren Mittellinie gleich der verlängerten Startbahnmittellinie ist und der mindestens so breit wie die Bahn sein muss. Er ist dazu bestimmt, einem Luftfahrzeug nach einem Startabbruch eine zusätzliche Fläche für den Bremsvorgang zur Verfügung zu stellen und muss deshalb berollbar sein, ohne Schäden zu verursachen. Durch das Vorhandensein einer Stoppbahn verlängert sich die ASDA.

Auch wenn hiernach die neu angelegten Betriebsflächen im Bereich der S/L-Bahn für den Start/die Landung nicht unmittelbar eingerechnet werden können, ist die Ausbaumaßnahme dennoch sinnvoll. Die ASDA-Nutzung ist auch von der Nutzung als Startvorlaufstrecke abtrennbar, eine Ablehnung des Antrages insoweit also möglich, ohne dass der verbleibende Antrag deshalb keinen Sinn mehr machen würde.

2.2 Außenstarterlaubnis

Das Luftamt Südbayern hat am 28.5.1998, veröffentlicht im Luftfahrthandbuch Deutschland der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (AIP Germany) am 10.9.1998, eine allgemeine Außenstarterlaubnis des Inhalts erteilt, dass die jeweils vor Bahnbeginn im Osten und Westen liegenden stopways von 62 m Länge zum Starten mitbenutzt werden können (s. AIP lfd. Nr. 30 AGA-2 Augsburg-3 – Erhöhung von TORA und TODA). Diese Nutzungsmöglichkeit wurde von Amts wegen aus Sicherheitsgründen verfügt. Ursächlich hierfür war insbesondere der Startabbruch eines Verkehrsflugzeugs, wobei letzteres erst nach dem Ende der Bahn zum Stillstand kam. Deshalb war es aus

Gründen der Vorsorge geboten, durch die Einbeziehung des jeweiligen stopway eine längere verfügbare Startabbruchstrecke zur Verfügung zu stellen und damit zumindest interimsweise die Sicherheit zu verbessern, bis die stopways verlängert werden.

Diese von vornherein als Übergangslösung vorgesehene und verfügte Außenstarterlaubnis verliert ihre Bedeutung, nachdem die mit diesem Beschluss planfestgestellten Verlängerungen der stopways im Osten um 110 m und im Westen um 80 m baulich hergestellt und zur Nutzung freigegeben worden sind. Die Außenstarterlaubnis wird deshalb de facto zeitlich bis zu diesem Zeitpunkt befristet und steht insoweit unter einer auflösenden Bedingung.

3. Planrechtfertigung

Eine Flugplatzplanung wie die vorliegende ist gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom LuftVG verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen ein Bedürfnis besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist. Die Dringlichkeit der auf der Ebene der Planrechtfertigung zu Grunde gelegten Zielvorstellungen bestimmt zugleich auch das Gewicht der in die Abwägung einzustellenden Belange.
In diesem Verfahren kam das Luftamt Südbayern zu dem Ergebnis, dass das beantragte Vorhaben (so wie der zugrunde liegende Antrag auszulegen und soweit er nicht abzulehnen war) erforderlich ist. Die beantragte Änderungsplanung zielt darauf ab, sowohl den bereits gegenwärtig bestehenden als auch den künftig zu erwartenden Bedürfnissen des Luftverkehrs einschließlich seiner Sicherheit am Verkehrslandeplatz Augsburg Rechnung zu tragen.

3.1 Inhalt der Änderungsplanung

3.1.1 Umgriff der Änderungsplanung

Die planfestgestellte Änderungsplanung zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg bedeutet eine wesentliche Änderung dieser Flugplatzanlage. Der Änderungsplan beschränkt sich nicht auf einen Flugplatzbestandteil, sondern erstreckt sich auf mehrere maßgebende Teile des Flugplatzes. Eine Neuanlage des Flugplatzes findet jedoch nicht statt (s.o. I.1.4).

Die wesentlichsten Änderungen sind insbesondere die folgenden:

Die auffälligsten Änderungen betreffen die neu ausgewiesenen Hochbauflächen, die teilweise Vorfeldanschluss haben, so dass auch die Vorfeldflächen wesentlich erweitert werden. Diese Flächen dienen neben der Errichtung eines vergrößerten und nach Süden verschobenen Abfertigungsgebäudes der Ansiedlung luftfahrtaffinen Gewerbes.

Eine weitere Flugplatzänderung betrifft den Bereich der S/L-Bahn. Die neu zu schaffenden Versiegelungen im Bereich der beiden Bahnenden führen zu einer Verlängerung der Stoppbahnen. Eine Verlängerung der Bahn ist damit jedoch nicht verbunden (s.o. 2.)

Wegen der Grundlänge der Bahn von > 1.200 m und der Durchführung von IFR-Flugbetrieb wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (hierzu Schr. v. 1.3.1999) gefordert, den Flugplatz nach seinem Ausbau gem. den Richtlinien und Empfehlungen der ICAO in die Code-Zahl 3C des Anhangs 14 einzustufen. Dies hat insbesondere zur Folge, dass der Streifen von 150 m auf 300 m verbreitert werden muss. Deshalb ist der Flugplatzbereich nördlich der Bahn zu erweitern; die Hochbauten und entsprechend der Segelflugbereich

sind nach Süden zu verschieben, so dass auch eine Platzerweiterung in diese Richtung notwendig ist.

3.1.2 Art der Änderungen

Mit Ausnahme der Zulassung der betrieblichen Nutzung der planfestgestellten Anlagen hat der Antrag der AFG keine Änderungen des Betriebs des Verkehrslandeplatzes Augsburg zum Inhalt. Der Antrag ist nicht auf Erweiterung der Flugbewegungen gerichtet (diesbezüglich enthält die § 6 LuftVG-Genehmigung auch keine Limitierungen), auch die Zulassung anderer Arten von Luftfahrzeugen oder eine Erhöhung der Lastklassifikationszahl der Bahn (PCN 50) ist nicht beabsichtigt. Vielmehr ist der Antrag hauptsächlich darauf gerichtet, mittels baulicher Veränderungen und Erweiterungen sicherzustellen, dass der genehmigte Flugplatzverkehr ausreichend sicher und entsprechend der aktuellen und künftigen Bedürfnisse der Flugplatznutzer und des Flugplatzbetreibers abgewickelt werden kann.

3.1.3 Entstehungszeitpunkt der luftverkehrlichen Bedürfnisse

Die Ausbaumaßnahmen sind teilweise zur Befriedigung eines gegenwärtigen und teilweise zur Befriedigung eines künftigen Bedarfs erforderlich.

3.1.3.1 Gegenwärtiger Bedarf

Dem gegenwärtig bereits bestehenden Bedarf dient insbesondere die Ausweisung einer Hochbaufläche (Zone F2 gem. Plan

der baulichen Anlagen) für ein neues Gebäude für Passagierabfertigung, Dienstleistungen, Verwaltung und Technik. Das gegenwärtig hierfür genutzte Gebäude befindet sich teilweise innerhalb der südlichen seitlichen Hindernisfreifläche und kann deshalb nur mit einer Ausnahmegenehmigung des Bundesministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Wohnungswesen genutzt werden. Dieses Ministerium hat bereits mit Schreiben vom 22.3.1995 darauf hingewiesen, dass diese Hindernisse zu beseitigen seien.

Diese Hochbaufläche ist im Vergleich zu der bestehenden Gebäudefläche wesentlich zu vergrößern. Dem Luftamt Südbayern ist kraft eigenem Augenschein bekannt, dass die Abfertigung des Passagierverkehrs zu den Tagesspitzenzeiten mit den heutigen Anforderungen an den Mindestkomfort nicht mehr vereinbar ist. Diese Situation betrifft auch die Bereiche für die Sicherheitskontrollmaßnahmen und die Arbeitsplätze der im Abfertigungsbereich tätigen Angestellten.

Auch die Erweiterung der Stoppbahnen dient der Erfüllung eines gegenwärtigen Bedarfs. Zur Ermöglichung eines unter Auslastungsgesichtspunkten wirtschaftlichen und nachfragegerechten Flugbetriebs insbesondere für die Flüge im Linien- und Touristikverkehr war es notwendig, die für einen Startabbruch zur Verfügung stehenden Flächen zu vergrößern. Dies erfolgt gegenwärtig noch mittels einer Außenstarterlaubnis zur Nutzung des Streifens für den Start. Durch Verlängerung der Stopways wird diese Außenstarterlaubnis – wie oben dargestellt - entbehrlich.

3.1.3.2 Künftiger Bedarf

Insbesondere die Ausweisung der weiteren Hochbauflächen (F1, F3, SF1 gem. Plan der baulichen Anlagen) orientiert sich am zukünftigen Bedarf. Dieser resultiert u.a. auch aus der Planungsentscheidung der AFG, luftfahrtaffines Gewerbes auf dem Flugplatzgelände anzusiedeln.

3.2 Gegenwärtige Bedeutung des Flugplatzes

3.2.1 Luftverkehrliche Bedeutung

Der Verkehrslandeplatz Augsburg erfüllt für den Luftverkehr gegenwärtig die Funktion eines Regionalflugplatzes. Regionalflugplätze dienen der Region und sollen neben dem Linien- und Charterverkehr auch dem Geschäftsreise- und anderem Flugverkehr der Allgemeinen Luftfahrt sowie der Arbeitsluftfahrt zur Verfügung stehen und betreiben in der Regel als IFR-zugelassene Plätze Flugsicherung (in eigener personeller und technischer Verantwortung), s.o. C.I.1.1.1.

Flugreisende können ab Augsburg im Linienverkehr non-Stopp, im Direktflug oder als Umsteiger (insbesondere ab Frankfurt) nationale, europäische oder außereuropäische Destinationen erreichen. Die gegenwärtig am Verkehrslandeplatz ansässige Luftverkehrsgesellschaft bedient z.T. mehrmals täglich insbesondere non-Stopp die Wirtschaftszentren Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg und Köln/Bonn (gemäß Sommerflugplan 2000). Diese direkte Anfliegbarkeit bestimmter Destinationen ab Augsburg bedeutet insbesondere für Geschäftsflugreisende eine nicht unerhebliche Zeitersparnis gegenüber anderen Verkehrsmitteln und eröffnet die Möglichkeit, eine Geschäftsreise an ein und demselben Tag zu beginnen und abzuschließen. Dieser Vorteil für

den Geschäftsflieger aus dem Raum Augsburg erhöht sich noch dadurch, dass der Flugplatz, insbesondere aufgrund seiner Nähe zur BAB A 8, straßenverkehrlich gut angebunden ist, über Parkmöglichkeiten in Terminalnähe verfügt und die zu veranschlagenden Check-In-Zeiten in der Regel unter ½ Stunde liegen. Das Fluggastaufkommen im Bereich des Linienflugs betrug in Jahr 2000 216.632 Passagiere.

Auch für den individuellen Geschäftsflugverkehr (Charter- und Werkverkehr) ist der Verkehrslandeplatz Augsburg von großer Bedeutung, da unter beachtlicher Zeitersparnis und mit hoher Flexibilität auch Destinationen ohne Linienverkehr angeflogen werden können. Immerhin waren in diesem Verkehrssegment in 2000 19.975 Fluggäste zu verzeichnen

Auch Charterreisen im Touristikverkehr werden ab Augsburg nachgefragt. Im Jahr 2.000 lag die entsprechende Passagierzahl bei 8.985 Passagieren. Diese Urlauber rekrutieren sich überwiegend aus der Region Augsburg und Umgebung. Für die (in der Region Einheimischen) ist von Vorteil, im Vergleich zu den Wegen zu den Verkehrsflughäfen München oder Stuttgart wesentlich kürzere Anfahrtszeiten, günstige Parkmöglichkeiten, entsprechend kurze Wege und Check-In-Zeiten zu haben. Allerdings sind die angeflogenen Touristenziele überwiegend Nischenziele, z.B. die Mittelmeerinsel Elba, ohne Passagier-Massenaufkommen. Flüge in touristische Massenzentren, z.B. Mallorca oder Teneriffa, werden ab Augsburg nicht durchgeführt.

Der Verkehrslandeplatz Augsburg hat jedoch auch im Bereich der Sport- und Freizeitfliegerei eine erhebliche Bedeutung. Dort befindet sich ein Segelflug-Leistungszentrum.

Der Verkehrslandeplatz erfüllt somit gegenwärtig die typischen Funktionen eines sog. Regionalflugplatzes. Ein Regionalflugplatz ist keine

schwäbische Besonderheit. Regionalflugplätze mit unterschiedlichstem Ausbauzustand bestehen in vielen regional bedeutsamen Wirtschaftszentren und stehen hierbei nicht im Schatten, sondern neben den national/international bedeutsamen Zentren mit Verkehrsflughäfen wie z.B. München oder Frankfurt. Als typische Beispiele solcher für die jeweilige Region bedeutenden Flugplätze wird auf die Flugplätze in Friedrichshafen, Dortmund-Wickede, Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt verwiesen.

3.2.2 Volks- und betriebswirtschaftliche Bedeutung

Ein Regionalflugplatz ist für jede Region ein wichtiger Standortfaktor. Dieser ergibt sich neben der Ergänzungsfunktion zu den internationalen Flughäfen daraus, dass die Region luftverkehrlich erschlossen wird. Dies ist für die in der Region Augsburg einschließlich der Randbereiche der angrenzenden Regionen ansässigen Wirtschaftsunternehmen, Dienstleistungseinrichtungen und Handwerksbetriebe von wesentlicher Bedeutung. 1999 verzeichnete der Verkehrslandeplatz Augsburg 71.620 Flugbewegungen und liegt damit an dritter Stelle aller bayerischen Flugplätze. Das Fluggastaufkommen lag in 2000 bei 247.347 Passagieren.

Neben diesen absoluten Zahlen bestätigen die Stellungnahme der IHK (einschließlich einer von ihr veranlassten Fluggastbefragung), die Aussagen des LEP und des RP einschließlich der landesplanerischen Beurteilung sowie das Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts die Bedeutung und die Akzeptanz des Verkehrslandeplatzes Augsburg. In letzterem wird auch auf eine Passagierbefragung der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) hingewiesen: Danach sind 80% der Passagiere im Linien- und Touristikverkehr mit Quelle oder Ziel der Region Augsburg zuzuordnen. Allerdings zeigen

die Ergebnisse zugleich auch die (zusätzliche) Bedeutung anderer Verkehrsflughäfen; 79% der Reisenden aus Augsburg und Umgebung nutzen andere Abflughäfen als Augsburg, insbesondere wegen eines umfangreicheren Linienflugangebots.

Die Umfrage der IHK hat darüber hinaus ergeben, dass die Nutzung des Flugplatzes Augsburg gegenwärtig für ca. 50% der Betriebe aus Industrie, Großhandel und unternehmensorientierten Dienstleistungen aus der Region wichtig bzw. sehr wichtig ist.

Zusammenfassend kann somit zur gegenwärtigen Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Augsburg festgestellt werden, dass er eine für die Sicherung der Wirtschaftskraft und der Arbeitsplätze der Region unverzichtbare Infrastruktureinrichtung ist, die nicht nur als Option für die Zukunft besteht, sondern bereits gegenwärtig von geschäftlichen und privaten Nutzern in hohem Maße in Anspruch genommen wird.

3.3 Zukünftige Bedeutung des Flugplatzes

3.3.1 Allgemeine Entwicklung des Luftverkehrs

Nach allen einschlägigen Prognosen wird der Luftverkehr, insbesondere im Segment Linien- und Charterflugverkehr, weiter an Bedeutung zunehmen. Dies betrifft in erster Linie das Passagieraufkommen und bedeutet im Trend auch eine Zunahme der Flugbewegungen. Allerdings sind Aussagen hierzu schwerer zu treffen, da die für den Passagiertransport notwendigen Flugbewegungen zusätzlich von der Größe des jeweils eingesetzten Fluggeräts bestimmt werden. In dem Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts werden die unterschiedlichen Langfristprognosen des Passagierverkehrs dargestellt (S. 36). Allerdings sind die Referenzgebiete, der Prognosegegenstand

sowie die Prognosehorizonte der unterschiedlichen Untersuchungen nicht identisch. Entscheidend ist jedoch, dass die Prognoseergebnisse nicht gegenläufig sind, sondern allesamt eine Zunahme des Passagierverkehrs (mit unterschiedlichen jährlichen Zuwachsraten bis 2010 im Bereich zwischen 3 und 7%) im jeweiligen Referenzgebiet annehmen. Die wesentlichen Einflussfaktoren auf die Nachfrageentwicklung im Passagierluftverkehr sind insbesondere die gesamtwirtschaftliche und die Preisentwicklung im Luftverkehr. Welchen konkreten Stellenwert diese Einflussfaktoren einnehmen und wie die Veränderung dieser Faktoren exakt auf den Luftverkehr durchschlägt, kann keine Untersuchung sicher prognostizieren. Unvorhersehbare Störfaktoren dieser Entwicklung, z.B. die Attentate in den USA vom 11.9.2001, können auch zu einer Abnahme des Passagieraufkommens führen. Allerdings spricht vieles dafür, dass solche Ereignisse eher kurzfristige Auswirkungen haben. So hat auch der Golf-Krieg von 1991 nicht verhindert, dass die Passagierzahlen sich auf manchen Flughäfen in den 90er Jahren teilweise verdoppelt haben.

Für die Frage der Prognose des zukünftigen Luftverkehrs bezogen auf Augsburg schließt sich das Luftamt Südbayern dem Ergebnis des Gutachtens an, dass generell von einem weiteren Wachstum der Luftverkehrsnachfrage auszugehen ist, wobei die höheren Zuwachsraten den Interkontinentalverkehr betreffen und innerdeutsch geringer ausfallen werden als innereuropäisch.

Die prognostizierten Zuwächse im Bereich des Passagieraufkommens wirken sich grundsätzlich auch auf die Regionalflughäfen aus. Andererseits sind bei Regionalflughäfen verstärkt lokale Besonderheiten zu berücksichtigen, insbesondere das Marktpotential der Platzumgebung, das Angebotsverhalten der Luftverkehrsgesellschaften und Reiseveranstalter, die infrastrukturelle Ausstattung des Platzes, insbesondere die Länge der S/L-Bahn, sowie seine verkehrliche Anbindung.

3.3.2 Prognose für den Verkehrslandeplatz Augsburg

3.3.2.1 Ergebnisse der Prognosen

3.3.2.1.1 AFG-Prognose

Die AFG hat ihren Antrag vom 16.6.2000 auf eine Prognose zur Entwicklung der Flugbewegungen bis zum Jahr 2010 gestützt. Diese Prognose differenziert nach bestimmten Flugzeuggruppen und kommt zu dem Ergebnis, dass im Jahr 2010 mit 73.548 Flugbewegungen motorbetriebener Luftfahrzeuge zu rechnen ist. Dies bedeutet eine Zunahme im Vergleich zu 71.620 Flugbewegungen für 1999 und eine Abnahme gegenüber 79.224 Flugbewegungen für 2000. Diese Prognose der Gesamtflugbewegungen ergibt sich im Wesentlichen aus einer deutlichen Abnahme von Flugbewegungen der Flugzeuggruppe P 1.3 von 48.534 im Jahre 1999 (im Jahr 2000 57.518 Bewegungen) auf 41.846 in 2010, einer wesentlichen Zunahme im Bereich der Flugzeuggruppe P 2.1 von 10.898 Bewegungen für 1999 (für 2000 9.596 Flugbewegungen) auf 14.545 Bewegungen im Jahr 2010 und auf einer besonders hohen Steigerungsrate bei Flugbewegungen der Flugzeuggruppe S 5.1 von 1.100 in 1999 (in 2000 1.438 Flugbewegungen) auf 5.455 Flugbewegungen in 2010. Diese Prognose war ein zentrales Thema sowohl in den Einwendungen als auch den Erörterungsterminen; dies insbesondere deshalb, als diese Prognose auch die Ausgangsdaten für das lärmphysikalische und lärmmedizinische Gutachten – jeweils in der ausgelegten Fassung der

Zweitauslegung – lieferte. In diesem Zusammenhang war ein häufig erhobener Vorwurf, angesichts der zahlreichen Prognosen mit erheblichen Steigerungsraten für den Gesamtluftverkehr sei diese Prognose nicht realistisch und der negative Ansatz sei von der AFG insbesondere deshalb gewählt worden, um die prognostizierten Lärmauswirkungen niedriger als tatsächlich zu erwarten darzustellen.

3.3.2.1.2 Prognose des Verkehrswissenschaftlichen Instituts

Wegen der Einwendungen gegen die AFG-Prognose und um eine weitere, von der Antragstellerin unabhängige, Erkenntnisquelle zu erhalten, hat das Luftamt Südbayern das Verkehrswissenschaftliche Institut der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen damit beauftragt, die Prognose der AFG zur Entwicklung der Flugbewegungen bis zum Jahr 2010 unter Berücksichtigung der im Planfeststellungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und auf der Basis aktueller Verkehrszahlen zu überprüfen. Die Vorgaben für diese Überprüfung ergeben sich aus den Seiten 5 und 14 des Gutachtens:

- Verlängerung der Stoppbahn im Westen auf 142 m (62 m + 80 m) und im Osten auf 172 m (62 m + 110 m)

- Keine Veränderung der Landeschwellen

- TORA, TODA und LDA bleiben unverändert, die ASDA verlängert sich für die Bahnrichtung 07 von 1.342 m auf 1.452 m und für die Bahnrichtung 25 von 1.342 m auf 1.422 m.

- Gegenwärtig noch mögliche Verlängerung der TORA, TODA und ASDA durch Nutzung der vorhandenen 62 m-Stopp-Bahn vor Bahnbeginn soll künftig nicht mehr möglich sein.

Mit diesen Vorgaben kommt das Gutachten für das Prognosejahr 2010 auf ein Fluggastaufkommen von 354.500 und 69.770 Flugbewegungen. Damit prognostiziert der Gutachter ca. 5% weniger Flugbewegungen für 2010 als die AFG, liegt damit aber innerhalb der üblichen Schwankungsbreiten von Prognosen und unterscheidet sich somit nicht wesentlich vom Ergebnis der AFG-Prognose.

Die Ergebnisse dieses Gutachtens bedeuten eine Abnahme gegenüber der Bewegungszahl für 2000 um ca. 12%. Allerdings prognostiziert das Gutachten die Entwicklung innerhalb der einzelnen Flugzeuggruppen unterschiedlich: Während vor allem die Flugbewegungen der kleinen Motorflugzeuge bis zu 2 to Höchstabfluggewicht rückläufig gesehen werden, werde sich die Zahl der Bewegungen bei den Propellerflugzeugen über 5,7 to und bei den Strahlflugzeugen erhöhen. Diese Erhöhung betreffe insbesondere die Verkehrsarten Linien und Touristikverkehr.

3.3.2.2 Bewertung des Luftamts Südbayern

Das Luftamt Südbayern schließt sich der plausiblen Prognose des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an.
Die Prognose ist mit den aktuell verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände sachgerecht erarbeitet worden.

Der gewählte Prognosezeitraum von 10 Jahren ab Gutachtenserstellung ist nicht zu beanstanden. § 4 Abs. 3 Fluglärmgesetz kann der Rechtsgedanke entnommen werden, dass ein Zeitraum von 10 Jahren in der Regel geeignet ist, möglichst realitätsbezogene Vorhersagen zu künftigen Entwicklungen treffen zu können. Hierbei war wegen des Beginns des Prognosezeitraums nicht auf die voraussichtliche Inbetriebnahme der Änderungsplanung abzustellen, da sich die Entwicklung der Anzahl Flugbewegungen in Augsburg nicht maßgeblich am Ausbauzeitpunkt orientiert, sondern im Wesentlichen unabhängig hiervon stattfindet; insbesondere hat die Verlängerung der Stoppflächen nicht zur Folge, dass größere Flugzeuge als bisher in Augsburg starten oder landen können.

Zur prognostizierten Betrachtung des Passagieraufkommens (im Linien- und Charterverkehr) wurde zunächst der Luftverkehrsmarkt Augsburg räumlich definiert. Als nächster Schritt wurde die Einwohnerzahl des Marktgebiets zu den Ergebnissen der ADV-Fluggastbefragung 1998 über die Herkunft der Passagiere ins Verhältnis gesetzt, so dass ermittelt werden konnte, welcher Prozentsatz der Bevölkerung im Marktgebiet 1998 eine Flugreise unternommen hat. Hieraus ergibt sich das Potential an Reisenden im Marktgebiet. Anschließend hat der Gutachter die Ergebnisse unterschiedlicher Langfristprognosen auf den

Flugplatz Augsburg angewandt und hierbei lokale Besonderheiten berücksichtigt, insbesondere die Angebotsmöglichkeiten von Luftfahrtgesellschaften, die wiederum davon abhängen, welche Fluggeräte aufgrund der konkreten Bahnlänge eingesetzt werden können.

Vor allem in Bezug auf die zu erwartenden Lärmbelastung war zu klären, mit welchen Flugbewegungen innerhalb der einzelnen Flugzeuggruppen zu rechnen ist. Auch zu dieser Fragestellung ist das Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts nachvollziehbar, schlüssig und sachgerecht.
Die bedeutende Zunahme der Flugbewegungen der Flugzeuggruppen P 2.1 und S 5.1 resultiert aus dem prognostizierten Nachfragezuwachs im Bereich des Linien- und Passagierverkehrs; dieser Verkehr wird insbesondere mit Turboprop-Maschinen und Maschinen mit Strahltriebwerken im Bereich zwischen 50 und 70 Sitzen bedient. Dieses Ergebnis wurde dadurch gewonnen, dass geprüft wurde, welche typischen Flugzeugmuster unter Berücksichtigung des geplanten Ausbauzustands (nach Maßgabe der Vorgaben des Luftamts Südbayern zur Auslegung des AFG-Antrags) wirtschaftlich einsetzbar sind. Wesentlich für die Prognose war dabei das Sitzplatzangebot der relevanten Flugzeugmuster und ihr Sitzladefaktor.
Diese Prognose wird auch nicht durch die Passagierrückgänge (weltweit und z.T. auch in Augsburg) seit den Terroranschlägen vom 11.9.2001 erschüttert. Zwar sind die Buchungszahlen gegenwärtig rückläufig, doch ist nach jetzigem Sachstand nicht zu erwarten, dass die Zahl der Flugpassagiere ab/nach Augsburg auch bezogen auf den Prognosezeitraum rückläufig sein werden. Die jetzige Entwicklung lässt Parallelen zum sog. Golf-Krieg 1991 erkennen. Nach Beendigung der hierdurch verursachten Krise sind die Passagierzahlen nicht nur auf Höhe des

Standes vor diesem Krieg gestiegen, sondern haben die Langfristprognosen eines überproportionalen Wachstums im Vergleich zu anderen Verkehrsbereichen im Wesentlichen bestätigt. Außerdem führen Rückgänge bei den Passagierzahlen nicht zwangsläufig zu Rückgängen bei den Flugbewegungen. Jedenfalls stellt die gegenwärtige Entwicklung, deren kurzfristigen Ausgang niemand zuverlässig vorhersagen kann, die Planrechtfertigung nicht in Frage; da die Ausbaumaßnahme in beträchtlichem Umfang bereits für den gegenwärtigen Bedarf erforderlich ist.

Auch der prognostizierte Rückgang an Flugzeugen der Flugzeuggruppe P 1.3 ist schlüssig. Das Luftamt Südbayern kann kraft eigener Sachkenntnis – auch aus Erfahrungen von anderen Flugplätzen – die vom Gutachter hierfür genannten Gründe bestätigen:
Bei der Entwicklung der Flugbewegungen dieser Flugzeuggruppe wirken sich vor allem die steigenden Betriebskosten aus. Diese steigenden Kosten schlagen auch auf die Pilotenausbildung durch, so dass im Schulflugverkehr ebenfalls Rückgänge zu verzeichnen sein werden. Auch die Zahl der Inhaber von Pilotenlizenzen sinkt kontinuierlich.
Die Substitution von Motorflugzeugen durch Ultraleichtflugzeuge wird zu einem Rückgang der P 1.3-Flugbewegungen führen. Da UL-Fliegen wesentlich billiger ist als die Nutzung üblicher einmotoriger Flugzeuge (bei gleichen oder höheren Flugleistungen), ergibt sich allgemein ein Trend weg von der sog. E-Klasse (bis 2 to Gesamtgewicht) und hin zu Ultraleichten. Da letztere nicht nur weniger Treibstoff (noch dazu kein verbleites Flugbenzin) verbrauchen, sondern vor allem auch erheblich leiser sind, reduziert diese technische Neuorientierung auch die Umweltbelastung merklich (Ein Antrag der AFG, Ultraleichtflugzeuge

auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg zugelassen, liegt allerdings bisher nicht vor.).
Schließlich ist im Bereich des (höherwertigen) Geschäftsreiseflugverkehrs eine eindeutige Tendenz in Richtung der Nutzung von Flugzeugen der Flugzeuggruppe P 2.1 erkennbar, da diese Luftfahrzeuge wegen höheren Nutzungskomforts und Sitzplatzzahl, größerer Reisegeschwindigkeit und Unabhängigkeit von Wetterbedingungen (insbesondere Nutzung für Instrumentenflug-Bewegungen) für Geschäftsreisezwecke wesentlich geeigneter sind.

Wegen der gestiegenen Betriebskosten und der durch Flugbetriebsregelung des Luftamts Südbayern festgesetzten Beschränkungen (insbesondere keine Schulung an Sonn- und Feiertagen) ist mit einem Rückgang der Hubschrauber-Bewegungen zu rechnen. Hierfür ursächlich ist auch die Geschäftspolitik der AFG, die angesichts der zahlreichen Lärmbeschwerden zu dieser Thematik angekündigt hat, vor allem den Schulungsverkehr nicht mehr zu erweitern.

3.4. Einzelne Ausbaumaßnahmen

3.4.1 Optimierung der befestigten Bahn

Durch Anbauten in Westen und Osten soll – unter Beibehaltung der Landeschwellen – die befestigte Piste insgesamt um 190 m verlängert werden, so dass sie eine Länge von 1594 m erreicht. Wie bereits dargestellt, wurde keine Verlängerung der S/L-Bahn beantragt; vielmehr liegt eine beidseitige Verlängerung der stopways vor. Die aktuelle Notwendigkeit dieser Maßnahme ergibt sich nicht wegen verschärfter An-

forderungen der JAR-OPS 1, sondern aus generellen Sicherheitsgesichtspunkten.

Zwar hat die AFG in ihrer Antragsbegründung zur Verlängerung der Startabbruchstrecken vom 16.6.2000 allgemein auf die verschärften Vorgaben der JAR-OPS 1 (gegenüber den bisherigen Regelungen der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät – LuftBO – und die hierzu ergangenen Durchführungsverordnungen – DVO –) abgestellt. Die Anwendung von JAR-OPS 1 führt jedoch nur für Luftfahrzeuge der Flugleistungsklasse B (bei gewerblicher Nutzung) zu ganz erheblichen Veränderungen der Start- und Landestreckenberechnungen; bei Luftfahrzeugen der Flugleistungsklasse A werden überwiegend Anforderungen gestellt, die sich bereits bisher aus der LuftBO ergeben haben (s.u. 3.4.1.1.1). Allerdings ging es der AFG nach ausdrücklicher Aussage nicht um eine Verbesserung der Bahnsituation im Hinblick auf eine Nutzbarkeit durch größere Flugzeuge, sondern um die unter Sicherheitsgesichtspunkten optimiert betriebssicherere Abwicklung des Flugverkehrs, vor allem des Linien- und Charterverkehrs. Diese richtet sich für Luftfahrtunternehmen bei Einsatz von Flugzeugen der Flugleistungsklasse A spätestens ab 1.10.1999 nach JAR-OPS 1.
Dieser Planfeststellungsbeschluss entspricht daher, soweit dem Antrag der AFG stattgegeben wurde, im Hinblick auf die Optimierung der befestigten Piste dem Ziel des Antrags der AFG, wie es in der Begründung zum Antrag zum Ausdruck gekommen ist.

3.4.1.1 Auswirkung von JAR-OPS 1

Die AFG begründet die Notwendigkeit der Veränderungen im Bereich der S/L-Bahn mit höheren Anforderungen für den gewerblichen Luftverkehr, die sich aus der Anwendung der JAR-OPS 1 ergäben. Hiernach seien bei Starts und Landungen

künftig zusätzliche Sicherheitszuschläge zu berücksichtigen. Die S/L-Bahn sei an diese veränderten Anforderungen anzupassen. Dies führe dazu, dass die beiden an den Enden bestehenden Stoppbahnen baulich erweitert und zukünftig als Startvorlauf- und Startabbruchstrecken benutzt werden müssten.

Die Prüfung dieser Begründung hat ergeben, dass allein auf der Grundlage dieses Regelwerks für die bisher am Verkehrslandeplatz Augsburg eingesetzten Luftfahrzeuge eine Veränderung dieser Flächen nicht unabdingbar wäre; die Verlängerung der stopways ist aber aus allgemeinen Sicherheitsüberlegungen gerechtfertigt

3.4.1.1.1 .Inhalt von JAR-OPS 1

Bei den JAR-OPS 1 (Joint Aviation Requirements-Operations 1) handelt sich um gemeinsame Vorschriften der Joint Aviation Authorities (JAA). Die JAA wurden als Arbeitsgemeinschaft der Europäischen Luftfahrtbehörden im Bereich der Entwicklung, Bau, Instandhaltung und Betrieb von Luftfahrtgerät sowie Lizenzierung von Luftfahrtpersonal als Stiftung niederländischen Rechts gegründet und besitzen keine Rechtsfähigkeit. Die Regelungen der JAA sind kein in den Mitgliedsstaaten unmittelbar geltenden Recht, sondern bedürfen der Umsetzung in den einzelnen Mitgliedsstaaten bzw. müssen von diesen für anwendbar erklärt werden.

JAR-OPS 1 gilt für den Betrieb von Zivilflugzeugen zum Zweck der gewerbsmäßigen Beförderung in Luftfahrtunternehmen mit Hauptniederlassung in ei-

nem JAA-Mitgliedsstaat und ist, sofern nichts anderes bestimmt ist, spätestens ab 01.10.1999 von allen Luftfahrtunternehmern anzuwenden (JAR-OPS 1.001). Zur Anwendung der JAR-OPS 1 hat das Luftfahrt-Bundesamt die 5. DV LuftBO erlassen und im 2. Abschnitt dieser Verordnung abweichende Regelungen von den Bestimmungen der JAR-OPS 1, insbesondere was die zeitliche Anwendbarkeit von JAR-OPS 1 anlangt, getroffen. Die Regelungen zum Start gemäß JAR-OPS 1.530 und zur Landung bei trockener Piste gemäß JAR-OPS 1.550 sind erst ab 01.01.2005 einzuhalten (vgl. §§ 6 Abs.2, 7 Abs. 2 der 5. DV LuftBO).

Bei der Frage der Auswirkungen von JAR-OPS 1 auf den Flugbetrieb in Augsburg ist zwischen Flugzeugen der Flugleistungsklasse A und der Flugleistungsklasse B zu differenzieren.

Die Definition dieser Flugleistungsklassen ergibt sich aus JAR-OPS 1.470 (a) und (b):

Flugleistungsklasse A	**Flugleistungsklasse B**
- mehrmotorige Propellerturbinenflugzeuge mit mehr als 9 zulässigen Fluggastsitzen oder mehr als 5.700 kg höchstzulässiger Startmasse - mehrmotorige Strahlflugzeuge Abschnitt G gem. JAR-OPS 1 anzuwenden	Flugzeuge mit Propellerantrieb mit max. 9 Fluggastsitzen oder max. 5.700 kg höchstzulässiger Startmasse Abschnitt H gem. JAR-OPS 1 anzuwenden

Die verschärften Anforderungen gelten vor allem für Flüge mit Luftfahrzeugen der **Flugleistungsklasse B:**

bisherige Regelung gem. 5. DV LuftBO bis 31.12.2004	***Künftige Regelung gem. JAR-OPS 1 ab 1.1.2005***
Startstrecke TOD (§ 6 Abs. 1 5 DV Luft-BO): *Startstrecke gem. Flughandbuch TOD darf verfügbare Startrollstrecke TORA nicht überschreiten*	***Startstrecke TOD gem. JAR-OPS 1.530:*** ***Startstrecke gem. Flughandbuch TOD bei vorhandener Stopp- und/oder Freifläche darf nicht überschreiten:*** - ***die verfügbare Startrollstrecke TORA*** - ***TOD multipliziert mit Faktor 1,15 die verfügbare Startstrecke TODA*** - ***TOD multipliziert mit Faktor 1,3 die verfügbare Startabbruchstrecke ASDA***
Landestrecke LD bei trockener Piste (§ 7 Abs. 1 5. DV LuftBO): *Landestrecke gem. Flughandbuch LD darf verfügbare Landestrecke LDA nicht überschreiten*	***Landestrecke LD bei trockener Piste gem. JAR-OPS 1.550:*** ***Landestrecke gem. Flughandbuch LD darf 70% der verfügbaren Landestrecke LDA nicht überschreiten***
Regelung gem. JAR-OPS 1 (gilt bereits seit 1.10.1999) *Landestrecke LD bei nasser Piste:* *Landestrecke gem. Flughandbuch LD addiert mit Aufschlag von 15% hiervon darf verfügbare Landestrecke LDA nicht überschreiten –* ***ab 1.1.2005: Landestrecke gem. Flughandbuch LD addiert mit Aufschlag von 15% hiervon darf 70% der verfügbaren Landestrecke LDA nicht überschreiten***	

Für Flugbewegungen mit Flugzeugen der Flugleistungsklasse A sind seit 1.10.1999 die Regelungen im Abschnitt G gem. JAR-OPS 1 maßgebend:

- Die Startrollstrecke darf die verfügbare Startrollstrecke TORA nicht überschreiten (JAR-OPS 1.490).

- Bei Propellerturbinenflugzeugen dürfen für die Landung auf trockener Bahn nur 70% der verfügbaren Landestrecke LDA für die Landestrecke LD berücksichtigt werden, bei Strahlflugzeugen gelten hierfür 60%; bei nasser Bahn ist die LD mit einem Aufschlag von 15% der LDA zu addieren (JAR-OPS 1.515).

Für die Flugleistungsklasse A haben sich durch die Anwendung der JAR-OPS 1 keine wesentlichen Änderungen bei den geforderten Pistenlängen für den Start und die Landung gegenüber vorher ergeben (Ausnahme: „line-up loss“ gem. JAR-OPS 1.490 (c) (6)). Ein Triebwerksausfall ist zu berücksichtigen (JAR-OPS 1.500 und 1.505).

3.4.1.1.2 Auswirkung von JAR-OPS 1 bei Nutzung der Piste Augsburg

Die Analyse der Auswirkungen der Start- und Landebahnoptimierung – auch bezogen auf die Forderungen gemäß JAR-OPS 1 – waren Bestandteil des Gutachtensauftrags an das Verkehrswissenschaftliche Institut. Hiernach waren Start- und Landerech-

nungen für Flugzeuge des Linienverkehrs (Turbopropflugzeuge und 50/70 Sitzer-Jet) und des Touristikverkehrs (A 318/319, B 737) für beispielhaft ausgewählte Strecken unter Berücksichtigung der existierenden und der nach dem Antrag der AFG unter Beibehaltung der derzeitigen Start- und Landebahnlänge (TORA/LDA = 1280 m; ASDA 25/07 = 1342 m; TODA RWY 25 = 1530 m, RWY 07 =1500 m) und der Veränderungen im Bereich der SL/-Bahn (TORA/LDA =1280 m; ASDA RWY 25 = 1422 m, ASDA RWY 07 =1452 m ;TODA RWY 25 = 1530 m,; TODA RWY 07 = 1500 m) zu optimierenden Bahn durchzuführen.

Die hierzu maßgeblichen Ausführungen ergeben sich aus dem Anhang des Gutachtens S. 56 ff. („Verlängerung der Startabbruchstrecke am Flugplatz Augsburg – Untersuchung über die Flugbetrieblichen Auswirkungen –„).

Das Luftamt Südbayern stimmt den Ansätzen des Gutachters zu, dass für die Frage des Einsatzes bestimmter Flugzeuge auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg ein wirtschaftlicher Maßstab zu Grunde zu legen ist; hierfür ist insbesondere maßgeblich, ob die Normalkapazität des Luftfahrzeugs gegenüber der seiner möglichen Kapazität überwiegt und im Hinblick auf die möglichen Betriebsvorgänge nicht nur der Start des Flugzeugs, sondern auch seine Landung berücksichtigt wird.

Für die Flugzeuge der Flugleistungsklasse A ergeben sich wegen der Anwendung der JAR-OPS 1 im Ver-

hältnis zu den vorherigen Regelungen keine wesentlichen höheren Anforderungen für den Start und die Landung. Da der Antrag der AFG auf Beibehaltung der TORA, der TODA und der LDA gerichtet ist, d.h. lediglich die ASDA verlängert wird, verändert sich die Befliegbarkeit des Platzes mit diesen Luftfahrzeugen – unbeschadet der Verbesserung der Sicherheit – nicht. Die Grenzen der Nutzbarkeit einer Piste, die sich aus JAR-OPS 1 ergeben, bestanden bereits bisher.

Für die Luftfahrzeuge der Flugleistungsklasse B hat der Gutachter Mihlan gesondert Berechnungen zur Auswirkung der verschärften Bestimmungen gem. JAR-OPS 1 durchgeführt. Hierzu ist als Ergebnis festzustellen, dass unter Berücksichtigung der gem. JAR-OPS 1 längeren Startstrecken (bis 50 ft über Grund) typische Flugzeugmuster dieser Leistungsklasse auch ohne die Veränderungen im Bereich der S/L-Bahn in Augsburg starten und landen können.

Die Gutachten haben also nachgewiesen, dass die Veränderungen im Bereich der S/L-Bahn in Form der Verlängerung der Stoppflächen allein wegen der vollständigen Geltung von JAR-OPS 1 ab 1.1.2005 nicht erforderlich sind.

3.4.1.2. Vorteile der Erweiterung der Stoppbahnen

Die Verlängerung der befestigten Flächen im Bereich der S/L-Bahn ist zwar – bezogen auf die gegenwärtig und künftig am Verkehrslandeplatz Augsburg verkehrenden Flugzeuge – nach JAR-OPS 1 nicht zwingend geboten, bedeutet jedoch für bestimmte am Platz einsetzbare Flugzeuge eine Erhöhung der Kapazität, führt zu einer aus Sicherheitsgründen durch vernünftige Gründe gerechtfertigten Erhöhung der verfügbaren Startabbruchstrecke (ASDA) und bedeutet darüber hinaus eine allgemeine Verbesserung der Sicherheit.

3.4.1.2.1 Höhere Auslastungsmöglichkeit von Flugzeugen

Die Verlängerung der verfügbaren Startabbruchstrecke bedeutet für bestimmte grundsätzlich am Verkehrslandeplatz Augsburg einsetzbare Flugzeuge eine erhöhte Auslastungsmöglichkeit. Im Gutachten wurde hierzu insbesondere die mögliche Auslastung einer Dash 8-400 für die Strecke von Augsburg nach Hamburg untersucht. In der üblichen Bestuhlung verfügt dieses Flugzeug über 72 Sitzplätze; ohne Verlängerung der ASDA können auf dieser Strecke 65 Passagiere befördert werden, das bedeutet eine Auslastung von 90%. Durch die Verlängerung der ASDA erhöht sich diese Auslastungsmöglichkeit auf über 93%. Dies bedeutet insbesondere für innerdeutsche Strecken eine nicht unbeachtliche Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und damit eine Verbesserung der Bedingungen für ansässige Luftverkehrsgesellschaften. Auch für andere Flugzeugmuster weist der Gutachter eine relevante Erhöhung der Auslastungsmöglichkeit nach.

3.4.1.2.2 Verlängerung der verfügbaren Startabbruchstrecke

Die Verlängerung der Startabbruchstrecke bedeutet darüber hinaus eine maßgebliche Erhöhung der Sicherheit in Fällen des Startabbruchs, in denen das Flugzeug außerhalb der rein rechnerisch sich ergebenden Werte – auf Grund atypischer äußerer Bedingungen, Piloten- oder technischer Fehler, tatsächlich eine längere Strecke zum vollständigen Abbremsen benötigt. Derartige Situationen, in denen sich eine verlängerte Startabbruchstrecke als günstig und schadensmindernd ausgewirkt hätte, hat es am Verkehrslandeplatz Augsburg bereits gegeben (vgl. am 9.2.1999 verunfallte Citation 525, die erst außerhalb der befestigten Piste zum Stillstand kam).

Es ist rechtlich nicht möglich, die Stoppbahnen im Wege einer Außenstarterlaubnis dauerhaft für den Start zu benützen. Da die AFG keine Verlängerung der S/L-Bahn beantragt hat, wird dies nach den planfestgestellten baulichen Veränderungen im Bereich der S/L-Bahn nicht mehr möglich sein; auch insoweit ist die Verlängerung der ASDA gerechtfertigt.

3.4.1.2.3 Allgemeine Verbesserung der Sicherheit

Schließlich bedeutet die Verlängerung der Stoppbahnen generell in vielen möglichen Betriebssituationen von Luftfahrzeugen einen erheblichen Sicherheitsgewinn. Dies gilt vor allem unter dem Gesichtspunkt, dass auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg bereits jetzt ca. ¼ Mio. Passagiere/Jahr im Linien- und Pauschalreiseverkehr befördert werden.

Es wäre verfehlt, wie teilweise gefordert wurde, die Länge der S/L-Bahn bzw. der stopways exakt auf die Betriebsdaten eines typischen am Platz verkehrenden Flugzeugmusters auszurichten. Die für die Anlegung von Betriebsflächen allein richtige Sicherheitsphilosophie geht von einem umgekehrten Ansatz aus. Hiernach ist unter der Berücksichtigung des gewünschten Flugbetriebs eine möglichst hohe Ausweisung von befestigten Betriebsflächen im Bereich der S/L-Bahn vorzusehen. Dies bedeutet objektiv ein Plus an Sicherheit. Das gilt auch unter subjektiven Gesichtspunkten, nämlich aus der Sicht des verantwortlichen Flugzeugführers, der bei größeren Flugbetriebsflächen in kritischen Situationen mehr Spielraum für Manövriermöglichkeiten hat, so dass die Anforderungen zur Bewältigung dieser Situationen geringer sind. Deshalb ist die geplante Optimierungsmaßnahme „Verlängerung der stopways“ nicht als Überdimensionierung des Verkehrslandeplatzes Augsburg anzusehen, sondern vernünftigerweise geboten.

3.4.2 Anpassung und Erweiterung des Rollbahnsystems sowie Erweiterung und Neubau von Vorfeldflächen

3.4.2.1 Rollbahnen

Die Veränderungen an den Rollbahnen bestehen im Wesentlichen darin, vom Vorfeld V1 (vgl. Plan der Flugbetriebsflächen) neue Querrollbahnen zur Parallelrollbahn zu schaffen und die Parallelrollbahnen im Osten und Westen so anzulegen, dass diese jeweils zu den Enden der Stoppbahnen führen.

Die Rollbahnen verbinden die S/L-Bahn mit den einzelnen Vorfeldern. An der Notwendigkeit der Rollbahnen II, III und IV bestehen hiernach keine Zweifel.

Es war jedoch zu berücksichtigen, dass die Rollbahnen I, V und VI zum Ende der jeweiligen Stoppbahn führen. Wie bereits dargestellt, dürfen diese mangels Einbeziehung in die S/L-Bahn nicht als zusätzliche Startbahn gerechnet werden. Dennoch ist diese Rollbahnführung gerechtfertigt.

Diese ergibt sich aus zwei Gründen:

Gemäß JAR-OPS 1.490 (c) (6) ist bei den Berechnungen der TOR, TOD und ASD der Pistenlängenverlust durch Ausrichten des Flugzeugs vor dem Beginn des Startlaufs zu berücksichtigen. Das Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts weist hierzu im Anhang S. 59 darauf hin, dass beim Einrollen einer Dash 8-400 aus einem in 90° zur Bahn einbiegenden Rollweg 13 bis 18 m von der TORA/TODA verloren gehen. Deshalb ist es planerisch nachvollziehbar, dass die AFG den Verlauf der Rollwege so gestaltet, dass die Ausrichtung der Luftfahrzeuge, insbesondere soweit es um die Flugleistungsklasse A geht, exakt an der Startposition/Anfang der S/L-Bahn

abgeschlossen werden kann. Mit der vorliegenden Planung kann das Einrollen in die Bahn unter einem 90° Grad-Winkel vor Beginn der Bahn erfolgen und es treten keine Verluste bei TORA/TODA und ASDA auf. Diese Rollweggestaltung bedeutet damit zugleich eine Erhöhung der Sicherheit.

Außerdem erweist sich diese Rollweggestaltung auch im Falle eines Startabbruchs und vollständigem Stillstand eines Luftfahrzeugs erst auf dem stopway als vorteilhaft, weil damit im Regelfall gewährleistet ist, dass das Luftfahrzeug ohne kritische Rollmanöver und ohne Schleppfahrzeug aus eigener Kraft in die Rollwege einrollen kann.

3.4.2.2 Erweiterung der Vorfeldflächen

Der Plan der Flugbetriebsflächen ist im Hinblick auf die ausgewiesenen Vorfeldflächen gerechtfertigt.

Beim Vorfeld V2 ist vor allem von Bedeutung, dass der gesteigerte Platzbedarf aus der prognostizierten Zunahme von Flugzeugen der Flugzeuggruppe P 2.1 und S 5.1 resultiert. Flugzeuge dieser Klasse benötigen einen vergleichsweise höheren Rangier- und Rollbereich. Auf einem Vorfeld wird Mischbetrieb durchgeführt. Es werden zahlreiche im Zusammenhang mit den Flugbewegungen stehende Tätigkeiten abgewickelt, z.B. Betankung und Beladung der Luftfahrzeuge sowie Ent- und Versorgungsaktivitäten. Außerdem muss ausreichend Verladeraum für Passagiertransportfahrzeuge, insbesondere Busse oder Lastkraftwagen, vorhanden sein.

Im Hinblick auf die Vorfelder V3 und V1 ist zu berücksichtigen, dass diese insbesondere von potentiellen luftfahrtaffinen Gewerbebetrieben für luftbetriebliche Aktivitäten, z.B. Wartung, genutzt werden sollen. Die großzügige Planung insbesondere des Vorfeldes V1 korrespondiert mit der entsprechend großzügigen Planung der Bauflächen. Es wäre planerisch inkonsequent, wenn die Dimensionierung der Vorfelder hinter der Dimensionierung der Hochbauflächen zurück bliebe.

Ausreichend dimensionierte Vorfelder bedeuten neben vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten auch ein Mehr an Sicherheit.

In diesem Zusammenhang ist eine weitergehende planerisch festzustellende Nutzungszuweisung auf den Vorfeldflächen, z.B. Ausweisung konkreter Flugzeugabstellpositionen, Vorfeld-Betriebsstraßen oder Standorte für Remote-Positionen, nicht geboten. Die Nutzungsart Vorfeldfläche stellt bezogen auf eine Flugplatzanlage eine hinreichend bestimmte Nutzungsart dar. Es war auch nicht geboten, wie teilweise gefordert, eine bestimmte oder begrenzte Zahl von Abfertigungspositionen auszuweisen, da kapazitätsbeschränkende Maßnahmen in diesem Bereich nicht veranlasst sind. Die Frage, mit welcher Anzahl von Flugbewegungen bis zum Prognosezeitpunkt zu rechnen ist, bestimmt sich nach dem Nachfragevolumen, nicht nach der Anzahl der Abstell-/Abfertigungspositionen. Bei einem Regionalflugplatz mit einem Bewegungsaufkommen wie in Augsburg ergeben sich die Grenzen der Flugbewegungen – abgesehen von der Frage des einzusetzenden Fluggeräts, welche insbesondere durch die Länge der S/L-Bahn determiniert wird – aus dem Nachfragevolumen hinsichtlich der einzelnen Flüge.

3.4.3 Verlegung und Erweiterung der Hochbauzone

Wie bereits dargestellt, liegt das gegenwärtige Abfertigungs- und Verwaltungsgebäude des Verkehrslandeplatzes Augsburg innerhalb der seitlichen Übergangsflächen. Diesbezüglich wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zuletzt mit Schreiben vom 07.09.1998 eine Ausnahme erteilt, jedoch erneut die bereits seit längerem geforderte vollständige Herstellung der Hindernisfreiheit gefordert (vgl. Schreiben vom 22.03.1995).
Die Verlegung der Hochbauzone in Richtung Süden ist also erforderlich.

Die verhältnismäßig großzügige Gestaltung der Hochbaufläche F2 ist wegen der bereits bestehenden Situation und der künftigen Entwicklung vernünftigerweise geboten. Dem Luftamt Südbayern, das am Verkehrslandeplatz Augsburg eine Luftaufsichtsstelle unterhält und für die Sicherheitskontrollen gem. § 29c LuftVG zuständig ist, ist bekannt, dass die Größe des gegenwärtigen Abfertigungsgebäudes im Hinblick auf einen angemessenen Komfort für die Nutzer sowie für die bedarfsgerechte Abwicklung der Passagierkontrollen (sowohl für das Handals auch das Reisegepäck) die Anforderungen nicht mehr ausreichend erfüllt. Insoweit ist es planerisch vernünftig, die Hochbauzone F2 so großzügig auszuweisen, dass ausreichend Kapazitäten vorhanden sind.

Auch die anderen Hochbauflächen sind im Vergleich zu den gegenwärtigen Möglichkeiten großzügig dimensioniert. Dennoch bestehen an der Planrechtfertigung keine Zweifel. Hier ist zu berücksichtigen, dass Flugplätze mit der Bedeutung eines Regionalflugplatzes und dem damit verbundenen Passagieraufkommen zunehmend einen Nutzungs- und Bedeutungswandel in der Richtung erfahren, dass ein Flugplatz nicht allein den Zweck hat, Passagiertransport durchzuführen, sondern dass daneben mit dem Flugbetrieb im engen Zusammenhang stehen-

de Dienstleistungen angeboten werden, z.B. luftverkehrs- und flugreisebezogene Güter, Hotel- und Konferenzbereiche für Fluggäste und Wartung. Hiermit wird die Bedeutung des Flugplatzes als regionaler Standortfaktor unterstrichen; dieser Wandel vollzieht sich gegenwärtig bereits in wesentlich größeren Dimensionen auf allen Verkehrsflughäfen, erfasst aber auch – in geringerem Umfang – Regionalflugplätze. Die Ausweisung ausreichender Hochbauflächen gewährleistet, marktnachfragegerecht luftfahrtaffine Gewerbeansiedlungen zu ermöglichen und in der Konkurrenzsituation zu anderen Flugplätzen erfolgreich bestehen zu können. Insofern ist es vernünftig, dass die AFG im Rahmen ihres Änderungs- und Ausbauvorhabens beantragt, die Hochbauzonen so umfassend auszuweisen, dass auf der Angebotsseite diesen geänderten Bedürfnissen ausreichend Rechnung getragen werden kann.

3.4.4. Verlegung der Flughafenstraße nach Süden

Diese Maßnahme ergibt sich als Folge der notwendigen Verlagerung der Hochbauzonen nach Süden. Infolge dessen verschiebt sich auch die Einfahrtshöhe von der St 2035 zum Flugplatz entsprechend nach Süden.

Die Planung ist auch deshalb gerechtfertigt, weil die Verlegung der Flughafenstraße die Möglichkeit eröffnet, eine neue, wesentlich leistungsfähigere Knotenpunktlösung bei der Einmündung der Erschließungsstraße in die St 2035 herzustellen. Diese neue Erschließungsstraße bedeutet sowohl für den Verkehr zum Flugplatz als auch für den nicht flugplatzbezogenen Verkehr eine Verbesserung der Sicherheit. Die gegenwärtige Kreuzungssituation wird zugunsten zweier Einmündungen (zum Verkehrslandeplatz und hiervon versetzt zur St 2381) entschärft, zusätzlich werden Radwege und eine Bushaltestelle nach aktuellem straßenbaulichen Stand der Technik angelegt.

3.4.5. Verlegung des Segelfluggeländes nach Süden

Auch diese Maßnahme resultiert aus der erforderlichen Verschiebung der Hochbauflächen nach Süden. Erweiterungen der Flugbetriebflächen sind mit dieser Verlegung nicht verbunden; es besteht jedoch die Möglichkeit, das neue Segelflugzentrum den aktuellen Bedürfnissen entsprechend zu gestalten.

3.4.6. Neubau eines Hubschrauberlandeplatzes

Der Verkehrslandeplatz Augsburg ist für den Betrieb mit Hubschraubern zugelassen. Würde der am Verkehrslandeplatz Augsburg anfallende Hubschrauberverkehr allein auf der S/L-Bahn abgewickelt werden, würde dies insbesondere die Leichtigkeit, Sicherheit und Pünktlichkeit des Luftverkehrs im Rahmen des Liniendienstes erschweren. Der neu ausgewiesene Hubschrauberlandeplatz wird insbesondere zur Hubschrauberschulung genutzt. Bisher erfolgte dieser Betrieb auf dem nicht befestigten Teil des Flugplatzgeländes südlich der Zufahrtsstraße auf der Grundlage einer Außenstart-/-landeerlaubnis gemäß § 25 LuftVG. Da dieser Hubschrauber-Flugbetrieb jedoch dauerhaft ist, kann er nicht unbefristet auf dieser Rechtsgrundlage betrieben werden. Durch die Ausweisung des Platzes wird dieser Problemkreis einer planerisch vernünftigen Lösung zugeführt.

3.4.7. Neubau einer ILS-Anlage für die Landerichtung 07

Die entsprechende Anlage besteht aus einem Gleitweg- und Landekurssender sowie einem Voreinflug- und einem Haupteinflugzeichen.

Mit dieser Maßnahme wird es ermöglicht, Präzisionsanflüge der Betriebsstufe I auch im Hinblick auf die Landerichtung 07 durchzuführen.

Diese Ausbaumaßnahme bedeutet ein erhebliches Mehr an Sicherheit und ist somit gerechtfertigt.

3.4.8 Erweiterung des Flugplatzgeländes

Durch den Ausbauplan wird das Flugplatzgelände deutlich erweitert. Die Erweiterung im Süden und Osten ergibt sich aus der Verlegung und Vergrößerung der Hochbauzone nach/im Süden und der zusätzlichen Ausweisung einer solchen im Osten. Wie bereits dargestellt, ist die Erweiterung nach Norden wegen der notwendigen Einstufung des Flugplatzes gemäß ICAO erforderlich; diese Anforderungen sehen vor, dass ein Streifen von 300 m Breite entlang der S/L-Bahn einschließlich der Stoppflächen anzulegen ist und die seitlichen Hindernisfreiflächen das Maß 1 zu 7 aufweisen. Der Streifen ist hindernisfrei zu gestalten, so dass der Flugplatzzaun nach Norden zu verschieben ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Änderungsplanung für den Verkehrslandeplatz Augsburg zur Erfüllung des gegenwärtigen und künftigen Bedarfs erforderlich ist und hierbei der Erhöhung der Sicherheit sowie der quantitativen und qualitativen Verbesserung der Nutzbarkeit dient. Zugleich ist der Ausbau wegen der infrastrukturellen Bedeutung des Landeplatzes für die gesamte Region gerechtfertigt.

3.5. Einwendungen zur Planrechtfertigung

Gegen die Ausbauplanung wurde eingewandt, hierfür bestünde kein öffentliches Interesse, da ein Großteil des Flugbetriebs nur dem Sport oder Hobby einiger Privatpiloten diene. Dies ist unzutreffend; sowohl die Untersuchung der IHK als das Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts bestätigen, dass der Verkehrslandeplatz Augsburg einen überaus hohen Anteil geschäftlich begründeter Flüge abwickelt. Außerdem sind die Bezeichnungen „Sport- und Hobbyfliegerei“ irreführend und unzutreffend. Die Luftrechtsvorschriften stellen auf den Luftverkehr als solchen, nicht aber auf einen bestimmten Flugzweck, z.B. Sport, Hobby oder Vergnügen, ab. Als Sport lassen sich allenfalls Tätigkeiten wie z.B. Ballonfahren, Fallschirmspringen oder Segelfliegen bezeichnen. Abgesehen davon, dass privat motivierter Verkehr ein legaler und im Wirtschaftsleben der Bundesrepublik Deutschland bedeutsamer Wirtschaftszweig ist, wird eine Trennung zwischen Verkehrszwecken, die dem Vergnügen dienen, und solchen, bei denen ein wichtiger, vernünftiger oder von jedermann akzeptierter Anlass besteht, weder in der Großluftfahrt noch im Schienen- oder Straßenverkehr für zulässig oder realisierbar gehalten. Die Gemengelage erlaubt häufig auch keine klare Zuordnung, da ein Auto- und Flugzeugausflug mit Geschäftsfreunden, welcher der Besprechung oder Anbahnung von geschäftlicher Aktivitäten dient, ebenso schwer einzuordnen ist wie eine Sonntagsreise mit einem Flug, die erst am Montag Geschäftszwecken dient. Auch die Urlaubsreise als Teil des Wirtschaftszweiges Fremdenverkehr ist zwischenzeitlich zur Normalität geworden und dient der grundrechtlichen Entfaltung der Persönlichkeit gemäß Art. 2 Abs. 1 GG, fördert das Bruttosozialprodukt und sichert als nicht unerheblicher Wirtschaftsfaktor zahlreiche Arbeitsplätze. Der Luftverkehr stellt neben dem Verkehr auf Schiene, Straße oder Wasser eine eigenständige Verkehrsart dar. Bei der Planfeststellung war daher nicht primär auf den Zweck der einzelnen Flugbewegungen, sondern auf den Luftverkehr in seiner Gesamtheit abzustellen.

Auch soweit vorgetragen wurde, der Verkehrslandeplatz Augsburg diene nur einer privilegierten und teilweise nicht einmal einheimischen Minderheit, be-

laste dagegen eine Mehrheit, kann dieses Argument der Ausbauplanung nicht entgegengehalten werden.
So hat die Marktuntersuchung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts ergeben, dass im Durchschnitt jeder zweite Einwohner im Luftverkehrsmarkt Augsburg im Jahre 1998 eine Flugreise, sei es im Linien- oder Touristikverkehr, unternommen hat. Hierbei haben 21% dieser Fluggäste den Flugplatz Augsburg genutzt, was angesichts des wesentlich umfangreicheren Flugangebots der Flughäfen München und Stuttgart einen beachtlichen Nutzeranteil darstellt. Insoweit stellen die Nutzer des Verkehrslandeplatzes Augsburg nicht nur einen geringen Prozentsatz der Gesamtbevölkerung dar.

Das Luftamt Südbayern hat an mehreren Tagen eine Untersuchung über den Nutzerkreis des Verkehrslandeplatzes Augsburg durchgeführt und methodisch die Herkunft der am Flugplatz Augsburg geparkten Kraftfahrzeuge analysiert. Diese Untersuchung hat ergeben, dass über 65% der Kraftfahrzeuge in Augsburg bzw. den Nachbarkreisen zugelassen waren. Die Nutzung des Verkehrslandeplatzes Augsburg durch Einheimische (Stadt Augsburg und Umland) wird sich prognostisch in Zukunft sogar noch verstärken.

Durch den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg wird dieser nicht zum Ersatzflughafen für den Verkehrsflughafen München dergestalt, dass Flüge, die bisher ab München durchgeführt wurden, nach Augsburg umgelagert werden. Für diese Verlagerung wurde von Einwendern insbesondere auf das Flughafenkonzept der Bundesregierung vom 5.6.2000 verwiesen. In diesem Konzept, das keinen normativen Charakter aufweist, sondern ein politisches Handlungsprogramm darstellt, werden unter Ziff. 4.2.4 Aussagen zur Flughafenkooperation getroffen: „... in der Zusammenarbeit von Flughäfen mit Satellitenflugplätzen in der Region...liegen Entlastungspotentiale...“ Das Konzept kommt bei dieser Frage allerdings zu dem Ergebnis, dass die bisherigen Beispiele von Flughafenkoordinationen trotz deutlicher Preis- und Kapazitätsvorteile und relativ geringer Entfernung der kooperierenden Flugplätze nicht zu spürbaren Verlagerungen geführt haben. Nach aller Erfahrung

lässt sich ein lokal oder regional vorhandener Luftverkehrsbedarf auch nicht einfach „wegverlagern“ i.S. einer besseren Ausnutzung woanders vorhandener Kapazitäten. Bezogen auf die Kooperation zwischen dem Flughafen München und dem Verkehrslandeplatz Augsburg ergäbe eine derartige Verlagerung in nennenswertem Umfang keinen Sinn, da – wie gutachterlich nachgewiesen – durch die beantragten Veränderungen an der S/L-Bahn lediglich eine Verbesserung für die Startabbruchsituation erreicht wird. Der Luftverkehr mit Verkehrsflugzeugen, z.B. eines A 319 oder einer B 737-700, wie sie typischerweise am Verkehrsflughafen München für Linien- und Charterflüge eingesetzt werden, ist – wie ebenfalls gutachterlich nachgewiesen – am Verkehrslandeplatz Augsburg wirtschaftlich nicht darstellbar. Hierzu wäre zumindest erforderlich, dass die Bahnlänge im Bereich von 2.000 m läge. Zwar ist die FMG an der AFBG gesellschaftsrechtlich beteiligt, diese Beteiligung hat jedoch primär strategische Bedeutung und soll durch Nutzung von Synergieeffekten betriebswirtschaftliche Kosten senken. Auch das Flughafenkonzept kommt zu dem Ergebnis, dass die Kooperationsvorteile im Erfahrungsaustausch und gemeinsamen Nachfragen liegen. Im Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts (S. 39) wird hierzu festgestellt, dass das Flugangebot ab Augsburg auf der Grundlage eines optimierten Zustands der befestigten Piste wie bisher vorrangig auf Nischenziele beschränkt bleibt.

In diesem Zusammenhang wurde eingewandt, die Bewegungszahlen in Augsburg würden erheblich zunehmen, da gem. dem o.g. Flughafenkonzept der Bundesregierung der Flugplatz Augsburg zum Satellitenflughafen von München würde. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, dass sich das Flughafenkonzept dabei auf ein attraktives Angebot für die Allgemeine Luftfahrt abseits der internationalen Verkehrsflughäfen bezieht, nicht auf eine Verlagerung des Linien- und Charterverkehrs. Zwar seien an allen internationalen Verkehrsflughäfen (wie in München) gesonderte Terminals zur Abfertigung für die Allgemeine Luftfahrt eingerichtet, allerdings bestünden besonders in Tageszeiten hoher Auslastung und geringer Slot-Verfügbarkeit Kapazitätsengpässe.

Im Verhältnis zu München ist nicht zu erwarten, dass nennenswerte Teile der Allgemeinen Luftfahrt nach Augsburg abwandern. Ein Großteil der am Flughafen München ansässigen Nutzer im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt sind an den Standort München gebunden. Darüber hinaus zeigen die Erfahrungen, dass Kapazitätsengpässe vor allem auch aus der Luftraumstruktur resultieren und nicht zwingend aus einem Slot-Mangel am Flughafen. Insoweit wäre eine Abwanderung nach Augsburg nicht direkt mit Vorteilen für den Luftfahrzeugnutzer verbunden.

Gegen die Methodik zur Prognose von Flugbewegungen wurde eingewandt, diese habe sich, bezogen auf einen bestimmten Flugplatz, an der technischen Kapazität dieser Flugplatzanlage zu orientieren. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Wie im Bereich des Straßenverkehrs ist der Zweck einer Prognose, den zu erwartenden Flugbetrieb zu ermitteln. Dieser wird – insbesondere bei einem Flugplatz wie Augsburg –in aller Regel hinter der technischen Kapazität zurückbleiben. Hiervon zu unterschieden ist der mögliche Flugbetrieb. Auf ihn abzustellen würde bedeuten, dass der Flugplatzbetreiber mit Folgen/Folgekosten belastet würde (insbesondere beim Umgriff des erforderlichen passiven Schallschutzes), die aufgrund der voraussichtlichen Entwicklung nicht geboten/vertretbar wären. Dies wäre unverhältnismäßig.

Zum Teil wurde gefordert, es sollte – anstatt den Flugplatz Augsburg auszubauen – eine zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes Lagerlechfeld angestrebt werden. Hierfür wäre zum einen erforderlich, dass ein entsprechender Antrag vorläge, über den das Luftamt Südbayern entscheiden könnte, zum anderen wäre erforderlich, das von Seiten des Bundesverteidigungsministeriums Bereitschaft bestünde, eine zivile Mitbenutzung zu ermöglichen bzw. den Standort aufzugeben und für die Zivilfliegerei zu öffnen. Aktuelle Anfragen beim Bundesministerium für Verteidigung haben jedoch ergeben, dass eine Mitbenutzung mit umfangreichem zivilem Flugbetrieb und hohem Passagieraufkommen auf Grund von munitionstechnischen Sicherheitsbestim-

mungen und der durch eine zivil-gewerbliche Mitbenutzung zu erwartenden Beeinträchtigungen des militärischen Übungsbetriebs ausgeschlossen ist.

Im Übrigen ist der Ausbau des Verkehrslandeplatz Augsburg kein Sonderfall einer Flugplatzerweiterung; vielmehr werden gegenwärtig/wurden in jüngster Zeit an den meisten Regionalflugplätzen bauliche Veränderungen durchgeführt. So wurden z.B. beim Verkehrsflughafen Friedrichshafen die S/L-Bahn von Grund auf saniert und die entsprechenden Betriebseinrichtungen für Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe CAT III eingerichtet. Der Verkehrslandeplatz Paderborn/Lippstadt wird ein zusätzliches Abfertigungsmodul einrichten und sein Parkhaus erweitern. Auf dem Verkehrslandeplatz Münster/Osnabrück wurde ein neues Abfertigungsgebäude errichtet. Der Verkehrsflughafen Dortmund-Wickede hat ein neues Terminal mit einer Abfertigungskapazität von 1,5 Mio. Fluggästen eingeweiht; die S/L-Bahn wird von 1.450 m auf 2.000 m verlängert, daneben werden die Rollwege angepasst, das Instrumentenlandesystem komplettiert und die Luftfahrzeug-Tonnagenbegrenzung auf 75 t heraufgesetzt. Betrachtet man diese deutschlandweit durchgeführte Aufwertung von Regionalflugplätzen, ist der Antrag der AFG keinesfalls ungewöhnlich oder gar spekulativ, sondern konsequent an die allseits erkannte Marktentwicklung angepasst.

In diesem Zusammenhang wurde auch vorgetragen, die Erwartungen der AFG zur künftigen Bedeutung des Verkehrslandeplatzes seien zu wenig abgesichert und insoweit spekulativ. Dem kann nicht gefolgt werden. Bereits aus dem Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts ergibt sich die zunehmende Bedeutung des Platzes insbesondere für den Linien- und Charterverkehr. Außerdem wäre es falsch, Überlegungen hinsichtlich der Bedeutung eines Verkehrsträgers und der dazu gehörenden Infrastruktureinrichtungen allein mit der Frage nach einem kurzfristig messbaren, konkreten „Mehrbedarf“ für eine Region zu verknüpfen. Jede Verkehrseinrichtung dient nicht nur dazu, einen bereits vorhandenen und definierten Bedarf zu decken, sondern beinhaltet gleichzeitig ein mittel- und langfristiges Entwicklungspo-

tenzial. Die abstrakte Verbesserung von Standortvorteilen gehört zu den Optionen für die Zukunft, die – losgelöst vom aktuell Berechenbaren – auch als Chance für größere Zeiträume zu werten und zu behandeln ist. Gerade die zu erwartende zunehmende Verkehrsverdichtung auf der Straße führt zwangsläufig zu einem steigenden Bedarf an schnellen Verkehrsmitteln, der von der Großluftfahrt und den schienengebundenen Schnellverkehrsmitteln nur zwischen den großen Wirtschaftszentren, nicht jedoch in der Fläche abgedeckt werden kann. Hier bietet sich das Flugzeug an, um größere Distanzen auch abseits der Hauptzentren in kurzer Zeit zu überwinden, ohne dass für die gesamte Strecke die entsprechende bauliche Infrastruktur vorhanden sein müsste. Unabhängig von der Leistungsfähigkeit als Massenverkehrsmittel verbraucht der Luftverkehr unvergleichbar weniger Fläche als andere Verkehrsmittel. Je höher zudem in Zukunft die Verkehrsdichte auf den Fernstraßen sein wird, desto mehr wird das Flugzeug zur verkehrlichen Alternative. Ein Flugplatz bietet insoweit einen Standortvorteil, dessen Bedeutung zunehmen wird. Eine dem Bedarf entsprechende Infrastruktur stellt ein gesamtwirtschaftliches Plus dar und ist in dieser Wertigkeit für die Planrechtfertigung, aber auch in der Abwägung mit evtl. entgegenstehenden lokalen Interessen, zu berücksichtigen.

Die Bedeutung des Platzes als aktueller Standortvorteil wird auch daraus ersichtlich, dass die Stadt Augsburg als möglicher Standort für eine neues BMW-Werk bis unter die letzten fünf Auswahlkandidaten gekommen ist – bei weit über 300 Standortangeboten. Es ist bekannt, dass die Auswahlentscheidung wesentlich auch von der Verkehrsinfrastruktur des Standorts bestimmt war.

Zum Teil wurde eingewandt, in der Prognose über die Anzahl der zu erwartenden Flugbewegungen sei vor allem die Ansiedlung des Legoland-Spielparadieses in Günzburg einzubeziehen. Eine Anfrage bei Legoland in Dänemark hat ergeben, dass über 95% der Besucher dort nicht mit dem Flugzeug, sondern mit dem Kraftfahrzeug oder der Bahn/dem Bus anreisen,

insbesondere weil diese Freizeiteinrichtung von Familien besucht wird, für die die Reise mit einem Flugzeug verhältnismäßig teuer wäre. Dass dies auch für Günzburg gilt, ist schlüssig, insbesondere wenn man die günstige Anbindung an die A 8 und die Nähe zum AK Ulm berücksichtigt. Außerdem dürfte sich evtl. Flugzeug-Charterverkehr zu Legoland auf Stuttgart und Augsburg verteilen. Im Übrigen hat der Gutachter des Verkehrswissenschaftlichen Instituts gerade eine erhebliche Steigerung des Linien- und Charterverkehrs für Augsburg prognostiziert, so dass vereinzelte Charterflüge bezogen auf Legoland in diesem prognostizierten Verkehr enthalten sind/nicht und zusätzlich nicht erheblich ins Gewicht fallen. Die gleichen Überlegungen treffen im Wesentlichen auch für den geplanten DINA-(Ferienhaus-) Park zu.

Zur Forderung, die AFG habe zusätzlich ein Gesamtkonzept für den Flugplatz für einen Zeitraum von 15 Jahren vorzulegen und hierbei zwischen Geschäfts- und Urlaubsflügen zu differenzieren, ist nicht berechtigt. Aus dem Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts kann entnommen werden, wie sich die Anzahl der Linien- und Charterflugbewegungen sowie der individuellen (Geschäfts-) Flüge entwickeln wird. Die AFG hat mit den vorgelegten Unterlagen, insbesondere dem Plan der baulichen Anlagen und der Betriebsflächen schlüssig dargelegt, dass die Planung dazu dient, die prognostizierte Nachfrage bedarfs- und zeitgerecht abzuwickeln. Die Vorlage zusätzlicher Konzepte ist zur Feststellung der Notwendigkeit der Änderungsplanung – aber auch zur Ermittlung der durch das Vorhaben zu erwartenden Auswirkungen und der deshalb einzustellenden Belange – nicht erforderlich.

4. Keine unüberwindbaren Planungsleitsätze

Dem Antrag der AFG stehen keine unüberwindbaren Planungsleitsätze entgegen. Planerische Zielvorstellungen von durch das Ausbauvorhaben sonst berührten Rechtsmaterien gehen als zu berücksichtigende Belange in die gebotene Abwägung mit den übrigen Belangen einschließlich des öffentlichen Interesses am Luftverkehr ein und werden hierdurch mit dem entsprechenden Gewicht zur Geltung gebracht.

5. Abwägung

Die Abwägung der von der Ausbauplanung berührten öffentlichen Belange, insbesondere der Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung, des Städtebaus, des Natur- und Bodenschutzes und der Landschaftspflege, der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes, der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm, der Lufthygiene sowie des Straßenverkehrs und der privaten Belange, insbesondere der Schutz des Eigentums, unter- und gegeneinander ergibt die Zulässigkeit des Änderungsvorhabens.

Dazu im Einzelnen:

5.1 Eignung des Geländes

Das bestehende und künftig vorgesehene Gelände des Verkehrslandeplatzes Augsburg ist für den beantragten Ausbau geeignet.

Bei der Beurteilung dieser Frage kommt es in erster Linie auf flugtechnische Gesichtspunkte an. Die Frage, ob möglicherweise ein anderer Standort unter Gesichtspunkten der Raumordnung und Landesplanung, des Städtebaus sowie des Fluglärmschutzes besser geeignet wäre, ist für die Beurteilung der Geländeeignung im technischen Sinn nicht entscheidend. Diese Frage wäre an dieser Stelle nur zu prüfen, wenn für das beantragte Vorhaben der Antragstellerin mehrere Standorte in Betracht kämen. Das ist hier nicht der Fall.

Auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg starten und landen bereits seit Jahrzehnten Flugzeuge aller zugelassenen Klassen.
Deshalb hatte die Antragstellerin gemäß § 51 Abs. 2 Satz 2, Abs. 1 Nr. 4 LuftVZO auch kein Gutachten über die Eignung des Flugplatzes Augsburg vorzulegen.

Die flugklimatologischen Verhältnisse des Flugplatzes und seiner Umgebung begründen keine Zweifel an der Eignung des Geländes. Deshalb wurde die Antragstellerin gemäß § 51 Abs. 2 Satz 2, Abs. 1 Nr. 5 LuftVZO von der Vorlage eines Gutachtens des Deutschen Wetterdienstes über die flugklimatologischen Verhältnisse des Flugplatzes Augsburg und seiner Umgebung befreit.

Die in vielen Einwendungen zum Ausdruck gebrachte Befürchtung, der künftige Flugbetrieb werde für die Umgebung des Flugplatzes eine besondere Gefahr darstellen, weil es zum Absturz von Flugzeugen über bebautem Gebiet kommen könne, stellt die (technische) Geländeeignung nicht in Frage. Auf diesen Einwand ist einzugehen bei der Abwägung mit den Belangen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (s. 4.6).
Auch die zum Teil geäußerte Befürchtung einer Kollision von Militärflugbetrieb (insbesondere von den Militärflugplätzen Lager Lechfeld und Memmingerberg) und Zivilflugbetrieb ist unbegründet. Für den Verkehrslandeplatz Augsburg besteht eine Kontrollzone, in der für jede Flugbewegung eine Freigabe durch die Flugsicherung erforderlich ist.

Die Geländeeignung betrifft auch die konkret vorgesehenen Ausbaumaßnahmen. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat aus flugsicherungstechnischer und –betrieblicher Sicht keine Einwände gegen den Ausbau. Zwar hat diese Fachstelle darauf hingewiesen, das zum LLZ Auflagen und Ausnahmegenehmigungen erforderlich sind, sowie eine Gleitwinkelanpassung und Neupositionierung der PAPI–Anlage erfolgen müsse. Außerdem

sei bei vollwertigem IFR–Verkehr gegebenenfalls mit Beschränkungen für Segelflüge zu rechnen. Es dürften gleichzeitig keine Rollbewegungen auf dem Parallelrollweg 25 und Abflüge 25 durchgeführt werden. Im Übrigen sei der Streifen und die seitliche Übergangsfläche von 1 : 7 hindernisfrei zu halten, so dass gegebenenfalls bauliche Anlagen zu entfernen seien. Gleichzeitiger Flugbetrieb auf dem Segelfluggelände und dem Hubschrauberlandeplatz sei grundsätzlich nicht möglich, außerdem sei vor Realisierung der Baumaßnahme ein ILS–Gutachter zu beteiligen.

Diese Vorgaben stehen der Geländeeignung für den Ausbau des Flugplatzes nicht entgegen. Durch die Änderungsplanfeststellung wird das Flugplatzgelände nördlich der S/L–Bahn und der 300 m-Streifen in das Gelände einbezogen, so dass gesichert ist, dass er frei von Vertiefungen und sonstigen Hindernissen, die sich gegebenenfalls aus einer landwirtschaftlichen Nutzung ergeben könnten, bleibt; im südlichen Streifenbereich werden keine Bauzonen ausgewiesen. Die Höhe der Bauzonen ist im Übrigen so limitiert, das in die innere Hindernisbegrenzungsfläche keine Bauwerke und sonstigen Erhebungen hineinragen; dies betrifft auch die äußere Hindernisbegrenzungsfläche. Soweit auf dem Flugplatz und in seinem Umgriff vorhandene Bebauung bereits gegenwärtig und auch künftig Luftfahrthindernisse darstellen, bedürfen diese unter Bestandsgesichtspunkten einer gesonderten Bewertung bzw. ist in gesonderten Verfahren zu prüfen, inwieweit ein Abtragen dieser Hindernisse möglich ist. Jedenfalls stehen diese bereits bestehenden Hindernisse der Eignung des Geländes für den Ausbau nicht entgegen.

Soweit die Vorgaben der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH flugbetriebliche Fragen betreffen, die erst nach vollzogenem Ausbau einer Regelung zugeführt werden müssen, sind diese im Rahmen des sich an die Planfeststellung anschließenden luftrechtlichen Änderungsgenehmigungsverfahren und ggf. eines Verfahren zur Änderung der Flugbetriebsordnung zu berücksichtigen.

Auch unter dem Gesichtspunkt der ausreichenden Erschließung bestehen keine Zweifel an der Geländeeignung.

Die künftige Flugplatzzufahrt wird in Abstimmung mit dem Straßenbauamt Augsburg so gestaltet und ausgebaut, dass der prognostizierte Straßenverkehr behinderungsfrei aufgenommen werden kann. Auch die Einfahrt in die St 2035 und die Einmündung der St 2381 werden so geändert, das die Sicherheit und Leichtigkeit des flugplatzbezogenen und nicht flugplatzbezogenen Straßenverkehrs ausreichend gewährleistet ist.
Auch die Erschließung der Flächen für den Segelflugbetrieb ist gesichert.

5.2 Raumordnung und Landesplanung

Der Antrag der AFG ist raumverträglich und raumordnerisch umweltverträglich.

Maßstab für die raumordnerische Beurteilung des Änderungsvorhabens waren neben den Raumordnungsgrundsätzen des ROG und Art. 2 Bayer. Landesplanungsgesetz (BayLplG) die im LEP und im Regionalplan für die Region Augsburg (RP 9) enthaltenen Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie die sonstigen Erfordernisse der Raumordnung. Darüber hinaus waren die in Aufstellung befindlichen Ziele der Gesamtfortschreibung des LEP (LEP-Fortschreibungsentwurf) und der 2. Änderung des RP 9 (RP 9-Fortschreibungsentwurf) zu berücksichtigen (§ 3 Nr. 4 ROG).

5.2.1 Wirtschaft und Verkehr

Für diese Bereiche führt das Vorhaben ausschließlich zu positiven Auswirkungen.

Der Antrag der AFG fördert entscheidend die Raumstruktur und die Entwicklung zentraler Orte (LEP A II 1.2 Satz 1, A II 2.4.1, A IV 1.9.2, RP 9 A II 1.4).

Der Verkehrslandeplatz Augsburg ist eine bedeutende gemeingebräuchliche Verkehrs-Infrastruktureinrichtung, die neben ihrem Angebot in den Luftverkehrssegmenten Linien-, Charter- und Werkverkehr ein wichtiger Standortfaktor für den Wirtschaftsraum Bayerisch-Schwaben darstellt. Das Änderungsvorhaben erhält und sichert diesen Landeplatz und damit die mit ihm verbundenen Vorteile.

Auch im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur wirkt sich das Vorhaben in hohem Maße positiv auf die Region aus (LEP B X 1.4, 5.1 Abs. 4, RP 9 B X 4.1, RP 9-Fortschreibungsentwurf B IX 5.1).
Der Verkehrslandeplatz Augsburg ergänzt die vorhandenen Verkehrseinrichtungen im Raum Augsburg in idealer Weise. Das Vorhaben stellt einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung dieser Infrastruktur dar. Dieser Gesichtspunkt ist deshalb auch von besonderer Bedeutung, da in Zeiten zunehmender internationaler Verflechtungen von Produktion und Handel einschließlich der Globalisierung sowie der Ausweitung der Märkte für die Unternehmen der Region der Austausch von Gütern und Dienstleistungen zunehmen wird. In diesem Zusammenhang sind die Unternehmen auf eine angemessene Verkehrsinfrastruktur angewiesen bzw. eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur verbessert auch die Konkurrenzfähigkeit.

Schließlich wirkt sich das Vorhaben auch erheblich positiv auf die Belange der gewerblichen Wirtschaft aus (§ 2 Abs. 2 Ziffer 9 Satz 2 ROG, LEP-Fortschreibungsentwurf B II 5.1).
Aus den Passagierzahlen, Umfragen und Gutachten ergibt sich, dass der Verkehrslandeplatz Augsburg in hohem Maße für Verkehrszwecke in Anspruch genommen wird. Diese Inanspruchnahme ist zum erheblichen Teil beruflich motiviert. Der bedarfsgerechte Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg stellt im Interesse der gewerblichen Wirtschaft sicher, dass dieser Bedarf auch künftig befriedigt werden kann

und damit die Wettbewerbssituation der Unternehmen im Verdichtungsraum Augsburg erhalten bleibt.

5.2.2 Städtebau, Natur und Landschaft

Trotz im Hinblick auf diese Belange z.T. nachteilhafte Auswirkungen steht das Vorhaben in Einklang mit den entsprechenden Erfordernissen der Raumordnung (LEP B II 1 Abs. 1 Satz 1, 1.1 Abs.1 Nr. 1, RP 9 B II 1.2).
Der Verkehrslandeplatz Augsburg liegt zwar außerhalb von Wohngebieten. Mit seinen Lärmauswirkungen auf die Umgebung, insbesondere im Bereich der östlichen und westlichen Verlängerung der An-/Abfluggrundlinie, treten jedoch erhebliche Lärmbelastungen auf, die die Wohnqualität in Teilen des Oberzentrums Augsburg, des Siedlungsschwerpunkts Gersthofen und des Kleinzentrums Affing deutlich vermindern. Durch den Ausbau wird die Lärmbelastung in den betroffenen Bereichen zunehmen. Allerdings sind die meist belasteten Gebiete nur bedingt für weitere Ansiedlungen entwicklungsfähig.

Insbesondere aufgrund des verhältnismäßig geringen Flächenentzugs für die Landwirtschaft weist das Vorhaben keine wesentlich negativen Auswirkungen auf die Realisierung raumordnerischer Ziele für die Landwirtschaft (LEP B III 1.2 Satz 1, LEP-Fortschreibungsentwurf B III 1.1, RP 9 B III 1.1) auf.

Von wasserwirtschaftlicher Bedeutung sind die mit dem Vorhaben verbundenen Versiegelungen. Andererseits wird eine grundwasserschonende Entwässerung des Platzes durchgeführt. Das Vorhaben ist mit den Erfordernissen des Schutzes von Grundwasser und Oberflächenwasser unter raumordnerischen Gesichtspunkten (LEP B XII 1.1, 2.1.1 Satz 1, LEP-Fortschreibungsentwurf B I 3.1.2.1) vereinbar.

Das Vorhaben führt zu zusätzlichen Belastungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind jedoch geeignet, diesen auch landesplanerischen Belang (Art. 2 Ziffer 12 Sätze 1 und 2 BayLplG, RP 9 B I 4.2.1) ausreichend zu kompensieren.

Das Vorhaben führt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (LEP B X 1.1 Satz 1).
Andererseits ist mit einer erhöhten Verkehrsbelastung der St 2035 zu rechnen, so dass der Knotenpunkt der Flugplatz-Erschließungsstraße mit der St 2035 nach Maßgabe der relevanten Verkehrsprognose auszubauen ist.

5.2.3 Technischer Umweltschutz

Dieser raumordnerische Belang wird von dem Änderungsvorhaben in nicht unerheblicher Weise negativ berührt. Die Lärmauswirkungen des Vorhabens führen sowohl zu einer Erhöhung der Mittelungs- als auch der verhältnismäßig lauten Einzelpegel. Die Lärmzunahmen liegen im Westen des Flugplatzes höher als im Osten, so dass insbesondere im Siedlungsbereich Gersthofen in der Näher der BAB A 8 mit einer deutlichen Erhöhung der Lärmpegel zu rechnen ist. Darüber hinaus sind die Belastungen durch Hubschrauberflüge und Triebwerksprobeläufe zu berücksichtigen.
Durch aktive und passive Maßnahmen zum Lärmschutz ist es möglich, die Beeinträchtigungen zu minimieren. Gleichwohl lässt sich das Vorhaben unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes nicht vollständig mit den Zielen LEP B XIII 3.2 und LEP-Fortschreibungsentwurf B V 6.4 in Übereinstimmung bringen.

5.2.4 Raumordnerische Gesamtabwägung

In die raumordnerische Gesamtabwägung waren die Auswirkungen der von dem Vorhaben berührten Belange der Raumordnung und des überörtlichen Umweltschutzes zu bewerten und nach dieser Maßgabe in die Gesamtabwägung einzustellen.

5.2.4.1 Positive raumordnerische Effekte

Im Hinblick auf Belange der Raumstruktur, des Systems der zentralen Orte, der Verkehrsinfrastruktur und der gewerblichen Wirtschaft wirkt sich das Vorhaben in erheblicher Weise positiv aus.

5.2.4.2 Neutrale raumordnerische Auswirkungen

Im Hinblick auf die Belange der Landwirtschaft, der Wasserwirtschaft, des Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrssicherheit und der Straßenverkehrserschließung steht das Änderungsvorhaben bei Beachtung der geforderten Maßgaben im Einklang mit der Raumordnung.

5.2.4.3 Negative raumordnerische Auswirkungen

Zu den Belangen des Siedlungswesens und des Lärmschutzes wirkt sich das Änderungsvorhaben nachteilhaft aus. Auch bei umfangreichen Schallschutzmaßnahmen verbleiben nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen.

5.2.4.4 Gesamtabwägung

Im Rahmen der raumordnerischen Gesamtabwägung war besonders stark zu gewichten, dass der Verkehrslandeplatz Augsburg sowohl singulär als auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln eine Infrastruktureinrichtung von erheblicher Bedeutung für die Wirtschaft des Oberzentrums Augsburg sowie dem gesamten Bereich Bayerisch-Schwaben darstellt und sein bedarfsgerechter Ausbau ihn in seiner Funktion als wichtigen Standortfaktor stärkt. Die steigenden Passagierzahlen zeigen, dass der Verkehrslandeplatz Augsburg von der – auch ansässigen – Bevölkerung sowohl zu beruflichen als auch zu Ferienzwecken in erheblichem Maße angenommen wird. Auch dies ist im Rahmen der Gesamtabwägung zu Gunsten des Änderungsvorhabens zu berücksichtigen. Zwar führt es zur weiteren Steigerung der bereits durch Fluglärm belasteten Gebiete im Umgriff des Flugplatzes, was zu Ängsten sowie Nachteilen für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung führen kann. Die notwendigen Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes tragen jedoch dazu bei, diese nachteilhaften Auswirkungen auf ein Maß zu verringern, das als erträglich angesehen werden kann.

Aufgrund der überragend positiven Auswirkungen sind die verbleibenden negativen Auswirkungen nachrangig.

5.2.5 Ergebnis

Unter Beachtung der von der Regierung von Schwaben als Höherer Landesplanungsbehörde geforderten Maßgaben entspricht der Ausbau

des Verkehrslandeplatzes Augsburg, so wie er von der AFG beantragt wurde, den Erfordernissen der Raumordnung.

5.3 Städtebau

Die Belange des Städtebaus wurden bei der Planung in ausreichendem Maße beachtet.

5.3.1 Bedeutung der kommunalen Planungshoheit

Für das Änderungsvorhaben gilt gemäß § 38 BauGB der Vorrang der Fachplanung. Hiernach sind auf (luftrechtliche) Planfeststellungsverfahren für das sich auf das Gebiet zweier Gemeinden erstreckende Vorhaben (von überörtlicher Bedeutung) die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden, wenn die Gemeinden beteiligt werden; allerdings sind die städtebaulichen Belange zu berücksichtigen. Dies erfolgte im vorliegenden Fall im Rahmen der Abwägung.

Hierbei geht es um die Interessen der unmittelbar betroffenen und umliegenden Gemeinden, durch das Änderungsvorhaben nicht mehr als unbedingt erforderlich in ihrer Planungshoheit, die als Teil des Selbstverwaltungsrechts verfassungsrechtlich geschützt ist (Art. 28 Abs. 2 GG, Art. 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 Bayerische Verfassung – BV –), beeinträchtigt zu werden.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens war daher zu ermitteln, ob das Änderungsvorhaben mit seinen Auswirkungen hinreichend bestimmte gemeindliche Planungen stört oder wesentliche Teile von Gemeindegebieten einer durchsetzbaren Planung entzieht; ferner, ob kommunale Einrichtungen durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden.

5.3.2 Plan der baulichen Anlagen

Nach § 38 BauGB ist für die baulichen Anlagen des Flugplatzes ein Flächennutzungs- und Bebauungsplan nicht erforderlich. Damit bei der Planfeststellung die Erfordernisse des Städtebaus angemessen berücksichtigt werden konnten (entsprechend § 6 Abs. 2 LuftVG), hat die AFG ihrem Antrag einen Plan der baulichen Anlagen nebst Erläuterungsbericht beigefügt, der einem Bebauungsplan nachgebildet und vergleichbar ist.

Dieser Plan enthält Festsetzungen mit städtebaulichem Gehalt. Hiermit orientiert er sich an materiellen Grundsätzen des Bauplanungsrechts, insbesondere des BauGB und der BauNVO. Dieser Plan der baulichen Anlagen als Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses soll u.a. in Baugenehmigungsverfahren den Bauaufsichtsbehörden als Prüfungsgrundlage für die Zulässigkeit von Hochbauten dienen.

Auf Grund § 38 BauGB steht das fehlende Einvernehmen der Gemeinde Affing, auf deren Gebiet sich u.a. das Änderungsvorhaben erstreckt, dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht entgegen, und ist ein Bebauungsplan nicht erforderlich.

5.3.2.1 Festsetzungen

In Anlehnung an die Mindestfestsetzungen des § 30 BauGB und die einschlägigen Bestimmungen der BauNVO wurden im Plan der baulichen Anlagen als Teil der Planfeststellung Festsetzungen über Art und Maß der baulichen Nutzung sowie die überbaubaren Grundstücks- und die örtlichen Verkehrsflächen getroffen.

5.3.2.1.1 Art der Nutzung

Bei entsprechender Anwendung der BauNVO ist der räumliche Geltungsbereich des Plans der baulichen Anlagen als ein sonstiges Sondergebiet im Sinne von § 11 BauNVO anzusehen.

Folgende Nutzungsarten wurden planfestgestellt:

<u>Überbaubare Flächen mit bestimmten Zweckbestimmungen</u>

- F1: bauliche Anlagen und Einrichtungen zum Unterstellen, Warten und Instandsetzen von Luftfahrzeugen

- F2: bauliche Anlagen und Einrichtungen für Passagierabfertigung, Dienstleistungen, Verwaltung und Technik

- F3: bauliche Anlagen und Einrichtungen zum Unterstellen, Warten und Instandsetzen von Luftfahrzeugen; bauliche Anlagen und Einrichtungen für den Frachtumschlag, für luftfahrtaffine Dienstleistungen und Gewerbebetriebe und für Verwaltungen, die dem Luftfahrtbetrieb oder Luftfahrtgewerbe dienen

- F4: bauliche Anlagen und Einrichtungen zum Unterstellen, Warten und Instandsetzen von Se-

gelflugzeugen und Motorseglern; Schank- und Speisewirtschaften für den durch die zulässigen Nutzungen verursachten Bedarf

- SF1: bauliche Anlagen und Einrichtungen für Transportunternehmen, luftfahrtaffine Dienstleistungen und Gewerbebetriebe, Beherbergungsbetriebe und Verwaltungen; Anlagen für sportliche Zwecke und Vergnügungsstätten

- SF1a: bauliche Anlagen und Einrichtungen für Lagerzwecke und sonstige Nutzungen, die nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen geeignet sind

Sonstige Festlegungen

Hierzu zählen insbesondere Verkehrsflächen für den Straßenverkehr.

5.3.2.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird im Plan der baulichen Anlagen durch die Festlegung der Baumassen, der Baugrenzen und der Gebäudehöhen bestimmt.
Die Größe der vorgesehenen baulichen Anlagen ist insbesondere durch die festgesetzten höchstzulässigen Baumassen begrenzt. Die festgesetzten Zahlen resultieren aus den jeweiligen Zweckbestimmungen der einzelnen Teilflächen. Im Erläuterungsbericht

wird schlüssig dargelegt, dass die zulässige Baumasse von der Intensität der Nutzung der einzelnen Teilflächen abhängt; deshalb weisen die Bauflächen F1 und F2, die direkt am Vorfeld liegen und mit Werften, Hangars und Einrichtungen für zentrale Funktionen genutzt werden sollen, eine vergleichsweise höhere zulässige Baumasse pro Kubikmeter auf als die Teilfläche F4 für das Gelände des Segelflugzentrums.

Durch die unterschiedlichen Zweckbestimmungen der einzelnen überbaubaren Teilflächen wird eine städtebauliche Konzeption entworfen, die schlüssig und sachgemäß ist. Diese Konzeption berücksichtigt insbesondere, dass bestimmte bauliche Anlagen auf einem Flugplatz teilweise einen Vorfeldanschluss benötigen und teilweise nur straßenverkehrlich angeschlossen sein müssen. Die festgesetzten Höchstwerte für die Baumassen orientieren sich an einer optimistischen Einschätzung über den voraussichtlichen Bedarf an baulichen Anlagen auf dem Verkehrslandeplatz. Die Prognosen über die künftige Bedeutung von Regionalflugplätzen im System des Luftverkehrs sowie die umfangreichen Ausbaumaßnahmen an zahlreichen dieser Plätzen in Deutschland zeigen, dass die zugrunde gelegte optimistische Einschätzung über den Bedarf an überbaubaren Flächen aus planerischer Sicht gerechtfertigt ist. Insoweit werden keine übermäßig großen und daher nicht mehr vertretbaren Baumassen entstehen.

Die Lage der flächenmäßigen Ausdehnung der baulichen Anlagen wird durch die Baugrenzen bestimmt und begrenzt.

Die zugelassenen Gebäudehöhen der baulichen Anlagen orientieren sich an den unterschiedlichen Zweckbestimmungen der Teilflächen. Soweit eine maximale Bauhöhe als Höhe der Oberkante von 19,0 m festgesetzt wird, können die üblicherweise in Augsburg verkehrenden Flugzeuge gewartet und untergestellt werden. Die in der Bauzone F2 zulässige Höhe von 15,0 m kommt einer Bebauung mit 4 Bürogeschossen gleich und ist für die Nutzung, insbesondere Passagierabfertigung, erforderlich.

5.3.2.1.3 Anträge der AFG

Den Anträgen der AFG zum Vollzug des Plans der baulichen Anlagen wird stattgegeben.

In entsprechender Anwendung von § 14 BauNVO sind im Geltungsbereich des Plans der baulichen Anlagen Nebenanlagen zulässig. Dies betrifft auch Nebenanlagen außerhalb der ausgewiesenen Bauflächen. Das Erfordernis derartiger Anlagen, z.B. Gerätestationen, ergibt sich erfahrungsgemäß erst in der Situation der konkreten Nutzung, insbesondere der Flugbetriebsflächen. Die Zulässigkeit von Nebenanlagen steht nicht im Widerspruch zur städtebaulichen Konzeption. Die Anlagen müssen im Einzelfall mit den Belangen der Flugsicherung vereinbar sein. Dem

Vollzugsantrag war auch deshalb stattzugeben, weil er dazu dient, die jeweils erforderlichen Nebenanlagen auf dem Flugplatzgelände nutzungsnah unterzubringen.
Ein geringfügiges Hervortreten von Gebäudeteilen über die festgesetzten Baugrenzen und Bauflächen hinaus ist im Rahmen der festgesetzten Baumassen zulässig. Ein derartiges Hervortreten ist z.B. bei Vorfahrtsüberdachungen oder Gebäudeaußengängen möglich. Diese Festsetzung steht nicht im Widerspruch zur städtebaulichen Konzeption und dient der Begrenzung der überbaubaren Flächen.
Die für den Flugbetrieb erforderlichen Einrichtungen sind ohne Rücksicht auf die Baugrenzen und die vorgesehenen Bauflächen zulässig. Es handelt sich hierbei um Einrichtungen, die ggf. betrieblich zwingend auf anderen als den Flächen der baulichen Anlagen situiert sein müssen. Solche Einrichtungen stellen z.B. Rampengerätestationen oder Navigationseinrichtungen dar, deren „Ob“ und „Wie“ sich erst aus der Detailplanung ergibt. Dieser Vollzug des Plans der baulichen Anlagen steht nicht im Widerspruch zur städtebaulichen Konzeption.

Im Bereich der ausgewiesenen Bauflächen können die für die Erschließung erforderlichen Straßen einschließlich Durchfahrten, Parkplätzen und -garagen angelegt werden; die interimsweise Nutzung von Bauflächen für Anlagen des ruhenden Verkehrs ist zulässig. Diese Vollzugsregelung steht nicht im Widerspruch zur städtebaulichen Konzeption. Sie berücksichtigt den Umstand, dass die bauliche Ent-

wicklung gegebenenfalls sukzessive erfolgt; es wäre nicht im Interesse des Vorhabensträgers, diese Flächen in der Interimszeit ungenutzt zu lassen; durch die Nutzung dieser Flächen für Anlagen des ruhenden Verkehrs werden keine zusätzlichen Belange negativ betroffen.

Für die Abstandsflächen innerhalb der ausgewiesenen Bauflächen gelten die Regelungen für Gewerbegebiete nach Art. 6 Abs. 4 Satz 2 BayBO. Diese Regelung ist zweckmäßig, da die überbaubaren Flächen innerhalb des Verkehrslandeplatzes gemäß ihrer städtebaulichen Konzeption einem Gewerbegebiet vergleichbar sind.

Aufschüttungen und Grabungen sind im Bereich des Plans der baulichen Anlagen zur Angleichung an die Nullhöhe des Geländes, soweit erforderlich, zulässig. Insgesamt weist das Gelände des Verkehrslandeplatzes keine größeren Unebenheiten auf, so dass keine relevanten Belange betroffen sind. Die eventuelle Erforderlichkeit eines bauaufsichtlichen Verfahrens bleibt unberührt.

5.3.3 Plan der Flugbetriebsflächen

Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist des weiteren der Plan der Flugbetriebsflächen. Nach diesem Plan werden bestimmte Flächen bestimmten flugbetrieblichen Nutzungsarten zugeordnet, z.B. Flächen für Rollbahnen, Vorfelder oder Segelflugbetrieb. Der Plan der Flugbetriebsflächen ergänzt den Plan der baulichen Anlagen und stellt

mit diesem zusammen ein schlüssiges Gesamtkonzept zur Nutzung der Flächen auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg dar.

Die Rollbahnen sind zum Erreichen der Vorfeldflächen und der Piste erforderlich. Hierbei ist es notwendig, Vorfelder im täglichen Flugplatzbetrieb relativ flexibel und im Hinblick auf die einzelnen Situationen auch nebeneinander nutzen zu können. Derartige Situationen sind z.B. die Schaffung von Einstiegsmöglichkeiten über Passagierrampen, das Abstellen, Betanken und gegebenenfalls Warten von Flugzeugen sowie der störungsfreie Rollverkehr aller Typen der zugelassenen Luftfahrzeuge. Hierbei erfolgt auch ein Nebeneinander mit Kraftfahrzeugen, z.B. Passagierbussen und Tankfahrzeugen.

Die Nutzungsart Startvorlaufstrecke war zu streichen (s. Roteintragung des Luftamts).

5.3.4 Eingriff in kommunale Planungen wegen Erweiterung des Flugplatzgeländes

Auf der Grundlage des Antrags der AFG wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss das Flugplatzgelände erweitert. Die konkrete Erweiterung ergibt sich aus den Grundstücksverzeichnissen sowie dem Übersichtsplan und den einzelnen Detailplänen.
Die Erweiterung des Flugplatzgeländes betrifft hierbei die Stadtgebiete Augsburg und Neusäß sowie das Gemeindegebiet Affing.

5.3.4.1 Stadt Augsburg

Die Stadt Augsburg hat dem Antrag der AFG zugestimmt und keine Einwände gegen den Entzug von Flächen aus der kommunalen Planungshoheit erhoben.

5.3.3.2 Gemeinde Affing

Soweit das Flugplatzgelände erweitert wird und dadurch Flächen der kommunalen Planungshoheit der Gemeinde Affing entzogen werden, stellt dies keine wesentliche Beeinträchtigung dar und ist im Übrigen im Hinblick auf die Vorteile des Flugplatzausbaus nachrangig.

Die Gemeinde Affing hat in ihrer Stellungnahme zum Antrag vom 15.12.1998 unter Hinweis auf die im Gemeinderat am 8.6.1999 beschlossene Änderung des Flächennutzungsplans im Bereich des Verkehrslandeplatzes Augsburg-Mühlhausen sowie des Bebauungsplans Nr.37 „Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen“ – Aufstellungsbeschluss für die Ausweisung eines Sondergebietes für Flächen im Bereich des Verkehrslandeplatzes Augsburg-Mühlhausen - eine Verletzung ihrer Planungshoheit geltend gemacht. Der räumliche Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung und des zur Aufstellung beschlossenen Bebauungsplans umfasst die Grundstücke Fl. Nrn. 1673, 1674, 1693, 1694, 1704 sowie Teilflächen der Grundstücke Fl. Nrn. 1679, 1692, 1705 und 1706 der Gemarkung Mühlhausen. Kernstück des Planungsvorhabens ist die Ausweisung eines Sondergebiets auf einer Teilfläche der Fl. Nr. 1673 der Gemarkung Mühlhausen, dessen Umgriff auf dem Entwurfsplan der Gemeinde vom 8.6.1999 M = 1: 2.000 dargestellt ist.

Zur Art der baulichen Nutzung enthält der Satzungsentwurf (Ziff. 2) folgende Aussage:

„Das Gebiet wird – entsprechend des rechtsverbindlichen Flächennutzungsplans der Gemeinde Affing – als Sondergebiet (SO) Verkehrslandeplatz gemäß § 11 Abs. 1 BauNVO festgesetzt.

Zulässig sind nur Luftfahrtgewerbe und luftfahrtaffines Gewerbe sowie die dem Luftfahrtbetrieb und dem Luftfahrtgewerbe zur Versorgung dienenden Tankstellen, Läden, Schank- und Speisewirtschaften.
Insbesondere sind zulässig Betriebe des Gewerbes und des Handwerks, Werften, Lagerhallen, Lagerplätze, Werkstätten, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude.“

Im neu gefassten Antrag der AFG ist im Gegensatz zum ursprünglichen Antrag im östlichen Flugplatzbereich eine ca. 575 m x 100 m große „Bauzone F3 luftfahrtaffines Gewerbe“ ausgewiesen (vergleiche insbesondere die Platzdarstellungskarte M = 1 : 5.000 Plan-Nr. 9 Archiv-Nr. S 019 von airplan vom März 2000 sowie den Plan der baulichen Anlagen nebst Erläuterungsbericht hierzu).

Insoweit ist kein Widerspruch zu den planerischen Vorstellungen der Gemeinde Affing erkennbar. Die Art und das Maß der baulichen Nutzung, wie im Plan der baulichen Anlagen vorgesehen, entspricht im wesentlichen den Vorgaben des Satzungsentwurfs.
Im Übrigen hat die Gemeinde Affing mit Schreiben vom 18.7.2001 mitgeteilt, dass gegen die beantragte Ausweisung

der (östlichen) Bauzone F3 für luftfahrtaffine Gewerbebetriebe keine grundlegenden Einwände bestünden.

Die Erweiterungsflächen, die der luftrechtlichen Fachplanung unterworfen werden, werden der kommunalen Planungshoheit entzogen. Das bedeutet nicht, dass diese Flächen nun aus dem Gemeindegebiet ausgegliedert würden, sondern lediglich, dass sie zwangsläufig einem Strukturwandel unterzogen werden und wegen des Vorrangs der Fachplanung einer gemeindlichen Bauleitplanung nicht mehr zugänglich sind. Allerdings weisen die zusätzlich beanspruchten Flächen keine Bebauung auf und werden gegenwärtig lediglich landwirtschaftlich bzw. grünordnerisch genutzt oder sind Wegegrundstücke für beschränkt öffentliche Feld- und Waldwege zur Erschließung der einzelnen Grundstücke. Die betroffenen Flächen beinhalten angesichts ihrer Außenbereichslage und der bereits bestehenden Nähe zum Verkehrslandeplatz in seinem jetzigen Umgriff keine eigenständigen Entwicklungsmöglichkeiten – vielmehr gilt das Gegenteil: Abgesehen von einer typischen Außenbereichsnutzung liegen die Entwicklungsmöglichkeiten dieser Flächen gerade in ihrer Einbeziehung in das Flugplatzgelände, insbesondere wäre ohne den bestehenden Verkehrslandeplatz Augsburg kein Sondergebiet für luftfahrtaffines Gewerbe möglich gewesen.

Im Hinblick auf die Erweiterungsflächen des Verkehrslandeplatzes Augsburg ist keine relevante Beeinträchtigung gemeindlicher Entwicklungsmöglichkeiten gegeben; soweit eine Beeinträchtigung vorhanden ist, ist diese im Verhältnis zur Bedeutung des Ausbauvorhabens nachrangig.

5.3.4.3 Stadt Neusäß

Im Außenbereich des Stadtgebietes Neusäß wird das VEZ 07 errichtet (Grundstück Fl. Nr. 232 der Gemarkung Täfertingen). Es handelt sich dabei um die teilweise Inanspruchnahme eines Außenbereichsgrundstücks in Form eines Quadrats von 20 m x 20 m. Innerhalb dieses Grundstücksteils wird sich ein Sendehaus mit den ungefähren Abmessungen 2 m Breite x 2 m Tiefe x 2 m Höhe nebst zusätzlicher Antenne mit einer Höhe von ca. 4,5 m befinden. Durch die Außenbereichslage dieses Grundstücks(teils) werden weder konkrete städtische Planungen noch Entwicklungsmöglichkeiten beeinträchtigt.
Eine derartige Anlage stellt keine städtebaulich relevante Störung dar, sondern wird in der Umgebung als typische Versorgungseinrichtung vergleichbar Pumpwerksanlagen für die Wasserversorgung oder Entwässerung empfunden.

Somit ist die Planungshoheit der Stadt Neusäß zwar berührt, aber nur marginal beeinträchtigt; im Übrigen ist das Interesse an diesem VEZ und dem damit möglichen ordnungsgemäßen IFR-Anflug, insbesondere auch von im Passagierverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen, auf die Landebahn 07 im Gewicht vorrangig.

5.3.5 Eingriff in kommunale Planungshoheit wegen Lärmauswirkungen

Es war zu untersuchen, ob die kommunale Planungshoheit durch Lärmauswirkungen beeinträchtigt sein könnte.

5.3.5.1 Sieben Häusle

Im Bereich dieser Ortslage ist teilweise ein äquivalenter Dauerschallpegel von über 65 dB(A) zu erwarten.

Diese Ortslage stellt kein Baugebiet im Sinne von § 1 Abs. 2 BauNVO dar und liegt im städtischen Außenbereich von Augsburg.

Die Stadt Augsburg hat keine Planungsabsichten für diesen Bereich vorgetragen. Diese Grundstückslagen sind auch nur bedingt entwicklungsfähig, da sie sich in einem Bereich befinden, der keine gefestigte Siedlungsstruktur aufweist und bereits durch die Nähe zur BAB A 8 und der verhältnismäßig stark frequentierten St 2035 lärmmäßig vorbelastet ist.

5.3.5.2 Miedering

Die Ortslage Miedering gehört zur Gemeinde Affing. Auf der Grundlage der schalltechnischen Untersuchung werden neben der Ortslage Sieben Häusle der Stadt Augsburg für die Ortschaft Miedering die höchsten Tagesbelastungen prognostiziert; in Miedering sind am ungünstigsten Ort äquivalente Dauerschallpegel im Bereich von 62 dB(A) zu erwarten.

Bei Miedering handelt es sich um eine Splittersiedlung im Außenbereich. Für den größten Bereich hiervon besteht eine Lückenfüllungssatzung nach § 35 Abs. 6 BauGB und für einen kleinen Teilbereich im Norden ein Bebauungsplan „Wochenendhausgebiet“.

Angesichts dieser bauplanungsrechtlichen Situation bietet diese Ortslage nur geringe Entwicklungsmöglichkeiten im Hinblick auf Wohngebiete. Gegenwärtig kann diese Splittersiedlung durch privilegierte Vorhaben sowie kleinere Wohngebäude und handwerkliche Betriebsstätten aufgefüllt werden. Das kleine Wochenendhausgebiet liegt im Bereich kleinerer Waldflächen und kann noch auf der Grundlage des wirksamen Bebauungsplans aufgefüllt werden; ein Bedarf für größere Erweiterungen ist nicht erkennbar und wegen der Nähe zu den größeren östlichen Waldflächen auch planerisch nicht erwünscht. Für Miedering wurden keine konkreten gemeindlichen Planungen vorgetragen, solche sind auch nicht erkennbar. Die von der Gemeinde Affing beschlossene Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 37 betrifft lediglich den Flugplatzbereich und das in ihm enthaltene Sondergebiet. Selbst wenn die Gemeinde Entwicklungsabsichten in Bereich Miedering hätte, müsste sie die bereits bestehende Lagebeziehung zum Verkehrslandeplatz Augsburg im Rahmen ihrer Planung berücksichtigen. Insofern liegen die planerischen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Affing in anderen Ortsteilen, z.B. der Ortschaft Mühlhausen; nach der Immissionsprognose liegt der energieäquivalente Dauerschallpegel in diesem Ortsteil an Werktagen bei weniger als 55 dB(A) tags; bei diesen Werten sind selbst für lärmsensible Einrichtungen keine nachteiligen Wirkungen durch Fluglärm zu erwarten.

5.3.5.3 Gersthofen-Süd

Nach der Immissionsprognose ist in Gersthofen-Süd mit einem äquivalenten Dauerschallpegel bis zu 58 dB(A) im Prognosezeitraum zu rechnen. Konkrete Planungen wurden von Seiten der Stadt Gersthofen hier nicht vorgetragen.

In diesem Belastungsbereich ist die Ausweisung von allgemeinen und reinen Wohngebieten grundsätzlich weiterhin möglich – ggf. mit der Auflage des Einbaus von baulichem Schallschutz. Angesichts der bereits bestehenden Lagebeziehung zum Flugplatz, der im gegenwärtigen Zustand bereits zu äquivalenten Dauerschallpegeln im Bereich von 55 dB(A) im südlichen Gersthofen führt, wäre diese Vorbelastung bei eventuellen Planungen zu berücksichtigen. Vorbelastungen bestehen auch durch die Nähe zur BAB A 8 und zur Augsburger Straße.

5.3.5.4 Neusäß-Nordwest

Für den nordwestlichen Außenbereich des Stadtgebiets Neusäß (dort keine Wohnbebauung) sind im Prognosezustand äquivalente Dauerschallpegel von maximal 52 dB(A) zu erwarten. Die zahlreichen von der Stadt Neusäß genannten Planungsgebiete liegen verhältnismäßig weit von dieser 52 dB(A)-Grenzkurve entfernt, so dass dort mit weit niedrigeren Pegeln zu rechnen ist.

Städtische Entwicklungsmöglichkeiten werden also nicht eingeschränkt.

5.3.5.5 Mühlhausen, Bergen

Diese Ortsteile der Gemeinde Affing liegen jenseits der prognostizierten 55 dB(A)-Grenzkurve des äquivalenten Dauerschallpegels.

Der Ortsteil Bergen, der hiervon näher an der 55 dB(A)-Lärmkontur gelegen ist, ist als im Zusammenhang bebauter Ortsteil i.S. eines Dorfgebiets einzuordnen; im südlichen Bereich liegt des Bebauungsplangebiet „An der Derchinger Straße“ mit der Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets. Dieses Plangebiet ist gegenwärtig nur teilweise bebaut, obwohl der Bebauungsplan bereits seit 1981 besteht, so dass die Flächen noch genügend Kapazität für bauliche Auffüllungen ermöglichen.
Bei diese Sachlage und angesichts der zu erwartenden Pegel sind relevante Beeinträchtigungen der künftigen Entwicklungsmöglichkeiten nicht vorhanden.

5.3.5.6 Dickelsmoor

Bei dem Ortsteil Dickelsmoor der Stadt Friedberg handelt es sich um ein Kleinsiedlungsgebiet i.S.v. § 1 Abs. 2 Ziff. 1 BauNVO.

Dieser Ortsteil liegt im Bereich der 55 dB(A)-Grenzkurve für den Prognosezustand 2010.

Die Stadt Friedberg hat keine konkreten Planungen für diesen Bereich vorgetragen. Das Planungsgebiet wäre auch nur bedingt erweiterungsfähig, da die Bebauungsdichte noch relativ gering ist.

5.3.5.7 Firnhaberau, Lechhausen, Hammerschmiede

Mit Ausnahme nördlichster Ortsteile der Firnhaberau befinden sich diese Wohnlagen allesamt außerhalb der 52 dB(A)-Grenzkurve des äquivalenten Dauerschallpegels im Prognosezustand.

Die Stadt Augsburg hat Beeinträchtigungen ihrer kommunalen Planungshoheit nicht vorgetragen. Diese liegen auch nicht vor, da jedenfalls Gründe des Fluglärmschutzes einer planerischen baulichen Verdichtung dieser einzelnen Ortsteile nicht entgegenstünden; eine nördliche Erweiterung des Ortsteils Firnhaberau ist angesichts der Nähe zur BAB A 8 nicht zu erwarten.

5.3.6 Zusammenfassung

Die Erweiterung des Flugplatzgeländes sowie die zu erwartenden Lärmauswirkungen im Prognosezustand 2010 bewirken entweder keine oder kein so wesentlichen Eingriffe in die kommunale Planungshoheiten, dass diese nicht mehr hinnehmbar wären:

Aktuelle Planungen der Gemeinden stehen der Flächeninanspruchnahme nicht entgegen; der nach Bekanntmachung der Änderungsplanung gefasste Aufstellungsbeschluss der Gemeinde Affing, insbesondere im Hinblick auf das Sondergebiet, steht materiell der Flugplatzplanung nicht grundlegend entgegen. Im Übrigen sind die beanspruchten Flächen verhältnismäßig gering und liegen überwiegend im Außenbereich unmittelbar in Flugplatznähe.

Soweit wegen der Lärmauswirkungen die Ausweisung von Wohngebieten, insbesondere wegen gegebenenfalls erforderlicher Schall-

schutzmaßnahmen nur erschwert möglich wäre bzw. auch wegen geringerer Fluglärmbelastungen mit gewissen Nachteilen verbunden wäre, wäre dies auch ohne diesen Planfeststellungsbeschluss der Fall gewesen, denn gemeindliche Planungen müssten den bereits bestehenden Verkehrslandeplatz Augsburg berücksichtigen. Soweit von den Gemeinden, insbesondere der Stadt Neusäß, hinreichend konkretisierte Planungsabsichten vorgetragen wurden, stehen diese auf Grund der zu erwartenden Immissionen im Prognosezustand 2010 dem Flugplatzausbau nicht entgegen. Die Gemeinde Affing hat außerhalb der Splittersiedlung Miedering ausreichend Entwicklungsmöglichkeiten für Neubauansiedlungen in anderen Ortsteilen.

Insgesamt ist festzustellen, dass – soweit Betroffenheiten bestehen – diese im Verhältnis zur Bedeutung des Ausbauvorhabens nachrangig sind.

5.4 Naturschutz und Landschaftspflege

5.4.1 Verbote

Dem Änderungsvorhaben stehen keine naturschutzrechtlichen Verbote, z.B. § 13d Abs. 1 BayNatSchG, entgegen.

5.4.2 Öffentlicher Belang

Bei der Planfeststellung waren alle von dem Änderungsvorhaben ausgehenden Umweltauswirkungen zu ermitteln und ihre Bedeutung für Naturschutz und Landschaftspflege einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 1 LuftVG). Für Natur und Landschaft werden diese Belange durch die in

§§ 1, 2 BNatSchG bzw. Art. 1 BayNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen waren untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen.
Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen, Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (vgl. insbes. für den Bereich der Bauleitplanung § 1 a Abs. 1 BauGB). Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit als möglich vermieden werden (§§ 1 Satz 3, 3 Abs. 1 Nr. 8 Bundes-Bodenschutzgesetz – BBodSchG –).

Diesen Erfordernissen wird die beantragte Änderungsplanung gerecht.

Auf Grund der vorgelegten Gutachten und Pläne, der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie auf Grund eigener Ermittlungen wurden die Umweltauswirkungen des Vorhabens dargestellt und bewertet (s.o. C.II). Die naturschutzrechtlichen Gebote, insbesondere das Minimierungsgebot, wurden eingehalten. Die Abwägung führte hier zu dem Ergebnis, dass durch diesen Planfeststellungsbeschluss zwar Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht unwesentlich betroffen sind, die negativen Auswirkungen jedoch durch Ausgleichsmaßnahmen und damit verbundene Auflagen ausreichend kompensiert werden können, im übrigen wegen der infrastrukturellen Bedeutung des Vorhabens für die Region im Rang zurückstehen müssen.

5.4.3 Eingriffsregelung

Mit dem Ausbau des Verkehrslandeplatzes sind Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen verbunden, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Es liegt somit ein Eingriff in Natur und Landschaft gem. Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG bzw. § 8 Abs. 1 BNatSchG vor.
Im Einzelnen tragen hierzu insbesondere die umfangreichen zusätzlichen Versiegelungsmaßnahmen sowie die Beseitigung von Gehölzen und Gehölzstrukturen bei; außerdem wird durch den Ausbau die Entwicklung von Lebensraum auf dem Flugplatz und (in bestimmten Beziehungen) in seinem Umfeld eingeschränkt.

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 8 Abs. 2 BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu <u>unterlassen</u>,

- unvermeidbare Beeinträchtigungen <u>so gering wie möglich zu halten</u> und

- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist, <u>auszugleichen</u>.

Gemäß § 8 Abs. 3 BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Flugplatzvorhabens, so können nach Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG bzw. § 8 Abs. 4 BNatSchG Ersatzmaßnahmen verlangt werden.
Dieses Entscheidungsprogramm der Naturschutzgesetze steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln.
Vorliegend war eine eigenständige naturschutzrechtliche Abwägung gem. Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG nicht zu treffen, da die mit dem Änderungsvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft ausreichend ausgleichbar sind.

5.4.4 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen im Sinne von § 8 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1 1. Halbsatz und Satz 3 BayNatSchG zu unterlassen, stellt striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht im naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzungen des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist nach den Naturschutzgesetzen im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Das Änderungsvorhaben mit seinen zwingend mit ihm verbundenen Auswirkungen ist am beantragten Standort erforderlich (s. C.III.2.). Hierbei kam die Prüfung eines alternativen Standorts für den Verkehrslandeplatz Augsburg in dem beantragten Ausbauumfang nicht in

Betracht. Wie bereits dargestellt, sind die Ausbaumaßnahmen im Sinne der Planrechtfertigung erforderlich. Der Ausbau des Flugplatzes bedeutet keinen Neubau, sondern lediglich eine Erweiterung einer bestehenden Flugplatzanlage. Diese Erweiterung orientiert sich an der räumlichen Situation der bestehenden Anlage und entwickelt die in dieser Anlage erkennbare Struktur unter Einbeziehung der durch den Ausbau erforderlichen Maßnahmen weiter. Da Flugplätze auf Grund ihrer Eigenart typischerweise nur im vor Bebauung grundsätzlich freizuhaltenden Außenbereich angelegt werden können, würde – gesamtbilanziert – eine Neuanlage an anderer Stelle auch unter Berücksichtigung der durch den Ausbau verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft einen wesentlich größeren Eingriff darstellen als ein Ausbau am gegebenen Standort. Im Übrigen hat sich der bestehende Standort auch aus naturschutzfachlichen Gründen nicht als nachteilhaft erwiesen.

5.4.5 Minimierungsgebot

Das Änderungsvorhaben orientiert sich auch an diesem naturschutzrechtlichen Gebot.

Die Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine andere Ausbauvariante noch durch anderen zumutbaren Aufwand verringern. Die zusätzlichen Versiegelungen im Bereich der S/L-Bahn knüpfen an den vorhandenen Bestand an; die baulichen Veränderungen an den übrigen Flugbetriebsflächen orientieren sich an der bereits bestehenden Lage. Die neuen Hochbauflächen werden südlich der S/L-Bahn positioniert; insoweit wird nördlich der Bahn kein zusätzliches Bebauungsband entstehen. Zugleich wird eine grundwasserschonende Entwässerungseinrichtung gewählt. Mit Ausnahme des Segelflugzentrums und

des Zufahrtwegs hierfür bleiben die für den Segelflug vorgesehenen Flächen unversiegelt; gleiches gilt für den Hubschrauberlandeplatz.

Durch die Anknüpfung an bestehende Strukturen können große Teile der bereits vorhandenen Anlagen für den Ausbau mitgenutzt werden; insoweit werden insbesondere zusätzliche Versiegelungen minimiert.

5.4.6 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Das Änderungsvorhaben ist mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden (s. 5.4.3). Es verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf durch Ausgleichsmaßnahmen auswirken:

- Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts ergeben sich aus der Überbauung; hieraus ergeben sich auch Beeinträchtigungen der Lebensraumstrukturen und des landschaftlichen Funktionsgefüges. Überbaut werden Grünflächen; der Hörgelaugraben wird weitergehend verdohlt und steht insoweit als Versickerungsbereich nicht mehr zur Verfügung.
- Das Landschaftsbild, die Erholungsfunktion und der Naturgenuss werden durch neu entstehende Baukörper beeinträchtigt. Andererseits ist im untersuchten Bereich bereits eine Flugplatzanlage vorhanden. Jedoch wird die verhältnismäßig lockere Bebauung dieser Anlage durch Ausweisung neuer Hochbauflächen nunmehr verdichtet. Diese Verdichtung kann durch die Anordnung und Gestaltung der einzelnen Baukörper und durch Berücksichtigung angemessener Abstandsflächen abgemildert werden. Im Übrigen erfüllt die Umgebung des Flugplatzes bereits gegenwärtig trotz des bestehenden Flugplatzes eine Erholungsfunktion.

- Die klimatische Ausgleichswirkung des Bodens wird bei Versiegelungen eingeschränkt oder unterbunden.

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen zur UVU und zur landschaftspflegerischen Begleitplanung ausgewiesen; auf die zusammenfassende Darstellung in diesem Bescheid wird verwiesen. Der landschaftspflegerische Begleitplan baut auf den in der UVU beschriebenen Grundlagen, Bestandsaufnahmen und Bewertungen auf und wurde durch eigene Bestandsaufnahmen auf dem Flugplatzgelände und den Ausgleichsflächen vertieft. Diese Untersuchungen geben Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigen die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden.

Der vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplan betrifft die im südlichen Flugplatzbereich liegende Ausgleichsfläche und sieht eine Reihe von Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation der durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vor. Hierbei handelt es sich insbesondere um die naturschutzfachliche und landschaftsplanerische Gestaltung des südlichen Teils des Flugplatzgrundstücks Fl. Nr. 1673 der Gemarkung Mühlhausen mit einem Umgriff von 189.800 m^2, das als Ort der Ausgleichsmaßnahmen ausgewählt wurde.
Auf der Ausgleichsfläche werden offene Gräben – längengleich zur Verrohrung an anderer Stelle im Flugplatzgelände – als solche wieder hergestellt und die Fließstrecken durch ökologischen Ausbau verbessert; die Abflussmengen werden durch Rückstau reduziert, so dass eine geringere Wassermenge von dem Eingriff betroffen ist. Durch das Entwässerungskonzept wird sichergestellt, dass die Abwässer sowie das verschmutzte Niederschlagswasser der Kläranlage zugeführt werden. Auf der Ausgleichsfläche werden neue Lebensräume (Gehölzstrukturen, Gräben, Wiesen, Wechselfeuchtbereiche, Brachen, Biotop-

vernetzungen usw.) bei verbesserter Standortqualität durch Erhöhung der Vielfalt geschaffen. Auch im Bereich der flugbetriebsbezogenen Flächen werden insbesondere durch Pflanzung von Gehölzstrukturen neue Lebensräume realisiert. Allerdings ist noch eine Feinabstimmung bei der konkreten Gestaltung der Flächen mit der Unteren Naturschutzbehörde notwendig; so sind die Gestaltungsmaßnahmen auf die an den beiden westlich und östlich angrenzenden Gräben geplanten Aufweitungen und Gewässerrenaturierungsarbeiten zu beschränken.

Insgesamt werden 472.800 m^2 Grünflächen neu versiegelt. Der Ausgleichsbedarf wird mit 189.120 m^2 angesetzt. Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen haben einen Umfang von 189.800 m^2. Der Umfang der geplanten Ausgleichsmaßnahmen ist geeignet, die Beeinträchtigungen durch das Vorhaben zu kompensieren. Der im landschaftspflegerischen Begleitplan durchgeführten Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung hat die Untere Naturschutzbehörde des Landratsamtes Aichach-Friedberg zugestimmt.

Allerdings wird von Seiten der Naturschutzbehörde die Lage der vorgeschlagenen Ausgleichsfläche südlich des Flugplatzgeländes insbesondere deshalb als kritisch angesehen, da die bereits bestehende Wohnbebauung südlich der Ausgleichsfläche sowie an der Straße zwischen Augsburg und Mühlhausen eine dauerhafte Einschränkung der geplanten Ausgleichsfunktionen ergebe. Die Ausgleichsfläche könne auf Grund ihrer Nähe zum Flugplatzgelände ihre Funktionen, insbesondere im Hinblick auf die Vernetzung mit anderen Biotopflächen, nur bedingt erfüllen. Deshalb hat die AFG den durch das Änderungsvorhaben aufgeworfenen Kompensationsbedarf neben der Bereitstellung dieser Ausgleichsfläche zusätzlich noch an anderer Stelle zu erfüllen ist.

Die AFG hat hierbei in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden in festgelegten Suchräumen der Lechauen weitere Ausgleichsflächen zu erbringen. Hierbei handelt es sich um Suchräume aus dem Bayer. Arten- und Biotopschutzprogramm im Vorfeld von Naturschutzgebieten sowie im Bereich/Umgriff von Landschaftsschutzgebieten, Naturdenkmälern, Grünordnungsplänen und Biotopverbünden, so dass von einem ausreichenden Flächenzugriff ausgegangen werden kann.

Die Ausgleichsmaßnahmen im südlichen Flugplatzbereich werden zum Teil auf Grundstücken durchgeführt, die sich im Privateigentum befinden. Unabhängig von der noch durchzuführenden Abwägung zwischen der Bedeutung des Gesamtvorhabens und der Eigentümerinteressen haben im Hinblick auf die Interessen des Naturschutzes die Belange der von den Ausgleichsmaßnahmen betroffenen Eigentümer zurückzustehen. Wie bereits dargestellt, sind die Ausgleichsflächen in einem biologisch-funktionalen Zusammenhang herzustellen, was zur Folge hat, dass hierfür ein möglichst geschlossenes Gebiet vorzusehen ist. Kern dieses Gebietes ist die südliche Spitze des Flugplatzgrundstücks Fl. Nr. 1673 der Gemarkung Mühlhausen. Die in Angrenzung an diesen Grundstücksteil von den Ausgleichsmaßnahmen betroffenen Grundstücke werden benötigt, um den erforderlichen Ausgleichsbedarf und eine im Zusammenhang auszuweisende Ausgleichsfläche herzustellen. Die landschaftspflegerische Begleitplanung stellt ein Gesamtkonzept dar, bei dem es nicht möglich ist, einzelne Teile ohne Schaden für das gesamte Konzept aus den vorgesehenen Ausgleichsflächen herauszunehmen. Die Ausgleichsmaßnahme hat ein nicht unerhebliches Gewicht zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts.
Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen die Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden

soll, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung. Hiervon betroffen sind die im Grunderwerbsplan aufgeführten Grundstücke Fl. Nrn. 1694, 1695, 1996, 1704, 1705, 1706 und 1707 der Gemarkung Mühlhausen.

Die wegen der Schattenwirkung von auf den Ausgleichsflächen angepflanzten Bäumen von mehr als 2 m Höhe möglichen Ertragseinbußen benachbarter landwirtschaftlicher Grundstücke werden durch Einhaltung des gem. Art. 48 des Gesetzes zur Ausführung des bürgerlichen Gesetzbuchs und anderer Gesetze (AGBGB) erforderlichen Grenzabstands von 4 m berücksichtigt.

5.4.7 Fachplanerische Abwägung

Durch die Ausbauplanung sind die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege in Form eines naturschutzrechtlichen Eingriffes in erheblicher Weise betroffen, aber angesichts der infrastrukturellen Bedeutung des Verkehrslandeplatzes und seines notwendigen Ausbaues gehen diese Belange im Rang nicht vor und werden durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen und die festgesetzten Nebenbestimmungen zu diesem Belang angemessen berücksichtigt.

Schließlich ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der getroffenen Auflagen die Beeinträchtigungen ausgeglichen sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet sein wird. Ersatzmaßnahmen nach Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG sind nicht geboten.

Im Übrigen ist im Rahmen der Abwägung mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege anzumerken, dass trotz des bereits seit den 60er Jahren bestehenden Flugplatzes mit seinen Versiegelungen und dem gegenwärtigen Flugbetrieb die Umgebung dieses Platzes eine gewisse ökologische Wertigkeit erhalten hat. Im Bereich des Hörgelaugrabens haben sich ökologisch beachtliche Flächen entwickelt. Auch die Fauna im Umgriff des Flugplatzes ist intakt. Dies lässt den Schluss zu, dass die bisherigen Versiegelungen und der gegenwärtige Flugbetrieb die Natur in der Umgebung des Flugplatzes nicht wesentlich geschädigt haben. Insoweit besteht die berechtigte Erwartung, dass sich auch durch den Ausbau – insbesondere unter Berücksichtigung der Schaffung der Ausgleichsflächen - keine nachhaltigen Auswirkungen ergeben werden.

5.4.8 Einwendungen zum Naturschutz

Die in Plan Nr. XII zum landschaftspflegerischen Begleitplan zur Entfernung beantragten Pappeln sollen mit einem Faktor von 1,5 ausgeglichen werden. Gegen diesen Ausgleichsfaktor sowie gegen die sonstigen gewählten Ausgleichsfaktoren wurden von Seiten der Unteren Naturschutzbehörde keine Einwendungen erhoben.

Die Erforderlichkeit verschiedener Ausgleichsmaßnahmen wurde von einigen Beteiligten in Frage gestellt. Allgemein ist dazu folgendes zu bemerken:

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um ökologische Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbilds genügt die landschaftsgerechte Neu-

gestaltung. Die Ausgleichsmaßnahmen sind integrierender Bestandteil der Planfeststellung und fachlich und rechtlich notwendig. Sie sollen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds in dem betroffenen Natur- und Landschaftsraum ausgleichen. Da ein biologisch-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden; insofern sind die Grundstücke im Randbereich des Flugplatzes, die zum Teil im Privateigentum stehen, betroffen. Im Hinblick auf die Belange des Naturschutzes sowie der Landschaftspflege sind die Interessen der Grundstückseigentümer nachrangig.

5.5 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

5.5.1 Löschwasserversorgung

Das Konzept zur Löschwasserversorgung sieht insbesondere vor, drei Tiefbrunnen zur Entnahme von Grundwasser herzustellen (s. Lageplan Löschwasserversorgung M = 1 : 2.500 Nr. X Archiv-Nr. S 016-00 des Büros airplan vom 7.2.2000). Im Gegensatz zur Entwässerung hat die AFG keine Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorgelegt, da für die Löschwasserversorgung diese Planungstiefe erst realisiert werden kann, wenn die konkrete (Bau-)Planung für die einzelnen Hochbauten vorliegt. Nach Mitteilung des Wasserwirtschaftsamts Donauwörth besteht jedoch die Möglichkeit, anstatt der Errichtung von Tiefbrunnen das benötigte Löschwasser in ausreichender Menge aus den quartären Kiesen knapp unter der Geländeoberkante zu entnehmen; hierzu genügen Brunnen mit einer Endteufe bis ca. max. 13 m.

Die AFG wurde deshalb verpflichtet, rechtzeitig vor der Planung der konkreten baulichen Anlagen der zuständigen Behörde die Entwurfs- und Genehmigungsplanung nebst erforderlichem wasserrechtlichen

Antrag zur Entnahme von Grundwasser vorzulegen. Die zuständigen Wasserbehörden haben dieser Verfahrensweise zugestimmt.

5.5.2 Verrohrung von Gräben

Im Rahmen des Flugplatzausbaus ist die Verrohrung des Grenzgrabens auf einer Gesamtlänge von ca. 400 m und eine Verrohrung des Hörgelaugrabens auf einer Länge von ca. 115 m notwendig. Die verrohrten Gewässerabschnitte sind ein Gewässer 3. Ordnung. Diese Maßnahme ist gem. § 31 WHG und Art. 58 BayWG planfeststellungs-/genehmigungspflichtig.

Das Luftamt Südbayern hat zu dieser Maßnahme das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth als amtlichen Sachverständigen beauftragt. Die Begutachtung ergab, dass aus gewässerökologischer und wasserwirtschaftlicher Sicht gegen die Maßnahme keine Bedenken bestehen. Ein naturschutzfachlicher Ausgleich nach Art. 6 f. BayNatSchG liegt vor.

Das erforderliche wasserrechtliche Verfahren wird von der Konzentrationswirkung der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung für den Verkehrslandeplatz Augsburg erfasst. Das luftverkehrsrechtliche Verfahren ersetzt das sonst notwendige wasserrechtliche Planfeststellungs-/-genehmigungsverfahren (vgl. § 9 Abs. 1 LuftVG, Art. 78, 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die Bedingungs- und Auflagenvorschläge des Wasserwirtschaftsamts Donauwörth als amtlichem Gutachter wurden in den Planfeststellungsbeschluss als Auflagen zur Wasserwirtschaft übernommen. Somit sind durch die Maßnahme keine nachteiligen Folgen für die Gewässerökologie und die Wasserwirtschaft verbunden.

5.5.3 Einleiten des Niederschlagswassers in die Friedberger Ach

Die (gehobene) Erlaubnis für diese Entwässerungsmaßnahme beruht auf dem Antrag vom 16.06.2000 in seiner Aktualisierung vom 12.4.2001 sowie der Entwurfs- und Genehmigungsplanung vom 11.04.2001 der beratenden Ingenieure Dr. Blasy & Mader nebst Erläuterungsbericht.
Der Sachverhalt hierzu wurde unter B.V.2 und das Verfahren unter C.I.6.7 dargestellt.

Die Erlaubnis wird für die Einleitung von Mischwasser und unverschmutztem Niederschlagswasser von (befestigten) Flächen des Flugplatzes in die Friedberger Ach erteilt. Die beantragten Einleitungsmaßnahmen stellen Benutzungen im Sinne von § 3 Abs. 1 WHG dar, die gem. § 2 Abs. 1 WHG einer Erlaubnis nach § 7 WHG bedürfen. Die Erlaubnis ist antragsgemäß als eine gehobene Erlaubnis nach Art. 16 BayWG zu erteilen, da sie sich auf eine Benutzung von Gewässern im öffentlichen Interesse bezieht.

Bei dieser Erlaubnis waren §§ 7a, 18b WHG zu beachten, da es sich bei dem einzuleitenden Wasser – obwohl es überwiegend aus Niederschlagswasser stammt – um Abwasser im Sinne dieser Vorschrift handelt.

Die Erlaubnis konnte nach §§ 6 in Verbindung mit 7a, 18b WHG nicht versagt werden, da keine Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten sind, die nicht durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden können, und da Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten werden können, wie dies bei Anwendung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik möglich ist.

Die Befristung dieser Erlaubnis hat ihre Rechtsgrundlage in § 7 WHG.

Bei Einhaltung der festgesetzten Nebenbestimmungen ist eine Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten. Versagungsgründe gem. § 6 WHG liegen nicht vor.

Die mit dieser Erlaubnis verbundenen Auflagen und Bedingungen sind zur ordnungsgemäßen Gewässerbenutzung erforderlich. Sie haben ihre Rechtsgrundlage in § 4 WHG und Art. 15 BayWG.

Das mit diesem Beschluss zugelassene Entwässerungssystem für den Flugplatz Augsburg bedeutet eine wasserwirtschaftliche Verbesserung gegenüber der bisherigen Situation. Im Hinblick auf das Schmutzwasser wird die in ihren Kapazitäten begrenzte Kläranlage „Friedberger Ach“ entlastet. Während das Niederschlagswasser der Flugbetriebsflächen bisher teilweise versickert oder zum Teil ökologisch wirksamen, teilweise verrohrten Gräben zugeführt wurde, wird künftig das überwiegende Niederschlagswasser der Flugbetriebsflächen über diverse Entwässerungssammlungs- und -ableitungssysteme bei Verunreinigung der Kläranlage Augsburg zugeführt, so dass in die teilweise ökologisch wertvollen Gräben (z.B. Hörgelaugraben) kein Niederschlagswasser mehr eingeleitet werden muss.

Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth und das Landratsamt Aichach-Friedberg haben – unter Nebenbestimmungen – dem Vorhaben unter wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten zugestimmt. Die betroffenen Grundstückseigentümer haben jedoch widersprochen.
Auf Grund der materiellen Aussagen der fachlichen Stellen, insbesondere des amtlichen Gutachters, hat das Luftamt Südbayern die beantragte gehobene Erlaubnis erteilt und die geforderten Nebenbestimmungen festgesetzt.

Die bei der Umsetzung des Entwässerungskonzepts notwendigen Bestellungen von Dienstbarkeiten auf (Privat-) Grundstücken werden unter 5.5.15 behandelt.

5.5.4 Einwendungen zur Wasserwirtschaft

Die Entwässerungsplanung führt zu keiner Gefährdung von Trinkwasserschutzgebieten oder Badeseen. Wie bereits dargestellt, verbessert das Vorhaben die wasserwirtschaftliche Situation im Flugplatzbereich.

Das Vorhaben beinhaltet keine Grundwassererhöhung, auch nicht im Bereich der Sieben Häusle, und führt aus fachlicher Sicht auch nicht zu einer solchen.

Die in den Einwendungen befürchteten negativen Auswirkungen des Vorhabens auf den Wasserhaushalt sind somit nicht begründet.

5.6 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Es liegen keine Tatsachen vor und es sind keine Gesichtspunkte erkennbar, dass durch den Ausbau die Sicherheit des Luftverkehrs sowie die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet sein könnte.

Das in Einwendungen gegen das Vorhaben vorgebrachte Argument, wegen der Nähe des Flugplatzes zu besiedelten Orten könnte der Ausbau nicht durchgeführt werden, weil (größere) Flugzeuge auf besiedeltes Gebiet abstürzen oder erhebliche Schäden verursachen könnten, greift nicht durch. Das bisherige Unfallgeschehen am Verkehrslandeplatz Augsburg hat in der Vergangenheit keinen Anlass zur Annahme eines gesteigerten Sicherheitsrisikos gegeben. Der Flugzeugmix, der künftig am Verkehrslandeplatz Augs-

burg eingesetzt wird, wird sich – mit Ausnahme der Zunahme von Strahlflugzeugen – allein durch die Änderungsplanung nicht grundlegend verändern. Mit Blick auf die Situation am Verkehrsflughafen München zeigt die Erfahrung sogar, dass im Verhältnis zu Luftfahrzeugen unter 5,7 t MPW die Störanfälligkeit – sowohl was den Faktor Mensch als auch die Technik betrifft – bei größeren Luftfahrzeugen eher geringer ist und somit auch das Risiko eines Absturzes.

Im Übrigen wird durch die Veränderungen der asphaltierten Flächen im Bereich der S/L-Bahn die Sicherheit des Verkehrslandeplatzes optimiert. Hieraus ergeben sich verbesserte Möglichkeiten, bei flugbetrieblichen Störungen oder Flugfehlern gegebenenfalls noch einen risikolosen Startabbruch vorzunehmen oder bei verspätetem Aufsetzen bzw. verzögerter Bremsreaktion noch auf befestigten Flächen zum Stillstand zu kommen.

Davon abgesehen müssten weltweit alle Flugplätze, die in unmittelbarer Nachbarschaft zu besiedeltem Gebiet liegen, als gefährlich eingestuft und geschlossen werden, wenn ein derart abstraktes Unfallrisiko bereits als unmittelbare Gefährdung der benachbarten Siedlungsgebiete angesehen werden müsste. Eine solche Betrachtungsweise wäre verfehlt.
In unmittelbarer Nachbarschaft zu Wohngebieten (die überflogen werden), liegen beispielsweise die Flughäfen Berlin-Tempelhof, Berlin-Tegel, Hamburg-Fuhlsbüttel, Bremen, Braunschweig, Düsseldorf, Innsbruck, Salzburg, London-City-Airport, Zürich, die Flugplätze Lausanne und Locarno und viele andere.

Die in Einwendungen teilweise geäußerte Darstellung, aus den Planunterlagen ergäben sich Überflughöhen, die z.B. in Aichach und Neusäß (Entfernung vom Flugplatz über 6 km) bereits bei 120 m lägen, ist nicht nachvollziehbar und nur mit einer Fehlinterpretation von Planunterlagen zu erklären. Die planerisch ausgewiesenen Hindernisfreiflächen stellen nämlich nicht die Flughöhen der Luftfahrzeuge dar; z.B. soll am östlichen Siedlungsrand von

Gersthofen oberhalb von ca. 70 m über der Höhe des Flugplatzbezugspunkts Hindernisfreiheit herrschen. Die Flugzeuge landen bei Nutzung des ILS in einem Landewinkel von ca. 3° und überfliegen dieses Siedlungsgebiet tatsächlich in einer Höhe von ca. 200 m. Beim Start gewinnen die Luftfahrzeuge sogar wesentlich rascher an Höhe. Im Übrigen werden die An- und Abflugverfahren nicht von der Landesluftfahrtbehörde, sondern vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegt. Durch die vorgesehene Einführung des Präzisionsanflugverfahrens 07 wird der Anflugwinkel von ca. 3° noch exakter eingehalten. Dies bedeutet, dass ein Flugzeug 6 km vor der Schwelle noch eine Flughöhe von ca. 315 m hat. Das Siedlungsgebiet Augsburg-Bärenkeller wird hiernach in ca. 300 m Höhe über Grund überflogen. Nach § 6 Abs. 1 LuftVO dürfen die bestehenden Sicherheitsmindesthöhen bei Starts und Landungen – soweit erforderlich – unterschritten werden. Deshalb ist es zulässig, dass im Siedlungsbereich der Sieben Häusle bei Nutzung des ILS in einem Landewinkel von ca. 3° ein Überflug in ca. 55 m Höhe über Grund stattfindet, für den Ortsteil Miederring beträgt dieser Wert ca. 100 m; beim Start steigen die Flugzeuge wesentlich rascher. Aus diesen Höhen ergeben sich jedoch keine besonderen Sicherheitsrisiken. Auch die gemäß den Richtlinien zum Straßenbau erforderlichen Überflughöhen über der St 2035 werden eingehalten. Durch den Ausbau wird diese Überflughöhe nicht weiter herabgesetzt, da die Landeschwellen unverändert bleiben. Diese müssen im Übrigen so situiert sein, dass die notwendigen Mindestüberflughöhen geaus den maßgeblichen Richtlinien geben sind.

Vielfach wurde vorgetragen, dass die vorgegebenen Flughöhen nicht eingehalten würden. Das Luftamt Südbayern hat – unabhängig vom konkreten Planfeststellungsverfahren – in über 200 Untersuchungsreihen in der Umgebung des Flugplatzes (sowohl im Westen als auch im Osten) bei zahlreichen Flugbewegungen (sowohl IFR als VFR) Höhenmessungen durchgeführt. Im Rahmen dieser Messungen ließen sich keine relevanten Abweichungen von den vorgegebenen Höhen erkennen. Soweit die Glaubwürdigkeit dieser Messungen in Frage gestellt wurde – sowohl was die technische als die per-

sonelle Seite anlangt –, sind diese Einwände nicht zutreffend; die Messungen wurden z.T. unter Anwesenheit von Bürgermeistern bzw. durch diese selbst.

Die Überflughöhen sowie die Flugrouten sind zudem nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Soweit ein Anflugwinkel von 7° gefordert wurde, ist ein derartiges Anflugverfahren technisch nicht realisierbar. Die Abflugwinkel beim Start hängen von den Leistungsdaten des Luftfahrzeugs und den konkreten Wetterbedingungen ab. Jedenfalls gewährleisten die angewendeten An- und Abflugverfahren, dass der sich westlich des Flugplatzes befindende Müllberg sowie die östlich des Flugplatzes gelegenen Miederinger Höhen in ausreichender Höhe überflogen werden. Gefahren entstehen auch nicht durch die westlich und östlich der St 2036 gelegene Freileitung der Lech-Elektrizitätswerke Augsburg mit ihren Masthöhen von 40 m; im Übrigen ist diese Freileitung in den entsprechenden Handbüchern als Luftfahrt-Hindernis eingetragen.

Z.T. wurde vorgetragen, dass sich in den Antragsunterlagen keine Notfall-Szenarien zu möglichen Unfall- und Havarierisiken, insbesondere bei einem Absturz im Bereich von Betrieben mit Umgang und Lagerung chemischer und radioaktiver Stoffe befänden. Mit dieser Einwendung sind insbesondere die Clariant-Werke in der Stadt Gersthofen sowie ein Betrieb innerhalb des Stadtgebiets Neusäß gemeint. Hierzu ist grundsätzlich auszuführen, dass durch die Änderungsplanung zum Flugbetrieb keine grundlegend neue Situation geschaffen wird; wie bereits dargestellt, sind Flugrouten nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Im Hinblick auf die Clariant-Werke ist festzustellen, dass diese nicht unterhalb einer IFR- oder VFR-Flugroute liegen. Für den Stadtbereich Neusäß gilt, dass sich in Verlängerung der S/L-Bahn und in einer Entfernung von ca. 7 km von dieser das VEZ 07 befindet, über welches Flugzeuge im IFR-Landeanflug aus Richtung Westen fliegen müssen. Die VFR-Flugroute führt entlang der BAB A 8 und tangiert somit grundsätzlich keine überbauten Ortsteile der Stadt Neusäß.

Sofern Betriebe störfallrelevante Stoffe lagern und verarbeiten, ist dies Gegenstand der Störfall-Verordnung; die Anwendbarkeit dieser Verordnung und die sich für die entsprechenden Betriebe hieraus hergebenden Verpflichtungen werden im Rahmen der immissionsschutzrechtlichen Zulassung und Überwachung dieser Betriebe geprüft. Jedenfalls wird durch das Änderungsvorhaben, das allein keine Erweiterung des Flugbetriebs vorsieht, das bereits bestehende allgemeine abstrakte Risiko eines Flugunfalls mit Absturzmöglichkeit nicht erhöht.

Im Übrigen ist die allgemeine Sicherheit in der Luftfahrt, insbesondere im Passagierluftverkehr in (West-)Europa auf einem sehr hohen Standard. Die zum Einsatz kommenden Flugzeuge unterliegen nach den gesetzlichen Bestimmungen und ihrer Umsetzung seitens des Luftfahrt-Bundesamts regelmäßigen Kontrollen; dies gilt ebenso die Tauglichkeit der Piloten.

Schließlich übertrifft das Gefährdungspotenzial des Straßenverkehrs bei weitem dasjenige des Luftverkehrs. Den hohen Unfallzahlen im Straßenverkehr mit jährlich Tausenden von Toten und Verletzten stehen im Luftverkehr nur vergleichsweise wenige Unfälle gegenüber. Die Anzahl der Unfälle deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland lag z.B. 1996 bei nur 33 – dem gegenüber standen über 2,25 Millionen Flugbewegungen in der Bundesrepublik. Es ist irreführend, neben den hohen Unfallzahlen des Straßenverkehrs, bei dem zu einem gewissen Anteil auch Außenstehende zu schaden kommen, in wenigen vereinzelten Flugunfällen ein besonderes Sicherheitsrisiko zu sehen, während im Straßenverkehr ein vielfach höheres Ausmaß in Kauf genommen werden muss. Ein sachlicher Grund für eine Ungleichbehandlung von Luftfahrt und Straßenverkehr besteht nicht. Es besteht auch kein überdurchschnittliches Unfallrisiko im Hinblick auf die am Verkehrslandeplatz Augsburg startenden und landenden Flugzeuge, die nicht der Großluftfahrt angehören. Auch die Flugzeuge von Privatfliegern müssen den einschlägigen Sicherheitsvorschriften entsprechen und unterliegen regelmäßigen Überprüfungen bzw. Wartungen.

Die innerhalb vergleichsweise kurzer Zeit im Osten des Flugplatzes geschehenen Abstürze stehen in keinem Zusammenhang mit dem Flugplatz bzw. seiner Lage. Unfälle, die sich während eines Instrumentenanflugs und vor allem nicht im eigentlichen Platzbereich ereignen, können nicht dem Zielflugplatz „angelastet“ werden. Entsprechende Unfälle können sich grundsätzlich überall ereignen; eine kausale Verbindung zum angeflogenen Platz ließe sich hypothetisch nur dort herleiten, wo aufgrund schwieriger topografischer oder sonstiger Gegebenheiten besonders anspruchsvolle Anflugverfahren erforderlich sind. Dies ist jedoch in Augsburg nicht der Fall.

Unabhängig davon, dass sich im vorliegenden Verfahren bereits aus Rechtsgründen die Frage nach einem Alternativstandort nicht stellt, wäre es auch illusorisch anzunehmen, dass es in einem hochindustrialisierten und dichtbesiedelten Raum wie der Region Augsburg eine Areal gibt, das sich faktisch und rechtlich als Regionalflugplatz eignet und das „Bürgerfreundlicher“ wäre. In aller Regel führen derartige Verlagerungsprojekte nur zu anderen Betroffenheiten und anderen Betroffenen. Ein anlagenspezifisches Problem lässt sich generell nicht durch die „Wahl“ neuer Benachteiligter lösen.

5.7 Schutz vor Fluglärm

5.7.1 Wirkungen des Fluglärms und Betroffenheit

5.7.1.1 Lärmphysikalisches Gutachten ACCON

5.7.1.1.1 Beurteilungsgrundlage

Die Antragstellerin hat zur Prüfung des neu gefassten Antrags das lärmphysikalische Gutachten ACCON-

Berichts-Nr. ACB-0400-1833/10 vom 28. April 2000 des Ingenieurbüros für Schall- und Schwingungstechnik ACCON GmbH vorgelegt. Die Fluglärm-Immissionen werden, wie in DIN 45643 Teil 3[9] empfohlen, für Werktage (Montag bis Samstag) und für Sonn- und Feiertage getrennt ermittelt. Die Berechnung erfolgt dabei separat für den Tag (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und für die Nacht (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr). Die erhöhte Störwirkung von Geräuschen in den Tagesrandzeiten (06.00 Uhr bis 07.00 Uhr und 19.00 Uhr bis 22.00 Uhr) wird durch einen Zuschlag von 6 dB(A) auf die Mittelungspegel dieser Teilzeiten eingestellt.

Darüber hinaus wird der vom Flugplatzgelände ausgehende Bodenlärm berücksichtigt. Dieser besteht im wesentlichen aus:

- Triebwerksprobeläufen in der vorgesehenen Lärmschutzeinrichtung,
- Flugzeugbewegungen auf dem Vorfeld und dem Rollweg,
- Fahrten der Service-Fahrzeuge auf dem Vorfeld (Tankfahrzeuge, Personen- und Frachttransporte, etc.),
- sonstigen flugplatzgebundenen Lärmquellen (z.B. Wartung von Flugzeugen) und
- Kfz-Emissionen von Parkflächen.

[9] DIN 45643, Teil 3; Messung und Beurteilung von Flugzeuggeräuschen, Ermittlung des Beurteilungspegels für Fluglärmimmissionen; Ausgabe Oktober 1984

Als Eingabedaten werden im Gutachten die Flugzeuggruppeneinteilung entsprechend dem Datenerfassungssystem für Landeplätze (DES-L)[10] herangezogen, Hubschrauber werden durch die Flugzeuggruppen H 1 und H 2 nach AzB[11] einbezogen. Triebwerksprobeläufe werden durch Punktquellen simuliert. Die verwendeten Schallleistungspegel der Antriebe wurden zum Teil vor Ort ermittelt und zum Teil aus Überflugpegeln der AzB entnommen. Rollbewegungen von Flugzeugen und Kfz-Bewegungen auf den Verkehrswegen werden durch Linienquellen dargestellt. Kfz-Emissionen von den Parkflächen werden entsprechend der Parkplatzlärmstudie des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz ermittelt; Bodenlärm durch Wartungsbetriebe wird durch flächenbezogene Schallleistungspegel berücksichtigt. Auch für den Bodenlärm wird ein Ruhezeitenzuschlag von 6 dB(A) eingerechnet. Die Schallausbreitung der Bodenquellen wird nach VDI 2714[12] i.V.m. VDI 2720, Bl. 1[13] berechnet und berücksichtigt die derzeit vorhandene Bebauung auf dem Flugplatzgelände.

[10] DES-L; Datenerfassungssystem für Landeplätze
[11] AzB; Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an zivilen und militärischen Flugplätzen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.03.1971
[12] VDI 2714; Schallausbreitung im Freien; Ausgabe Januar 1988
[13] VDI 2720, Bl. 1; Schallschutz durch Abschirmung im Freien; Ausgabe März 1997

5.7.1.1.2 Gegenwärtiger Fluglärm

Tageszeitraum:

Grundlage der Berechnungen sind die 6 verkehrsreichsten Monate des Jahres 1999. Für diese Monate wurden die Bewegungszahlen der einzelnen Luftfahrzeuggruppen ermittelt und unter Berücksichtigung der Bahnrichtungsverteilung West : Ost von 58% : 42% auf die verschiedenen An- und Abflugstrecken verteilt. Ergebnis der Berechnungen sind die Linien gleichen äquivalenten Dauerschallpegels von 65, 60 und 55 dB(A). Diese sind in den Bildern 5 - 8 getrennt für Werktage sowie Sonn- und Feiertage dargestellt. Aufgrund des nicht unbeträchtlichen Anteiles an Linienflugverkehr, der überwiegend an Werktagen abgewickelt wird, stellen die Werktage den kritischen Fall dar. Deutlich ist zu erkennen, dass der Bodenlärmanteil insbesondere im Bereich nördlich und südlich des Flugplatzes zu einer deutlichen Ausbuchtung der Linien gleichen äquivalenten Dauerschallpegels führt. Innerhalb der 60 dB(A)-Kontur liegen die Streusiedlung Sieben Häusle (Außenbereich), das Dorfgebiet Miedering und das sich (zwischenzeitlich) im Eigentum der AFG befindende Wohnhaus auf der Fl. Nr. 2396/2 der Gemarkung Mühlhausen. Die 55 dB(A)-Kontur erfasst darüber hinaus die Lechfeldmühle, jedoch keine weitere geschlossene Wohnbebauung.

Nachtzeitraum:

Im Nachtzeitraum findet kein regelmäßiger Flugbetrieb statt. Verspätete Landungen von Flugzeugen der Gruppe P 2.1 (zur Zeit auf der Basis von Einzelerlaubnissen gemäß § 25 LuftVG durchgeführt) werden durch 60 Bewegungen (Landungen) in den 6 verkehrsreichsten Monaten berücksichtigt. Die zur Zeit gültige luftrechtliche Genehmigung erlaubt darüber hinaus maximal 2 Triebwerksprobeläufe definierter Dauer pro Nacht in der Lärmschutzeinrichtung.

Der nächtliche Langzeit-Beurteilungspegel aus Fluglärm und Bodenlärm bezogen auf die 6 verkehrsreichsten Monate des Jahres und die 8 Stunden der Nacht ist in Bild 15 dargestellt und im Anhang für ausgewählte Immissionsorte einzeln ausgewiesen. Er beträgt im Einzelnen:

Campingplatz Ludwigshof (IP-1)	43 dB(A)
Gebäude Fl. Nr. 2396/2	44 dB(A)
Sieben Häusle (IP-2)	37 dB(A)
Dickelsmoor (IP-4)	29 dB(A)
Miedering (IP-5)	34 dB(A)
Bergen (IP-6)	39 dB(A)
Mühlhausen (IP-7)	40 dB(A)

5.7.1.1.3 Zukünftiger Fluglärm (2010)

Tageszeitraum:

Grundlage der Berechnungen sind die 6 verkehrsreichsten Monate des Jahres 2010. Für diese Monate wurden die Bewegungszahlen in den einzelnen Luftfahrzeuggruppen entsprechend der Prognose zur Entwicklung der Flugbewegungen bis zum Jahr 2010 (AFG vom 16.06.2000) ermittelt und unter Berücksichtigung einer gegenüber Stand 1999 unveränderten Nutzung der Bahnrichtungen auf die verschiedenen An- und Abflugstrecken verteilt. Ergebnis dieser Berechnungen sind die Linien gleichen äquivalenten Dauerschallpegels von 65, 60 und 55 dB(A). Diese sind in den Bildern 9 - 12 getrennt für Werktage sowie Sonn- und Feiertage dargestellt. Wegen des nicht unbeträchtlichen Anteiles des Linienflugverkehrs, der auch 2010 überwiegend an Werktagen abgewickelt werden wird, stellen diese den kritischen Fall dar. Auch im Prognosezeitraum führt der Bodenlärmanteil insbesondere im Bereich nördlich und südlich des Flugplatzes zu einer deutlichen Ausbuchtung der Linien gleichen äquivalenten Dauerschallpegels. Innerhalb der 65 dB(A)-Kontur liegen Teile der Sieben Häusle (Außenbereich) und das Wohnhaus Fl. Nr. 2396/2. Die 60 dB(A)-Kontur umschließt darüber hinaus im wesentlichen die restlichen Wohnhäuser der Sieben Häusle und das Dorfgebiet Miedering. Von der 55 dB(A)-Kontur werden ferner nördlich und südlich der Autobahn A 8 gelegene Wohnhäuser der

Stadt Gersthofen, einzelne Wohnhäuser im Nahbereich der Neuburger Straße, der nordwestlich des Flugplatzes gelegene Campingplatz Ludwigshof an der Staatsstraße 2035 sowie die zum Flugplatz ausgerichteten Wohnhäuser von Dickelsmoor an der Affinger Straße erfasst.

Darüber hinaus hat der Sachverständige für den Prognosezeitraum unter Bezugnahme auf die Anforderungen aus dem lärmmedizinischen Gutachten die äußere Kontur jenes Bereiches berechnet, in dem ein Maximalpegel von 85 dB(A) mehr als 19 mal in der Tageszeit überschritten wird. Auch diese Untersuchung wurde getrennt für Werktage sowie Sonn- und Feiertage durchgeführt. Da Linienflugverkehr an Sonn- bzw. Feiertagen nur in sehr eingeschränktem Umfang stattfinden wird, stellen auch hier die Werktage den kritischen Fall dar. Mehr als 19 Ereignisse mit Pegeln über 85 dB(A) treten demnach in der Siedlung Sieben Häusle sowie am Wohnhaus Fl. Nr. 2396/2 auf.

Nachtzeitraum:

Unverändert findet auch im Prognosezeitraum nachts (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) außer verspäteten Landungen von Flugzeugen der Gruppe P 2.1 oder sonstigen Luftfahrzeugen mit vergleichbaren Emissionen kein Flugverkehr statt. Unverändert bleibt auch der Bewegungsansatz (Landungen) sowie der Ansatz für die nächtlichen Triebwerksprobeläufe.

Da der Sachverständige jedoch für den Prognosezeitraum mangels genauer Kenntnis der zukünftigen Baukörper mit einer ungehinderten Schallausbreitung gerechnet hat, verändern sich die unter Ziff. 5.7.1.2 für den Nachtzeitraum an den kritischen Immissionsorten berechneten kumulierten Beurteilungspegel aus Fluglärm und Bodenlärm. Am Immissionsort Dickelsmoor steigt der Beurteilungspegel um 10 dB(A), an den Immissionsorten Mühlhausen und Bergen verringern sich die Werte wegen fehlender Reflexionen. An diesen Immissionsorten wurden zu Ungunsten der AFG die höheren Werte aus dem Ist-Zustand belassen. Die entsprechenden Pegel betragen nunmehr:

Campingplatz Ludwigshof (IP-1)	44 dB(A)
Gebäude Fl. Nr. 2396/2	45 dB(A)
Sieben Häusle (IP-2)	39 dB(A)
Dickelsmoor (IP-4)	39 dB(A)
Miedering (IP-5)	34 dB(A)
Bergen (IP-6)	39 dB(A)
Mühlhausen (IP-7)	40 dB(A)

5.7.1.2 Wirkungen des Fluglärms

Zur Beurteilung der möglichen medizinischen Auswirkungen des Fluglärms durch die geplante Erweiterung hat die AFG ein Gutachten von Herrn Prof. Dr. med. Dr. phil. Michael Kastner und Dr. phil. Joachim Vogt vom Institut für Arbeitspsychologie und Arbeitsmedizin der Universität Dortmund vorgelegt. Dieses Gutachten befasst sich sowohl mit den lärmmedizinischen als auch mit den lärmpsychologischen Auswirkungen des Flug-

lärms auf Menschen. Die Gutachter definieren Lärm als unerwünschten Schall, der geeignet ist, die Betroffenen physisch, psychisch, sozial oder finanziell zu schädigen. Es handele sich bei Lärm um die physikalische Einwirkungsgröße mit der größten Breitenwirkung. Ca. 50% der Bevölkerung seien mittleren Pegeln ab 65 dB(A) ausgesetzt. Von diesem Personenkreis fühle sich im Schnitt jeder Zweite erheblich gestört.

Untersuchungen zur subjektiv empfundenen Belästigung der deutschen Bevölkerung durch verschiedene Lärmquellen im Zeitraum 1992 bis 1994 hätten ergeben, dass die Belästigung durch Straßenverkehr dominiere, gefolgt von Flugzeug, Bahn, Industrie, Lärm in der Nachbarschaft und durch Sport. Während die Belästigung durch Straßenverkehr mit ca. 70% mehr als 2/3 der Bevölkerung betreffe – davon bezeichneten sich ca. 24% als stark belästigt – , betrage die Belästigungsrate durch Fluglärm ca. 47% – davon bezeichneten sich ca. 12% als stark belästigt. Die Belästigung durch Bahn, Industrie und Nachbarschaftslärm lag demgegenüber nur bei ca. 20%, wobei der Nachbarschaftslärm mit ca. 6% als stark belästigend empfunden wurde. Zusammenfassend kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass die Korrelation von Schallpegel und Belästigung einzelner Personen unerwartet gering ausfalle. Häufig seien die Reaktionen des Einzelnen stärker durch die Einstellung zur Schallquelle, die psychologische Verarbeitung des Schallreizes, die Lärmempfindlichkeit und ähnliches bestimmt als durch die Schallintensität selbst.

Nach Leonard & Borsky[14] erklärten sozioökonomische Faktoren 45 bis 58% der Belästigung, wo hingegen Schallpegelmaße nur zu 10 bis 14% dazu beitrügen. Als starke Moderatoren der Belästigung durch Lärm führen die Gutachter die zeitlichen Charakteristika des Schalls wie veränderliche Schallbelastung, neue Schallquellen und Adaption sowie die Einstellung zum Lärm wie Angst vor der Quelle, allgemeine Empfindlichkeit, Vermeidbarkeit des Lärms und Bedeutung der Quelle an. Demografische Einflüsse wie Alter, Geschlecht, sozialer Status, Einkommen und Bildung sowie situative Gegebenheiten wie Dauer der Exposition und Höhe des Hintergrundpegels seien von moderaterem Einfluss auf die Belästigung. Auch wenn eine Vorhersage der Belästigung für den Einzelnen kaum gelinge, seien Schallpegelmaße wie der Dauerschallpegel jedoch ausreichend, um die Belästigung von Bevölkerungsgruppen abzuschätzen.

Schultz[15] und Fidell et al.[16] hätten für niedrige und moderate Schallpegel einen relativ schwachen Bezug von Schallpegel und Belästigung (Prozentsatz stark belästigter Personen (HA)) gefunden, der jedoch bei hohen Schallpegeln deutlicher werde. Danach betrage der Prozentsatz stark Belästigter bei Mittelungspegeln von 65 dB(A) gerechnet über die 24 Stunden des Tages und der Nacht (L_{dn}) 15%, bei Dauerschallpegeln von 72 dB(A) 30% und bei Dauerschallpegeln von ca. 80 dB(A) 50%.

---

[14] Leonard, S. & Borsky, P.N. (1973); A causal model for relating noise exposure, psychosocial variables and aircraft noise annoyance; proceedings of the International Congress on Noise as a Public Health Problem, 691-705

[15] Schultz, T. J. (1978); Synthesis of social surveys on noise annoyance; Journal of the Acoustical Society of America 64, 377-405

[16] Fidell, S. & Barber, D. S. (1991); Updating a dosage-effect relationship for the prevalence of annoyance due to general transportation noise, Journal of the Acoustical Society of America 89 (1), 221-233

In seiner „Untersuchung der Fluglärmbelastungs- und Belästigungssituation der Allgemeinbevölkerung in der Umgebung des Flughafens Frankfurt“ habe Kastka[17] unter Bezug auf eine EG-Studie aus 1985 darauf hingewiesen, dass Verkehrslärm und Fluglärm unterschiedliche Verläufe zeigten. Im Bereich eines Dauerschallpegels mit dem Äquivalenzparameter q = 3 über 60 dB(A) überwiege die Belästigung durch Fluglärm. Bei 50% erheblich Belästigter (durch Fluglärm) liege nach seiner Erfahrung die Grenze für ungestörtes Wohnen vor. Bei höheren Werten sei die Mehrheit der Anwohner permanent durch die physikalisch-akustischen Bedingungen ihrer Wohnumwelt bei der Wahrnehmung des Bedürfnisses nach Ruhe und Entspannung unzumutbar beeinträchtigt. Nach der genannten EG-Studie ergäben sich 50% erheblich Belästigte bei einem Dauerschallpegel von 65 dB(A).

Im Abschlussbericht „Untersuchung der Fluglärmbelastungs- und Belästigungssituation im Nachtzeitraum in der Umgebung des Verkehrsflughafens München“ aus 2001 kommt Kastka[18] zu dem Ergebnis, das bei Dauerschallpegeln von 61 dB(A) bei geöffneten Fernstern der Anteil stark Belästigter bei 50% liege.

Kastka weist darauf hin, dass für die Messung von Einzelereignissen und ihrer Wirkung der Leq ungeeignet ist. Ein Überflugereignis ließe sich besser durch den Maximalpegel beschreiben. Jedoch würden nicht alle Überflüge als störend empfunden. Bei Untersuchungen an Anwohnern des Flughafens Düsseldorf und Frankfurt habe sich als Störschwelle der L_{max} von 70

[17] Kastka, J. (1999); Untersuchung der Fluglärmbelastungs- und Belästigungssituation der Allgemeinbevölkerung der Umgebung des Flughafens Frankfurt (Zusatzauftrag), Auftrag der Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt/Main

[18] Kastka, J. (2001); Untersuchung der Fluglärmbelastungs- und Belästigungssituation im Nachtzeitraum in der Umgebung des Verkehrsflughafens München, Abschlussbericht

dB(A) ergeben, da Anwohner Überflüge mit Maximalpegeln unterhalb 70 dB(A) mehrheitlich als zumutbar bezeichnet haben. Er beschreibt die Menge störrelevanter Überflugereignisse (mit Maximalpegeln von ≥ 70 dB(A)) mit dem Parameter NAT70 (Number above threshold, das bedeutet Anzahl der Ereignisse über der Schwelle des Max-Pegels 70 dB(A)). Untersuchungen an den Flughäfen Düsseldorf und Frankfurt auf der Grundlage von Korrelations- und Regressionsanalysen hätten gezeigt, dass man mit der Anzahl von Ereignissen, die mit ihrem Spitzenpegel den Wert 70 dB(A) überschritten, am besten die Anwohnerbelästigung darstelle. Am Flughafen Frankfurt sei als Ergebnis der Belastungs-Belästigungsdatenanalysen und -befunde das Richtwertkonzept 60 NAT70 tags und 8 NAT70 nachts basierend auf der normativen Vorstellung erarbeitet worden, dass mehr als 50% stark fluglärmbelästigte Anwohner tags und mehr als 33% stark fluglärmbelästigte Anwohner nachts auf Dauer in Wohngebieten nicht hinzunehmen seien.

Kastka hat sich darüber hinaus auch zur Frage, welcher Belästigungs- bzw. Belastungsbereich als geringfügig am Tag und in der Nacht anzusehen ist, geäußert. Die Einwirkung von Lärm auf Wohnungen werde durch die „Fenster-auf-Situation“ am zutreffendsten beschrieben. Als zumutbare Belästigung sei diejenige anzusehen, bei der die Mehrheit der Anwohner bei offenen Fenstern sich als nicht (Not Annoyed-NA) oder nur schwach belästigt (Low Annoyed-LA) einschätzten. Diese Schwelle läge bei Dauerschallpegeln von tags ca. 55 dB(A) und nachts ca. 45 dB(A). Oberhalb dieser Schwelle sei der Übergang in jene Belastungszone erreicht, in der die Einführung von Schallschutzmaßnahmen angedacht werden sollte. Die Reduktion von Belästigung durch passiven Schallschutz oder andere planerische Maßnahmen sei ab dieser Schwelle sinnvoll und gerechtfertigt.

Die lärmmedizinischen Sachverständigen haben sich darüber hinaus zu auralen und extraauralen Wirkungen des Fluglärms geäußert. Danach können zeitweilige Hörschwellen-Verschiebungen bei Mittelungspegeln über 80 dB(A) nach Einwirkungszeiten von wenigen Stunden stattfinden. Das Ausmaß der Hörschwellenabwanderung und die nötige Rückstellungszeit hingen vom Schallpegel und der Expositionszeit ab. Bei kurzzeitiger oder moderater Schallüberlastung erhole sich das Gehör vollständig. Nur für Arbeitslärm gebe es überzeugende wissenschaftliche Befunde eines erhöhten Risikos für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. 8 von 10 Studien seit 1988 zeigten einen überzufälligen Zusammenhang von Industrielärmexposition am Arbeitsplatz und Bluthochdruck – insbesondere dann, wenn kein Gehörschutz getragen werde. Auch Umweltlärm gelte als Risikofaktor für Bluthochdruck und koronare Herzerkrankungen. Der Zusammenhang sei jedoch weit weniger deutlich als für Arbeitslärm. Bisher bekannte Studien fänden nur tendenzielle Zusammenhänge zwischen Umweltlärm und Herz-Kreislauf-Risiken. Umweltlärm mit Dauerschallpegeln in der Größenordnung von 65 dB(A) konnte demnach bisher nicht als allein verursachender (pathogenetischer) Faktor nachgewiesen werden. Dennoch sei er als Risikofaktor für über die Beanspruchung indirekt verursachte Erkrankungen anzusehen.

Bezüglich psychiatrischer Erkrankungen werde eine höhere Anzahl von lärmbedingten Einweisungen in der Umgebung von Großflughäfen mit Maximalpegeln über 90 dB(A) vermutet. Die Mehrzahl von Studien bestätige einen Zusammenhang, auch wenn die Ergebnisse teilweise nicht zufallskritisch abgesichert werden könnten. Auch habe es vereinzelt negative Korrelationen gegeben. Wie bei den Herz-Kreislauf-Erkrankungen sei da-

von auszugehen, dass Lärm in den untersuchten Größenordnungen (Max-Pegel > 90 dB(A)) ein Risikofaktor von vielen sei.

Die Wirkung von Lärm auf mentale und psychomotorische Leistungen wird von den lärmmedizinischen Gutachtern als uneinheitlich beschrieben. Unregelmäßig auftretende Lärmpegel von 90 dB(A) führten zu einer signifikanten Leistungsminderung. Dauerschallpegel des Flug-/ Straßenlärms von 60 - 70 dB(A) hätten eine (selbstberichtete) Störung von Außenaktivitäten zur Folge, ein Zusammenhang zwischen aktueller Belastung und Störung könne nur mit geringer Signifikanz nachgewiesen werden. Auch wenn die Leistung häufig unter Lärm aufrechterhalten oder sogar durch reaktive Anpassungssteigerung verbessert werden könne, scheine dazu ein erhöhter Aufwand notwendig zu sein. Erschöpfung und Leistungsverschlechterung könnten gelegentlich als Nacheffekte gemessen werden.

Im Hinblick auf Schlafstörungen führen die Lärmsachverständigen aus, dass – wie in Feld- und Laborstudien vielfach nachgewiesen werden konnte – nächtlicher Lärm zu Verzögerungen beim Einschlafen, Verringerung der Schlaftiefe, vermehrten Bewegungen und erhöhter Herzrate während des Schlafes führe. Schläfer wachten üblicherweise bei Spitzenpegeln ab 60 dB(A) auf, könnten sich jedoch diesbezüglich häufig anpassen. Im Hinblick auf kardiovaskuläre Reaktionen und Verschiebungen der Schlafstadien habe Maschke (1992) keine Anpassung seiner Testpersonen gefunden. Zu dieser und den meisten anderen Laborstudien sei jedoch kritisch anzumerken, dass die Anzahl der Versuchsnächte gering und eine Gewöhnung an das Labor und den Lärm auch deshalb erschwert gewesen sei. Wahrscheinlich liege hier die Erklärung dafür, dass in Fallstudien wie der von Maschke et al. (1995) oder der großangeleg-

ten von Hahn et al. (1994) die Wirkung von Lärm während des Schlafes geringer waren als in vergleichbaren Laborstudien. Nächtlicher Lärm wirke sich auf das psychische und physische Wohlbefinden der Betroffenen am Tage aus. Die Probanden klagten über erhöhte Morgen- und Tagesmüdigkeit, Kopfschmerzen, längere Reaktionszeiten und verminderte Aktivität. Öhrström[19] fand diese Reaktionen in der Fallstudie von 1991 bei einem Dauerschallpegel von 72 dB(A) und Maximalpegeln von 84 dB(A).

Zur Erfassung nächtlicher Schlafstörungen sind der Spitzenschallpegel und seine Häufigkeit das geeignetste Lärmmaß. Auch die Mediationsgruppe kam anlässlich des Verfahrens zum geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt zu dem Ergebnis, dass als Parameter, mit denen Fluglärm im Hinblick auf seine Gesundheitswirkung gemessen werden sollte, neben dem äquivalenten Dauerschallpegel auch der Dauerschallpegel über einen bestimmten Zeitraum und die Häufigkeit der Überschreitung eines bestimmten Maximalpegels durch Einzelschallereignisse sinnvoll wäre.

Das Luftamt hat sich anlässlich der Änderung der „Nachtflugregelung für den Flughafen München“ ausführlich mit der Nachtflug-Thematik befasst. Auf die Änderungsgenehmigung hierzu vom 23.03.2001 (Az 315-98/0-G-1) wird insoweit verwiesen, auch wenn am Verkehrslandeplatz Augsburg ein planmäßiger Nachtflugbetrieb tatsächlich nicht stattfindet und auch nicht beantragt wurde.

---

[19] Öhrstrom, E. (1991); Psycho-social effects of traffic noise exposure, Journal of Sound and Vibration 151, 513-517

Ergänzend können die Ausführungen von Maschke et al, die im Planfeststellungsbeschluss zur Erweiterung des Sonderlandeplatzes Hamburg-Finkenwerder vom 8.5.2000 als lärmmedizinische Sachverständige tätig waren, herangezogen werden. Im Planfeststellungsbeschluss vom 08.05.2000 wird unter Ziff. 2.8.4.3.1.1 dargestellt, dass die lärmmedizinischen Sachverständigen von einer tageszeitabhängigen unterschiedlichen Lärmempfindlichkeit auf Grund der chronobiologischer Abläufe ausgehen. Die Aktivierungskurve des Menschen verlaufe in einem auf- und absteigenden 24-Std.-Tagesrythmus (zirkadiane Rhythmik), danach sei in Ruhezeiten der Grad der Aktivierung des Menschen geringer, die Lärmsensibilität entsprechend größer. Umgekehrt sei im Zustand größerer Aktivierung die Lärmempfindlichkeit geringer. Die Sachverständigen halten es daher für erforderlich, Zumutbarkeitsgrenzwerte nicht nur anhand einer Tages und Nachtbelastung zu bestimmen, sondern eine darüber hinausgehende Unterteilung entsprechend chronobiologischer Kenntnisse vorzunehmen. Sie berücksichtigen folgende chronobiologische Verläufe: den Tagesverlauf der Vigilanz (Wachheit), den Tagesverlauf der Leistung, den Tagesverlauf der Schlafbereitschaft sowie rhythmische Verläufe des vegetativen, hormonellen und humoralen (die Körperflüssigkeit betreffend) Systems und des Schlafs. Die zirkadianen rhythmischen Verläufe unterschiedlicher Parameter zeigten eine deutlich erkennbare Ähnlichkeit. Die Sachverständigen hätten demnach den Tageslauf der Aktivierung bzw. Sensibilität durch eigene Analysen anhand von insgesamt 55 Parametern entwickelt, die sie der medizinisch biologischen Literatur entnommen hätten. Der Tagesverlauf der Aktivierung bzw. Sensibilität zeige stabile, stationäre, in etwa auf einem Niveau verlaufende Zeitabschnitte und instabile, d.h. solche Bereiche mit ansteigenden und abfallenden Tendenzen.

Für die Fluglärmbewertung haben die Sachverständigen diese chronobiologisch gesehenen sieben Phasen in sieben Zeitbereiche zusammengefasst.

Zeitbereich 1	von	06.00 Uhr	bis	08.00 Uhr (instabil)
Zeitbereich 2	von	08.00 Uhr	bis	12.30 Uhr (stabil)
Zeitbereich 3	von	12.30 Uhr	bis	13.30 Uhr (instabil)
Zeitbereich 4	von	13.30 Uhr	bis	19.00 Uhr (stabil)
Zeitbereich 5	von	19.00 Uhr	bis	22.00 Uhr (instabil)
Zeitbereich 6	von	22.00 Uhr	bis	01.00 Uhr (stabil)
Zeitbereich 7	von	01.00 Uhr	bis	06.00 Uhr (stabil)

Der instabile Zeitbereich 1 wurde durch die Gutachter im Ergebnis wie der Zeitbereich 2 bewertet, der weitgehend stabil ist. Die Gutachter begründen dies damit, dass in dieser instabilen Phase vom Schlaf zum Wachsein zwar Maxima für bestimmte pathologische Erscheinungen wie Herzinfarkt und Herzattacken lägen. Diese sei jedoch zu einem nicht bestimmbaren Teil auf von den Menschen selbst verursachte Gewohnheiten wie z.B. Kaffeegenuss, Zigaretten auf nüchternen Magen, Hektik, Zeitdruck, Selbstüberlastung geistiger, emotionaler und körperliche Prozesse, schneller Übergang von Ruhe zur Aktivierung, Morgenstress und Erwartungsstress zurückzuführen. Morgendlicher Lärm spiele im Hinblick auf die vorgenannten morgendlichen Stressoren eine untergeordnete Rolle, wie insbesondere eine

Untersuchung zu den Anlassfaktoren für das morgendlicher Aufstehen ergeben hätte.

Besonders hervorzuheben sei der Zeitbereich 3 von 12.30 Uhr bis 13.30 Uhr, für den nach wissenschaftlichen Erkenntnissen die größte natürliche Schlafbereitschaft und somit die beste Voraussetzung für eine hohe Effizienz des Ausruhens. Nach Auffassung der Gutachter könnte die Belastbarkeit durch Einhaltung einer Ruhephase, z.B. durch einen Minischlaf, erhöht werden. Im folgenden Zeitbereich 4 könne die

Belastung der Menschen auf Grund der vorangegangenen Erholungspause (Minischlaf) gesteigert werden. Es könne dann mehr Lärm ertragen werden.

In den (instabilen) Zeitbereich 5 von 19.00 Uhr bis 22.00 Uhr fällt insbesondere die Einschlafzeit für viele Kinder. Im o.g. Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Hamburg Finkenwerder hätten die Gutachter jedoch erklärt, für diese Zeit sei es zumutbar, die Fenster geschlossen zu halten. Die Eltern oder sonstigen Erziehungsberechtigten der Kinder könnten die Fenster nach dem Einschlafen wieder öffnen, da Kinder wenig lärmempfindlich seien, wenn sie fest schliefen.

Die stabilen Zeitbereiche 6 und 7 betreffen den Nachtzeitraum im Sinne des Fluglärmgesetzes (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr).

Im o.g Planfeststellungsbeschluss Hamburg Finkenwerder werden dort in Tabelle 21 die Zumutbarkeitsgrenzen nach Maschke/Hecht unterteilt nach ihren Auswirkungen auf die Gesundheitsparameter

- Hörminderung,
- vegetativ-hormonelle Beanspruchung,
- Belästigung und
- Schlafstörungen.

quantifiziert.

Diese Tabelle wird nachstehend dargestellt.

Zumutbarkeitsgrenzen nach Maschke/Hecht

		Erwachsene	**Kinder**	**alte Menschen**	**Kranke**
Hörminderung	$L_{Aeq(24h)*}$ L_{Amax}	69 103	64 103	69 103	69 103
Vegetativ hormonelle Beanspruchung	$L_{Aeq(16h)}$ L_{Amax}	65 94	65 94	62 91	74 In
Belästigung	$L_{Aeq(24h)}$ L_{Amax}	60 83	Störung der Kommunikation und geistigen Tätigkeit während der Schulzeit: L_{Aeq} = 35 In	60 83	Krankenhäuser tagsüber $L_{Aeq(16h)}$ = 35 In
Schlafstörung	$L_{Aeq(8h)}$ L_{Amax}	32 In 55 In	37 In 60 In	30 In 52 In	30 In 40 In

In: Innenraumpegel
*: Sämtliche Dauerschallpegel sind energieäquivaltente Dauerschallpegel $L_{Aeq(3)}$

Im vorgenannten Planfeststellungsbeschluss wird darauf hingewiesen, dass Maschke/Hecht ihre Zumutbarkeitsgrenzen auf einen vorbeugenden Gesundheitsschutz und nicht auf eine konkrete, unmittelbar bevorstehende Gesundheitsgefährdung

oder eine bereits eingetretene Gesundheitsbeeinträchtigung ausrichteten. Insoweit unterschieden sich die von den Lärmmedizinern entwickelten Zumutbarkeitsgrenzen von dem Begriff der rechtlichen Zumutbarkeit. Unterhalb dieser Zumutbarkeitsgrenzen könne daher mit hoher Wahrscheinlichkeit eine fluglärmbedingte Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden. Die nach Zeitbereichen und gesundheitsschädlichen Fluglärmwirkungen unterteilten Zumutbarkeitsgrenzen wurden weiter nach Personengruppen (Erwachsene, Kinder, alte Menschen und Kranke) differenziert. Die Zumutbarkeitsgrenzen umfaßten einen noch zumutbaren energieäquivalenten Dauerschallpegel und eine Maximalpegelgrenze, die nur selten überschritten werden dürfe. Die Gutachter hätten die in den jeweiligen Zeitbereichen vorherrschende Nutzungsart (Außen- oder Innennutzung) berücksichtigt und bei der Innennutzung zur Beurteilung Pegel herangezogen, die sie durch Abzug von 15 dB(A) vom Außenpegel bei einem gekippten Fenster errechnet hätten. Obwohl der Dämmwert eines geschlossenen einfach verglasten Fensters bei 25 dB(A) läge, hätten die Gutachter im Hinblick auf eine ausreichende Belüftung jedoch nur den Dämmwert eines gekippten Fensters berücksichtigt.

Die Zumutbarkeitsgrenzen für die Belästigung hätten die lärmmedizinischen Gutachter ausschließlich aus der psychologischen und soziologischen Fluglärmliteratur entnommen. Hier beruhten die Erkenntnisse in erster Linie auf den Angaben von Fluglärmbetroffenen, die über ihre subjektiven Empfindlichkeiten befragt wurden. Hinsichtlich der vegetativen-hormonellen Auswirkung des Fluglärms hätten die Gutachter auch eigene Erforschungen und Kenntnisse ausgewertet. Soweit in der vorangestellten Tabelle Zahlenwerte genannt würden, bezögen sich diese auf herkömmliche Zeitbetrachtungen, d.h. entweder

auf einen 24-Std.-Zeitraum (Tag und Nacht), einen 16-Std.-Tageszeitraum bzw. einen 8-Std.-Nachtzeitraum. Im Regelfall handelt es sich bei den angegebenen Werten um Außenpegel in dB(A), Innenpegel seien durch die nachgestellten Buchstaben In gekennzeichnet. Die genannten Zahlenwerte seien als Schallenergiedosis zu verstehen. In den verschiedenen Zeitbereichen könnten die Schallenergiedosen entsprechend unterschiedlichen Höhen der Empfindlichkeit verteilt werden. Dabei bleibe die energetische Gesamtdosis gleich. In Zeitbereichen hoher Empfindlichkeit lägen die Zumutbarkeitswerte unter, in sonstigen Bereichen aber auch über den in der Tabelle genannten Zahlenangaben.

5.7.1.3 Bewertung und Beurteilung der Lärmauswirkungen

5.7.1.3.1 Schwellenwerte für unzumutbare Lärmauswirkungen (Rechtliche Zumutbarkeitsschwelle)

5.7.1.3.1.1 Tageszeitraum (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)

Dauerschallpegelkriterium:

Bei der rechtlichen Bewertung der Auswirkungen des Fluglärms und der Festsetzung von Grenzwerten/ Schwellenwerten waren die lärmmedizinischen und lärmpsychologischen Erkenntnisse (Ziffer 5.7.2) entsprechend umzusetzen und zu würdigen.

Die lärmmedizinischen Sachverständigen weisen darauf hin, dass die Definition von Gesundheit und Krankheit nach unterschiedlichen Ansätzen erfolgen kann und tatsächlich erfolgt. Definiert man Krankheit im Zusammenhang mit Lärm als Abwesenheit von Gesundheit einhergehend mit einer Regelwidrigkeit physiologischer Funktionen und dadurch bedingter Behandlungsbedürftigkeit (arbeitsmedizinischer Ansatz), so wäre der Beginn der unzumutbaren Lärmauswirkungen bei Dauerschallpegeln von ca. 80 dB(A) anzusetzen. Folgte man eher dem Gesundheitsbegriff nach WHO, zu dem auch die Wohlbefindlichkeit gehöre, oder begreife man Krankheit/Gesundheit sogar als Prozess, den der betroffene Mensch mitgestalten kann und der sich auf einem Kontinuum zwischen absolutem Wohlbefinden (gesund) und unerträglichem Unwohlsein (krank) abspiele, verlagere sich die Schwelle für nicht mehr tolerable Lärmbelastungen in Richtung deutlich niedrigerer Dauerschallpegel. Eine scharfe Definition des Übergangs von gesund nach krank sei daher schwierig.

Die Lärmsachverständigen nehmen eine Grobklassifizierung nach direkten und indirekten gesundheitlichen Wirkungen von Lärm vor. Lärmschwerhörigkeit und ande-

re physiologische Veränderungen mit direktem Bezug zu hohen Schallpegeln wie z. B. gefäßspasmusbedingte Kopfschmerzen werden als direkte gesundheitliche Wirkungen von Lärmbelastung klassifiziert. Indirekte gesundheitliche Wirkungen entstünden durch psychologische Verarbeitungsprozesse wie z. B. psychosomatische Störungen durch Ärger. Physiologische Dekompensationen, die indirekt über Verhaltsweisen wie z. B. Bewegungsmangel und/oder über psychologische Verarbeitungsprozesse in einer längeren Pathogenese entstünden, seien sehr viel schwerer auf den Lärm zu beziehen. Lärm spiele in diesem Kontext in Kombination mit vielen weiteren Stressoren der physikalisch beschreibbaren Umgebung und der Anforderungen aus Berufs- und Privatleben als mehr oder weniger kleiner Mosaikstein auch eine Rolle. Weniger die einzelnen Faktoren als vielmehr die dynamischen Transaktionen zwischen ihnen und der jeweiligen subjektiven Verarbeitung bzw. Bewältigung bedinge physiologische Dekompensationen wie z. B. Herz-Kreislauf-Probleme. Es sei festzustellen, dass konstruktive

Kommunikationsprozesse die Belästigung mindestens ebenso reduzierten wie eine tatsächliche Entlastung um 5 dB(A)[20].

Die subjektive Bewertung des Lärms sei ganz entscheidend. Unterhalb 55 dB(A) Dauerschallpegel seien keine nennenswerten Bevölkerungsreaktionen zu erwarten. Ab Dauerschallpegel von 62 dB(A) gäbe es erfahrungsgemäß sporadische Beschwerden und Verärgerungen über Fluglärm bei ca. 30% der Anwohner. Zum Vergleich führen die Sachverständigen an, dass mehr als 8 Mio. Bürger vom Straßenverkehrslärm in der Belastungsgrößenordnung 60 - 65 dB(A) betroffen seien. Lt. Battelle-Institut seien für alle Lärmarten zusammen 50% der Bevölkerung mit einem Äquivalent von 65 dB(A) belastet.

Die lärmmedizinischen Sachverständigen führen weiter aus, dass bei Dauerschallpegeln von 67 dB(A) häufige Beschwerden und bei 40% der Betroffenen Verärgerungen zu erwarten seien. Nach Jansen (1994)[21] eigne sich unter Vorsorgeaspekten ein Mittelungspegel von 65 dB(A) als Schwellenwert für erhebliche

[20] Sutherland, L. (1999); Kommentar des Chairman zur Präsentation von Vogt & Kastner, 1999, International Congress of Noise Control Engineering. Fort Lauderdale, Florida.

[21] Jansen, G. (1994); Medizinisches Gutachten für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Dortmund-Wickede

Belästigung. In einer wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit der Jansen'schen Vorgehensweise und den daraus folgenden psychologischen Aussagen kommt Guski[22] aufgrund einer Literaturanalyse und der Ergebnismittelungen von drei psychologischen Untersuchungen zu dem Schluss, nicht mehr tolerierbare Belastungswerte lägen bei einem L_{eq3} von 60,4 dB(A) vor. Die lärmmedizinischen Sachverständigen weisen ferner darauf hin, dass der Wert von 65 dB(A) für erhebliche Belästigung sich auch in den Untersuchungen von Oliva (1993) – zitiert in Guski (1996) und Jansen (1996) – wieder fänden. Der Prozentsatz von stark gestörten Personen sei hier bei einem L_{eq3} von 60 bis 65 dB(A) mit 30% angegeben und stiege bei einem L_{eq3} von 68 dB(A) auf 50% an.

Die Zumutbarkeitsgrenze solle nach Abwägung aller Befunde bei einem L_{eq} von 65 dB(A) angesetzt und ab diesem Wert eine erhebliche Belästigung angenommen werden, da ab dieser Schwelle ein beginnendes Risiko für indirekt über die Beanspruchung verursachte Erkrankungen nicht mehr auszuschließen sei.

[22] Guski, R. (1996); Einschätzung der zu erwartenden psychologischen Auswirkungen des Flughafenausbaus Dortmund-Wickede

Bei der Festlegung der Zumutbarkeitsgrenze hält das Luftamt Südbayern die ausschließliche Berücksichtigung eines medizinischen Grenzwertes für nicht ausreichend; vielmehr ist der Erkenntnisstand zur langfristigen Belästigungssituation mit zu berücksichtigen. Wenn oberhalb von 65 dB(A) Dauerschallpegel eine Risikoerhöhung hinsichtlich physiologischer Dekompensationen nicht mehr auszuschließen ist und gleichzeitig der Prozentsatz stark gestörter Personen in Richtung 50% ansteigt, so erscheint unter Präventionsgesichtspunkten in Verbindung mit den restriktiveren Ansätzen von Guski und Kastka die (rechtliche) Festsetzung eines Wertes unterhalb 65 dB(A) geboten.

Das Luftamt Südbayern setzt daher die (rechtliche) Zumutbarkeitsschwelle bei einem Dauerschallpegel L_{eq} von 62 dB(A) außen für die Nutzung des Wohnbereiches fest.

Maximalpegelkriterium:

Nach Auffassung der lärmmedizinischen Sachverständigen ist eine Gewöhnung an Fluglärm nicht erzielbar. Reaktionen träten immer wieder auf, vegetativ als primäre Wirkungen ab einem Lmax von 60

dB(A) und signifikant ab 75 dB(A). Eine Obergrenze des physiologischen Gleichgewichts läge bei 100 dB(A).

Nach Jansen (1994) gelte als Indikator für die vegetativen Wirkungen von Lärm die Gefäßverengung (Vasokonstriktion). Reaktionen im Wachzustand seien schon ab einem Lmax von 60 - 70 dB(A) beobachtbar. Von 90 - 100 dB(A) zeige sich ein Plateau der Gefäßverengung. Bis 99 dB(A) erfolge noch eine reizadäquate Verarbeitung. Oberhalb 100 dB(A) sei mit einer Habituation nicht zu rechnen. Vielmehr seien Belastungen in diesem Bereich als pathogen zu werten, die u.a. auch Spasmen (Gefäßverkrampfungen) im Kopf- und Magenbereich sowie Darmstörungen nach sich zögen. Signifikante vegetative Defensivreaktionen träten bei Maximalpegeln oberhalb 75 dB(A) auf. Lt. Jansen sei eine Tagesbelastung von 19 Spitzenpegeln mit 99 dB(A) oder mehr im Hinblick auf eine hinreichende physiologische Gleichgewichtslage kritisch.

Nach Jansen (1992) sind im Rauminneren Kommunikationsstörungen dann nicht vorhanden, wenn eine 99-%ige Satzverständlichkeit gegeben ist. Bei Maximalpegeln oder kurzzeitigen Mittelungspegeln von 55 dB(A) ist dies noch der Fall. Unter

Berücksichtigung der Dämmwirkung eines gekippten Fensters (mit ausreichender Lüftung) sind daher bei Außenpegeln (mittlere Maximalpegel) bis 70 dB(A) keine Fluglärmbelästigungen im Rauminneren zu erwarten; die erhebliche Belästigung wäre dementsprechend bei Außenpegeln über 80 dB(A) anzusetzen. Dieser Pegel kann im Tageszeitraum – entsprechend der 16-stündigen Normalbetriebszeit – bis zu 16mal überschritten werden, d.h. im Mittel 1mal stündlich.

Im Hinblick auf die potentiellen indirekten Wirkungen von Lärm (über die Beanspruchung) empfehlen die lärmmedizinischen Sachverständigen unter Bezug auf die im Anhörungsverfahren für den Flughafen Dortmund im Dezember 1999 genannten Werte niedrigere Tagesbelastungen in der Größenordnung von nicht über 15 x 95 dB(A) in Verbindung mit präventiven Maßnahmen insbesondere auch im nichtakustischen Bereich der Beanspruchung.

Unter Berücksichtigung der Ausführungen der lärmmedizinischen und lärmpsychologischen Sachverständigen setzt das Luftamt Südbayern die (rechtliche) Zumutbarkeitsschwelle für den Tagschutz bei 16 Fluglärmereignissen über 80 dB(A) außen fest.

Die vorgenannten (rechtlichen) Schwellenwerte wurden ausschließlich unter lärmmedizinischen und -psychologischen Gesichtspunkten gewählt. Spätestens bei Überschreitung dieser Schwellenwerte werden aktive oder ersatzweise passive Maßnahmen zum Schutz der Wohnräume zwingend erforderlich. Das öffentliche Interesse an der Verkehrseinrichtung sowie die situativen Gegebenheiten im Einzelfall finden in diesen Schwellenwerten keinen Niederschlag und sind daher bei der Abwägung gesondert zu berücksichtigen.

5.7.1.3.1.2 Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)

Auf die entsprechenden Ausführungen der Änderungsgenehmigung „Nachtflugregelung für den Flughafen München“ vom 23.03.2001 wird – mangels neuerer entgegenstehender Erkenntnisse – Bezug genommen.

Dauerschallpegelkriterium:

Unter Berücksichtigung der einschlägigen Literatur hält das Luftamt Südbayern daher in Bezug auf den Nachtschlaf einen Dauerschallpegel L_{eq} von 50 dB(A) außen als Grenze für die

(rechtliche) Zumutbarkeit für zutreffend.

Maximalpegelkriterium:

Das Luftamt Südbayern setzt daher die (rechtliche) Zumutbarkeitsschwelle in Bezug auf den Nachtschlaf bei 6 Fluglärmereignissen über 55 dB(A) im Rauminnern entsprechend bei 6 Fluglärmereignissen über 70 dB(A) außen fest.

5.7.1.3.2 Schwellenwerte für zumutbare, aber mehr als geringfügige Lärmauswirkungen (Abwägungsschwelle im Innenwohnbereich)

5.7.1.3.2.1 Tageszeitraum (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)

Dauerschallkriterium:

In dem in dieser Frage einschlägigen Beschluss des Bayer. Verwaltungsgerichtshofes vom 14.08.1987, Az. 20 B 86.01125 („Augsburger Urteil“), wird mit Bezug auf den Flugplatz Augsburg festgestellt, dass durch Fluglärmimmissionen mit einem Beurteilungspegel (äquivalenter Dauerschallpegel) von 55 dB(A) in als reinen oder allgemeinen Wohngebieten einzustu-

fenden, von anderen Störfaktoren nicht vorbelasteten Gebieten, die Grenze des Zumutbaren am Tage noch nicht überschritten wird.

Im Zusammenhang mit der Entschädigungsregelung für Außenwohnbereiche in der Umgebung des Flughafens München hat Jansen (1992) unter Berücksichtigung einschlägiger Forschungsergebnisse Kriterien zur Bewertung von Fluglärm genannt. Demnach ist von einer Belästigung bei Mittelungspegeln (Außenpegel) über 55 dB(A), einer erheblichen Belästigung bei Mittelungspegeln über 65 dB(A) und einer unzumutbaren Belästigung bei Mittelungspegeln über 69 dB(A) auszugehen.

Im Zusammenhang mit der Änderung der Nachtflugregelung für den Flughafen München hat Kastka (2001) die „Fenster-auf-Situation“ als zutreffend zur Beantwortung der Frage, welcher Belästigungs- bzw. Belastungsbereich als geringfügig am Tag anzusehen sei, beschrieben. Als zumutbare Belästigung sei diejenige anzusehen, bei der die Mehrheit der Anwohner bei offenem Fenster sich als nicht oder nur schwach belästigt (Low Annoyed-LA) einschätzen. Diese Schwelle wird von ihm tags bei ca. 55 dB(A) angesie-

delt. Sie liegt damit in der gleichen Größenordnung wie der vom Bayer. Verwaltungsgerichtshof als zutreffend erachtete Wert. Oberhalb dieser Schwelle sieht Kastka den Übergang in jene Belastungszone erreicht, in der die Einführung von Schallschutzmaßnahmen angedacht werden solle.

Das Luftamt Südbayern setzt daher die (rechtliche) Abwägungsschwelle für den Tagschutz bei einem Dauerschallpegel L_{eq} von 55 dB(A) außen fest.

Maximalpegelkriterium:

Kastka (2001) sieht als zumutbare Belästigung diejenige an, bei der die Mehrheit der Anwohner bei offenen Fenstern sich als nicht oder nur schwach belästigt (NA & LA) einschätzen. Oberhalb dieser Schwelle sei über Schallschutzmaßnahmen nachzudenken. Daraus folgt im Umkehrschluss, dass Schallschutzmaßnahmen dann anzudenken sind, wenn der Anteil der deutlich (medium-M) und stark Belästigten (Highly Annoyed-HA) 50% der Befragten überschreitet. Werte von 10% HA finden sich in Stichproben nach Kastka auch dann, wenn keine wesentli-

che messbare oder berechenbare physikalische Belastung vorliegt.

Die Schwelle, ab der rechtlich eine Abwägung vorzunehmen ist, muss dementsprechend oberhalb 10% HA und deutlich unter 50% HA liegen. Mit hinreichender Sicherheit ist davon auszugehen, dass diese Schwelle eher im unteren Bereich der Spanne zwischen 10% HA und 50% HA anzusiedeln ist. Das Luftamt Südbayern wertet, dass **25%** mindestens stark Belästigte (HA) diesen Wert beschreiben. Bei einem Vergleich der Flughäfen Düsseldorf, Frankfurt und München fand Kastka (2001), dass der Wert von **25%** HA tags einhergeht mit einer 12-maligen Überschreitung des Spitzenpegelkriteriums von 70 dB(A) (> 12 x NAT 70).

Das Luftamt Südbayern hält daher die (rechtliche) Abwägungsschwelle mit 12 Fluglärmereignissen über 55 dB(A) im Rauminnern entsprechend 12 Fluglärmereignissen über 70 dB(A) außen für hinreichend beschrieben.

5.7.1.3.2.2 Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)

Auf die auch hiezu einschlägigen Ausführungen in der Änderungsgenehmigung

„Nachtflugregelung für den Flughafen München“ vom 23.03.2001 wird verwiesen.

Dauerschallpegelkriterium:

Unter Berücksichtigung lärmpsychologischen Erkenntnisse sowie der normativen Festsetzung von Immissionsricht- bzw. -grenzwerten setzt das Luftamt Südbayern daher in Bezug auf den Nachtschlaf die (rechtliche) Abwägungsschwelle bei einem Dauerschallpegel L_{eq} von 45 dB(A) außen fest.

Maximalpegelkriterium:

Unter Berücksichtigung aller vorliegenden Erkenntnisse setzt das Luftamt Südbayern daher die (rechtliche) Abwägungsschwelle in Bezug auf den Nachtschlaf bei 6 Fluglärmereignissen über 50 dB(A) im Rauminnern entsprechend bei 6 Fluglärmereignissen über 65 dB(A) außen fest.

5.7.1.3.3 Außenwohnbereich

5.7.1.3.3.1 Tageszeitraum (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)

Im 42. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB) vom 20.07.1992 für den Flughafen München, (Entschädigungsregelung (Neufassung)), hat das Luftamt Südbayern als Entschädigungsgrenzwerte für entgangene Außenwohnbereichsnutzung in Anlehnung an die gutachterlichen Äußerungen von Jansen (1992) Mittelungspegel von 65 dB(A) sowie Maximalpegel von 85 dB(A) tagsüber bei mehr als 19-maliger Überschreitung angenommen. Dabei hat sich Jansen bei der Festlegung von Häufigkeit und Höhe der zulässigen Maximalpegel an der (psychologisch) erheblichen Belästigung – nicht an der um 5 dB(A) höher eingestuften gesundheitlichen Gefährdung – orientiert.

Das BVerwG hat in das Revisionsurteil zum Flughafen München vom 29.01.1991 (BVerwG 4 C 51.89; E 87, 332 ff; BayVBl 91, 666) eine Reihe von grundsätzlichen Erwägungen einfließen lassen:

„Die Schutzwürdigkeit von Freiflächen sei je nach deren Lage und bestimmungsgemäßer Nutzung festzustellen. Grundsätzlich nicht schutzwürdig seien z.B. reine

Vorgärten oder Balkone ohne Aufenthaltscharakter. Für Freiflächen, die nach ihrer bestimmungsgemäßen Nutzung dem „Wohnen im Freien“ dienen, könne nicht dieselbe Schutzwürdigkeit wie für den Innenwohnbereich angenommen werden. Es bestehe für den Außenwohnbereich generell eine höhere Lärmerwartung. Das Schwergewicht der Lebensgestaltung auf dem Grundstück liege nach allgemeinem Wohnverhalten im Innenwohnbereich. Schon wegen der Witterungsabhängigkeit sei die Nutzung der Freiflächen zu Wohnzwecken auf begrenzte Zeiträume beschränkt. Dies könne auf die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze nicht ohne Auswirkungen bleiben. Für die Bestimmung der Schutzwürdigkeit des Außenwohnbereiches sei ferner auf die jeweilige Gebietsstruktur sowie auf die konkrete tatsächliche Vorbelastung des einzelnen Grundstücks abzustellen. Dabei könne es nicht allein auf die jeweiligen aktuellen Lärmwerte ankommen, denen sich das Grundstück ... ausgesetzt sehe. Von Bedeutung sei vielmehr auch, welches Gewicht der Nutzung des Außenwohnbereiches nach der jeweiligen Gebietsstruktur zukomme. Maßgeblich seien dabei allein objektive, d.h. grundstücksbezogene Kriterien“.

Der BayVGH hat (ebenfalls zum Flughafen München) in seinem Urteil vom 04.11.1997 Az. 20 A 92.40134 u.a., S. 23 ff. den Mittelungspegel von 64 dB(A) nach Anhörung des Sachverständigen Guski als Entschädigungsgrenzwert für entgangene Außenwohnbereichsnutzung als zutreffend erkannt. Anläßlich der Anhörung hat der Sachverständige Guski anhand von in Hamburg durchgeführten Felduntersuchungen einen Einfluss des Gebietscharakters auf Entschädigungsgrenzwerte verneint.

Das Luftamt Südbayern setzt daher als Entschädigungsgrenzwert für entgangene Außenwohnbereichsnutzung einen Dauerschallpegel L_{eq} von 64 dB(A) und/oder Maximalpegel von 85 dB(A) bei mehr als 19-maliger Überschreitung fest.

5.7.1.3.3.2 Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)

Unter Berücksichtigung der Ausführungen anlässlich der Änderungsgenehmigung „Nachtflugregelung für den Flughafen München“ vom 23.03.2001 hält **das Luftamt Südbayern** es für zutreffend, den Beginn der Unzumutbarkeit in Bezug auf die Nutzung des Außenwohnbereiches

nachts an psychologische Kriterien zu knüpfen und **wertet, dass eine unzumutbare Beeinträchtigung bei mehr als 19-maliger Überschreitung eines Maximalpegels außen nachts von 75 dB(A) und/oder eines äquivalenten Dauerschallpegels von 55 dB(A) nachts vorliegt.**

5.7.1.4 Voraussichtliche Belastung durch Fluglärm (lärmphysikalisch)

5.7.1.4.1 Untersuchte Szenarien

Die tatsächliche Belastungssituation wird gekennzeichnet durch

- die Langzeitbelastung mit im Mittel 270 Flugbewegungen an Werktagen und 191 Flugbewegungen an Sonn- bzw. Feiertagen,
- die Einzeltagbelastung (Grenzbetrachtung) mit ca. 475 Flugbewegungen pro Tag.

Damit stellt der Werktag den kritischen Belastungsfall dar und wird nachfolgend untersucht.

5.7.1.4.2 Prognosefall mit im Mittel 270 Flugbewegungen (werktags)

5.7.1.4.2.1 Tageszeitraum (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)

Die künftige Belastung ist im lärmphysikalischen Gutachten ACCON auf der Grundlage der Bewegungsprognose der Augsburger Flughafen GmbH für einen Prognosefall mit 73.600 Flugbewegungen im Jahr 2010 (davon 46.200 Flugbewegungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten) berechnet worden.

Die im Rahmen des Verfahrens eingegangenen Einwendungen sowie die in den Erörterungsterminen vorgetragenen Argumente gaben Anlass, die Verkehrsprognose der Augsburger Flughafen GmbH einer kritischen Prüfung zu unterziehen.

Die „Überprüfung der Prognose zur Entwicklung der Flugbewegungen bis zum Jahr 2010 der Augsburger Flughafen GmbH“ wurde im Auftrag des Luftamts Südbayern durch das Verkehrswissenschaftliche Institut der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen vorgenommen. Im Unterschied zur Prognose der Augsburger Flughafen GmbH kommt Wolf zu dem Ergebnis, dass die Bewegungen in den Flugzeuggruppen P 2.1 und S 5.1 zwar deutlich

ansteigen, dass jedoch der Zuwachs nicht in dem Maße erfolge, wie seitens der AFG prognostiziert; insbesondere der Übergang zu kleinen Jets falle geringer aus als von der AFG angenommen. Gegenüber dem Prognoseszenario der AFG mit 73.600 Flugbewegungen im Jahr 2010 ergab die Analyse von Wolf lediglich 69.770 Jahresbewegungen im Jahre 2010.

Da die geringeren Prognosezahlen überproportional durch lautere Luftfahrzeuge verursacht werden, geht das Gutachten ACCON insgesamt von zu hohen Immissionsbelastungen aus. Tatsächlich werden sich im Jahre 2010 geringere Immissionsbelastungen als im ACCON-Gutachten ausgewiesen, ergeben. Insoweit stellt das Gutachten eine „worst-case“-Betrachtung zu Ungunsten des Antragstellers dar. Dies berücksichtigend hat das Luftamt Südbayern darauf verzichtet, ein neues Lärmgutachten in Auftrag zu geben.

Ausgehend von 46.200 Flugbewegungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten (180 Tage) des Jahres 2010 ergeben sich im Mittel 257 Flugbewegungen pro Flugbetriebstag im genannten Zeitraum. Aus der Aufteilung auf Werktage (montags bis

samstags) sowie Sonn- und Feiertage resultiert, dass an den 150 Werktagen in den 6 verkehrsreichsten Monaten im Mittel 270 Flugbewegungen durchgeführt werden und an den verbleibenden 30 Sonn- und Feiertagen 191 Bewegungen im Tagesmittel. Somit stellt der Werktag mit im Mittel 270 Flugbewegungen den zu betrachtenden kritischen Fall dar.

Im Mittel über alle Immissionsorte mit Wohnbebauung steigt der Beurteilungspegel um 2,2 dB(A) gegenüber dem Ausgangszustand. Betrachtet man ausschließlich die Immissionsorte, an denen erstmalig oder weitergehend ein Belastungswert L_{eq} von 55 dB(A) überschritten wird, so ergibt sich eine Zunahme des Beurteilungspegels im Prognosezeitraum von ca. 2,3 dB(A) im Westen, während die Zunahme im Osten (Miedering) mit 1 dB(A) moderater ausfällt. Diese unterschiedliche Belastungsänderung ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, dass im Prognosezeitraum Instrumentenlandeanflüge als Präzisionsanflüge (ILS) auch von West Richtung Ost auf die Landebahn 07 durchgeführt werden können. Die höchste Pegelzunahme von allen Immissionsorten mit Dauerschallpegeln oberhalb 55 dB(A) erfährt der Immissionsort Gersthofen (Süd-Ost) mit 3,4 dB(A) auf

58 dB(A). Die absolut höchste Pegelzunahme ist am Voreinflugzeichen (VEZ) 07 – dieses wird nördlich des Stadtgebietes von Neusäß errichtet – mit einer Pegelzunahme um 4,7 dB(A) eintreten; dort steigt der Dauerschallpegel von 46,0 auf 50,7 dB(A). Das Voreinflugzeichen 07 liegt in der Verlängerung der Anfluggrundlinie, die nördlich der Stadt Neusäß vorbeiführt und bisher lediglich von abfliegendem Instrumentenflugverkehr in deutlich größeren Flughöhen überflogen wurde.

5.7.1.4.2.2 Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)

Die Beurteilungspegel aus Fluglärm und Bodenlärm (Triebwerksprobeläufe) im Nachtzeitraum wurden unter Ziffer 5.7.1.1.3, letzter Absatz, für den Prognosezeitraum unter der Voraussetzung berechnet, dass in jeder Einzelnacht die beiden genehmigten Triebwerksprobeläufe in der Lärmschutzeinrichtung durchgeführt werden und dass ebenso alle Spätlandungen (120 p.a.) stattfinden. Unter dieser Prämisse ergäben sich im ungünstigsten Fall die dort dargestellten kumulierten Beurteilungspegel aus Fluglärm und Bodenlärm.

Tatsächlich wurden in den ersten 8 Monaten des Jahres 2001 50 Triebwerks-

probeläufe, davon 70% im unteren und mittleren Lastbereich und 30% oberhalb 70% Triebwerksleistung durchgeführt. Die tatsächliche Auslastung liegt somit gegenüber der bescheidsmäßig zulässigen Auslastung bei ca. 21% (50/(8 x 30)).

Die Anzahl der tatsächlich durchgeführten Spätlandungen betrug für die 23 Monate ab November 1999 bis einschließlich September 2001 insgesamt 100; die Gesamtzahl der Spätlandungen verteilt sich auf 69 Tage innerhalb des genannten Zeitraumes. Setzt man diese Spätlandungen ins Verhältnis zur begutachteten Anzahl der Spätlandungen für diesen Zeitraum, so ergibt sich eine Auslastung von weniger als 44%. In diesem Zusammenhang ist noch zu erwähnen, dass allein in den Monaten April bis Juni 2001 35 Spätlandungen Folge durch die Umstellung der Luftraumstruktur in der Bundesrepublik Deutschland auf Flächennavigations-Flugstrecken verursacht waren; die damit verbundenen Verspätungssituationen aufgrund der Umstellung stellten einen außergewöhnlichen Fall dar und wirken sich überproportional auf die Statistik aus.

Die vorgenannten Ausführungen berücksichtigend ist festzuhalten, dass die unter

Ziffer 5.7.1.2 im letzten Absatz genannten nächtlichen Beurteilungspegel bezüglich des Langzeit-Mittelungspegels einen eher theoretischen Fall behandeln, in der Praxis werden sich zur Zeit ca. 10 dB(A) niedrigere nächtliche Beurteilungspegel an den kritischen Immissionsorten einstellen. Die unter 5.7.1.2 genannten nächtlichen Beurteilungspegel berücksichtigen somit einen „worst-case“, der sich insbesondere auch unter Berücksichtigung der Ausführungen von Wolf im Prognosezeitraum wohl eher nicht einstellen dürfte.

5.7.1.4.3 „Worst-case-Betrachtungen“ mit ca. 475 Flugbewegungen (Grenzbetrachtung)

5.7.1.4.3.1 Tageszeitraum (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)

Während der Beurteilungspegel aus Fluglärm und Bodenlärm (berechnet aus den Bewegungen der 6 verkehrsreichsten Monate) die Langzeitbelastung in der Umgebung des Flugplatzes Augsburg beschreibt, schwankt die tatsächliche Bewegungszahl am einzelnen Tag um den Langzeitmittelwert von 270 Bewegungen.

Um auch den einzelnen Tag hinreichend zu schützen, war nicht von der durch-

schnittlichen Flug- und Bodenlärmbelastung durch 270 Flugbewegungen auszugehen, sondern von jener Belastung mit bis zu 475 Flugbewegungen pro Tag, die an der Grenze zum sog. seltenen Ereignis auftreten kann. Als seltenes Ereignis bewertet das Luftamt Südbayern das Auftreten unzumutbarer Immissionspegel in weniger als 5% aller Einzeltage innerhalb der 6 verkehrsreichsten Monate, mithin bis zu 9 Tage. Mit dieser Bewertung schließt sich das Luftamt Südbayern anderen Vorschriften und technischen Regelwerken zum seltenen Ereignis bei Störungen durch Lärm an (vgl. TALärm vom 26.08.1998, Ziff. 7.2; 18. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes – Sportanlagen Lärmschutzverordnung – 18. BImSchV vom 18.07.1998, Anhang Nr. 1.5).

Störungen durch Lärm, die nur selten auftreten, werden als noch zumutbar angesehen und müssen deshalb ohne Ausgleichsmaßnahmen hingenommen werden. Die prognostizierte Anzahl von insgesamt 475 Tagflugbewegungen in rd. 5% der Tage hat das Luftamt Südbayern unter Auswertung der Flugbetriebsstatistik über die prozentuale Häufigkeit von Flugbewegungen im Tageszeitraum für das Betriebsjahr 1999 ermittelt. Die Anzahl

der Tagflüge unterliegt einer großen Streubreite. Bei einer prognostizierten durchschnittlichen Bewegungszahl von 270 Tagflügen können an vereinzelten Tagen bis zu 475 Bewegungen erreicht werden, in seltenen Einzelfällen auch überschritten werden.

Zur Beurteilung der Störwirkung am Einzeltag hat das Luftamt Südbayern vom Lärmsachverständigen zusätzlich für eine Bewegungsverteilung von West : Ost von 100% : 100% die Grenzkurve mit einer mehr als 16-maligen Überschreitung eines Maximalpegels von 80 dB(A) ausweisen lassen.

Innerhalb dieser Grenzkurve liegen die Sieben Häusle (Außenbereich) im Westen sowie das Dorfgebiet Miedering im Osten und das Wohnhaus

Fl. Nr. 2396/2 im unmittelbaren Nahbereich des Flugplatzes.

5.7.1.4.3.2 Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)

Die physikalische Belastung in der Einzelnacht wird beschrieben durch Pegelhäufigkeitskriterien. Wesentliche Belastungen können sich ergeben durch Triebwerksprobeläufe in der Zeit von 05.00 Uhr

bis 06.00 Uhr und Spätlandungen in der Zeit von 22.00 Uhr bis 24.00 Uhr. Für Weckreaktionen sind Maximalpegel oberhalb 70 dB(A) im Nachtzeitraum relevant.

Bei Volllastbetrieb einer Dash-8 in der Lärmschutzeinrichtung umschreibt die Linie eines Maximalpegels von 65 dB(A) (s. hierzu Bild 16 ACCON-Bericht ACB-0400-1833/10) bereits keine Gebiete mit ausgewiesener Wohnbebauung mehr. Die 70 dB(A)-Grenzlinie verläuft dementsprechend noch enger um den Flugplatzbereich. Somit ist festzustellen, dass Weckreaktionen durch den Betrieb der Lärmschutzeinrichtung rechtlich relevant nicht auftreten.

Regelmäßige Spätstarts und -landungen finden in Augsburg nicht statt. Gemäß der bisherigen Genehmigungspraxis wurden Spätstarts nach 22.00 Uhr außerhalb der genehmigten Betriebszeit nur im Rahmen des § 25 LuftVG in besonders begründeten Einzelfällen erlaubt. Diese restriktive Genehmigungspraxis wird das Luftamt Südbayern auch in Zukunft beibehalten. Die Erteilung von Spätlandungen wurde auch bisher nur im Wege der Einzelerlaubnis nach besonderer Prüfung des Einzelfalles für Luftfahrzeuge im kommerziellen Luftverkehr zugestanden. Das

Luftamt Südbayern beabsichtigt, die bisherige Genehmigungspraxis für Spätlandungen im Rahmen der ohnehin anstehenden Anpassung der Genehmigung nach § 6 LuftVG (Betriebsgenehmigung) auf eine rechtlich andere Grundlage zu stellen. Hierbei wird insbesondere das Interesse der Bewohner in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Augsburg an einem möglichst ungestörten Nachtschlaf mit hoher Gewichtung einzustellen sein. Zumindest wird eine mögliche Regelung so auszugestalten sein, dass eine rechtlich relevante Störung auch in der Einzelnacht nicht stattfinden kann. Insoweit wird eine Regelung für Spätlandungen über den Antrag hinausgehend auch ein Kontingent für die Einzelnacht enthalten müssen.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Ausführungen sind rechtlich relevante Störwirkungen in der Einzelnacht nicht zu besorgen.

5.7.1.5 Voraussichtliche Beeinträchtigungen durch Fluglärm (Betroffenheit)

5.7.1.5.1 Bildung von Gruppen unterschiedlicher Betroffenheiten

5.7.1.5.1.1 Tageszeitraum (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)

Die tatsächlich zu erwartende Belästigungssituation war anhand der unter Ziffer 5.7.4 dargestellten Erkenntnisse zu untersuchen. Zugrunde zu legen waren danach im Langzeitmittel 270 Flugbewegungen bzw. 475 Flugbewegungen am Einzeltag unter Berücksichtigung der vom Luftamt Südbayern entwickelten Beurteilungsgrundsätze.

Entsprechend den unterschiedlichen Entfernungen der jeweiligen Immissionsorte zum Flugplatz bzw. zu den Flugspuren ergeben sich unterschiedliche Betroffenheiten. Nachfolgend werden insgesamt 5 Gruppen von Betroffenen behandelt; die Gruppen 1, 2a und 2b behandeln Betroffene mit Beeinträchtigungen durch Fluglärm, die ohne Schutzmaßnahmen nicht mehr hingenommen werden können, die Gruppe 3 Betroffene in einem räumlichen Umgriff, der oberhalb der rechtlichen Abwägungsschwelle liegt und die Gruppe 4 Betroffene, die rechtlich nicht mehr relevanten Beeinträchtigungen unterliegen.

- **Gruppe 1: Pegelhäufigkeit > 19 x > 85 dB(A) und/oder L_{eq} > 64 dB(A)**
  Betroffene mit mehr als 19 Maximalpegeln über 85 dB(A) pro Tag und/oder Langzeitmittelungspegeln über 64 dB(A).

- **Gruppe 2 a: Pegelhäufigkeit > 16 x > 80 dB(A) und/oder L_{eq} > 62 dB(A)**
  Betroffene mit mehr als 16 Maximalpegeln über 80 dB(A) (jedoch nicht über 85 dB(A) mit mehr als 19-maliger Überschreitungshäufigkeit) pro Tag und/ oder Langzeitmittelungspegeln über 62 dB(A) (jedoch nicht über 64 dB(A)).

- **Gruppe 2 b: Pegelhäufigkeit > 16 x > 80 dB(A) und/oder L_{eq} > 58 dB(A)**
  Betroffene mit mehr als 16 Maximalpegeln über 80 dB(A) (jedoch nicht über 85 dB(A) mit mehr als 19-maliger Überschreitungshäufigkeit) pro Tag und/ oder Langzeitmittelungspegeln über 58 dB(A) (jedoch nicht über 62 dB(A)).

- **Gruppe 3: Pegelhäufigkeit > 12 x > 70 dB(A) und/ oder L_{eq} > 55 dB(A)**
  Betroffene mit mehr als 12 Maximalpegeln über 70 dB(A) (jedoch nicht über 80 dB(A) mit mehr als 16-maliger Überschreitungshäufigkeit) pro Tag und/ oder

Langzeitmittelungspegeln über 55 dB(A) (jedoch nicht über 58 dB(A)).

- **Gruppe 4: Pegelhäufigkeit ≤ 12 x > 70 dB(A) und/ oder L_{eq} ≤ 55 dB(A)**
  Betroffene mit weniger als 12 Maximalpegeln über 70 dB(A) pro Einzelnacht und/oder Langzeitmittelungspegeln nicht über 55 dB(A).

5.7.1.5.1.2 Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)

Zugrunde zu legen sind im Langzeitmittel 60 Spätlandungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten. Somit ergeben sich für die Einzelnacht 0,3 Landungen (60 : 180). Gemäß gültiger luftrechtlicher Genehmigung sind darüber hinaus zwei Triebwerksprobeläufe pro Nacht zulässig.

Wurden in den vergangenen 23 Monaten (November 1999 bis einschließlich September 2001 ~ 700 Tage) 100 Spätlandungen in insgesamt 69 Nächten (ca. 1,5 Spätlandungen pro Nacht) durchgeführt, so ist davon auszugehen, dass bei der für die in Frage kommenden Flugzeuggruppen (P 1.4, P 2.1, S 5.1) prognostizierten Zunahme der Flugbewegungen für das Jahr 2010 um etwa den Faktor 2 im entsprechenden Prognosezeitraum mit ca.

200 Spätlandungen zu rechnen ist. Dies ergäbe für die tatsächlich in Anspruch genommene Einzelnacht ca. 3 Spätlandungen. In der Vergangenheit wurden darüber hinausgehende Überschreitungshäufigkeiten nur in 3 Einzelnächten (von 700) durch Einzelerlaubnisse zugestanden. In diesen 3 Einzelnächten wurden je 4 Spätlandungen durchgeführt. Auch im Hinblick auf TALärm und 18. BImSchV wäre damit das Kriterium des seltenen Ereignisses erfüllt.

Geht man darüber hinaus davon aus, dass auch zur Zeit maximal 5 Spätumläufe mit Landungen zwischen 21.00 Uhr und 22.00 Uhr durchgeführt werden und aufgrund der Nachfrage auch in Zukunft nicht mehr Destinationen für Spätumläufe in Frage kommen werden, so böte es sich an, in der noch zu erlassenden luftrechtlichen Änderungsgenehmigung und der hierbei zu treffenden Entscheidung die Anzahl der möglichen Spätlandungen nicht nur auf 120 pro Jahr, sondern auch auf maximal 5 pro Einzelnacht im Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 24.00 Uhr zu begrenzen.

Unter den genannten Voraussetzungen sind demnach für das Langzeitmittel 0,4 Spätlandungen pro Nacht sowie maximal

2 Triebwerksprobeläufe in der Lärmschutzeinrichtung pro Nacht zu betrachten, für die Einzelnacht ist von maximal 5 Spätlandungen auszugehen. Dies voraussetzend werden nachfolgend insgesamt 4 Gruppen von Betroffenen behandelt; die Gruppen 1 und 2 behandeln Betroffene in Gebieten mit Wohnbebauung, die ohne lärmschützende Auflagen unzumutbaren Beeinträchtigungen ausgesetzt wären, die Gruppe 3 solche, die zwar zumutbar, aber nicht unwesentlich betroffen sind und die Gruppe 4, den Personenkreis, der nur mehr unwesentlich betroffen ist.

- **Gruppe 1: Pegelhäufigkeit > 19 x > 75 dB(A) und/ oder L_{eq} > 55 dB(A)**
  Betroffene mit mehr als 6 Maximalpegeln über 75 dB(A) pro Einzelnacht und/oder Langzeitmittelungspegeln über 55 dB(A).

- **Gruppe 2: Pegelhäufigkeit > 6x > 70 dB(A) und/ oder L_{eq} > 50 dB(A)**
  Betroffene mit mehr als 6 Maximalpegeln über 70 dB(A) (jedoch nicht über 75 dB(A)) pro Einzelnacht und/oder Langzeitmittelungspegeln über 50 dB(A) (jedoch nicht über 55 dB(A)).

- **Gruppe 3: Pegelhäufigkeit > 6x > 65 dB(A) und/oder L_{eg} > 45 dB(A)**
  Betroffene mit mehr als 6 Maximalpegeln über 65 dB(A) (jedoch nicht über 70 dB(A)) pro Einzelnacht und/oder Langzeitmittelungspegeln über 45 dB(A) (jedoch nicht über 50 dB(A)).

- **Gruppe 4: Pegelhäufigkeit ≤ 6x > 65 dB(A) und/ oder L_{eq} ≤ 45 dB(A)**
  Betroffene mit weniger als 6 Maximalpegeln über 65 dB(A) pro Einzelnacht und/oder Langzeitmittelungspegeln nicht über 45 dB(A).

Die folgenden Ausführungen beziehen sich – soweit nicht ausdrücklich anders ausgeführt – auf den Prognosehorizont 2010.

5.7.1.5.2 Betroffene in Gebieten mit (rechtlich) unzumutbaren Beeinträchtigungen

5.7.1.5.2.1 Tageszeitraum (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)

Gruppe 1: Pegelhäufigkeit > 19 x > 85dB(A) und/oder L_{eq} > 64 dB(A)

Umgriff:

Diese Gruppe umfaßt die Wohnlagen mit den stärksten Betroffenheiten in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes (Wohnhaus Fl. Nr. 2396/2) bzw. im Nahbereich des Flugplatzes unmittelbar unterhalb der Flugspur (Sieben Häusle).

Passiver Schallschutz:

Passiver Schallschutz wurde bisher nicht gewährt, ist jedoch in Zukunft erforderlich (s. Bilder Nr. 1 und 9 der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung der ACCON GmbH).

Ungestörte Kommunikation im Rauminnern:

Eine ungestörte Kommunikation im Rauminnern ist im Prognosezeitraum bei gekippten Fenstern nicht möglich; baulicher Schallschutz wird erforderlich.

Nutzung des Außenwohnbereichs:

Die Nutzung des Außenwohnbereichs ist im Prognosezeitraum nicht mehr zumutbar.

Gruppe 2 a: Pegelhäufigkeit > 16 x > 80 dB(A) und/oder L_{eq} > 62 dB(A)

Umgriff:

Diese Gruppe umfaßt das Dorfgebiet Miedering im Nahbereich des Flugplatzes unmittelbar unterhalb der Flugspur.

Passiver Schallschutz:

Passiver Schallschutz wurde bisher nicht gewährt, ist jedoch in Zukunft erforderlich (s. Bilder Nr. 2 und 10 der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung der ACCON GmbH).

Ungestörte Kommunikation im Rauminnern:

Eine ungestörte Kommunikation im Rauminnern ist im Prognosezeitraum bei gekippten Fenstern nicht möglich; qualifi-

zierter baulicher Schallschutz wird erforderlich.

Nutzung des Außenwohnbereichs:

Die Nutzung des Außenwohnbereichs ist auch im Prognosezeitraum möglich.

Gruppe 2 b: Pegelhäufigkeit > 16 x 80 dB(A) und/ oder L_{eq} > 58 dB(A)

Umgriff:

Diese Gruppe umfaßt keine geschlossene Wohnbebauung außer der bereits unter Gruppe 2 a genannten. Im Wesentlichen werden einzeln stehende Wohnhäuser im Nahbereich zur Neuburger Straße nördlich und nördlich der Sieben Häusle umfasst.

Passiver Schallschutz:

Passiver Schallschutz wurde bisher nicht gewährt, ist jedoch in Zukunft bei den Gebäuden erforderlich, an denen das Pegelhäufigkeitskriterium überschritten wird (s. Bild Nr. 10 der ergänzenden schall-

technischen Untersuchung von ACCON vom 27.11.01).

Ungestörte Kommunikation im Rauminnern:

Eine ungestörte Kommunikation im Rauminnern ist im Prognosezeitraum bei gekippten Fenstern nicht mehr möglich, sofern das Pegelhäufigkeitskriterium überschritten wird; qualifizierter baulicher Schallschutz wird an diesen Gebäuden erforderlich.

Nutzung des Außenwohnbereichs:

Die Nutzung des Außenwohnbereichs ist auch im Prognosezeitraum möglich.

5.7.1.5.2.2 Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)

Gruppe 1: Pegelhäufigkeit > 19 x > 75 dB(A) und/ oder L_{eq} > 55 dB(A)

Umgriff:

Diese Gruppe umfaßt keine Wohnbebauung.

Gruppe 2: Pegelhäufigkeit > 6 x > 70 dB(A) und/ oder L_{eq} > 50 dB(A)

Umgriff:

Diese Gruppe umfaßt keine Wohnbebauung.

5.7.1.5.3 Betroffene in Gebieten mit (rechtlich) zumutbaren, aber nicht unwesentlichen Beeinträchtigungen

5.7.1.5.3.1 Tageszeitraum (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)

Gruppe 3: Pegelhäufigkeiten > 12 x > 70 dB(A) und/ oder L_{eq} > 55 dB(A)

Umgriff:

Diese Gruppe erfaßt den Campingplatz nördlich des Flugplatzes an der Staatsstraße 2035, die südlichsten Wohnhäuser von Bergen, die Wohnbebauung am nördlichen Rand von Dickelsmoor, Einzelgehöfte nördlich des BAB Rasthofes Augsburg, Wohnbebauung nördlich und südlich der BAB A 8 von Gersthofen und die Lechfeldmühle.

Passiver Schallschutz:

Passiver Schallschutz wurde bisher nicht gewährt und wird auch in Zukunft im Regelfalle nicht erforderlich sein.

Die vorhandenen Außenbauteile in den genannten Wohnlagen gewährleisten, dass bei geschlossenen Fenstern eine uneingeschränkte Wohnnutzung möglich ist; auch bei geöffneten Fenstern sind im Regelfalle keine Einschränkungen der Wohnnutzung gegeben.

Ungestörte Kommunikation im Rauminnern:

Eine ungestörte Kommunikation im Rauminnern ist im Prognosezeitraum bei gekippten Fenstern im Regelfalle möglich; qualifizierter baulicher Schallschutz ist im Regelfalle nicht erforderlich.

Nutzung des Außenwohnbereichs:

Die Nutzung des Außenwohnbereichs ist auch im Prognosezeitraum möglich.

5.7.1.5.3.2 Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)

Gruppe 3: Pegelhäufigkeit > 6 x > 65 dB(A) und/ oder L_{eq} > 45 dB(A)

Umgriff:

Dies Gruppe umfaßt keine Wohnbebauung.

5.7.1.5.4 Betroffene in Gebieten mit (rechtlich) unwesentlicher Beeinträchtigung

5.7.1.5.4.1 Tageszeitraum (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)

Gruppe 4: Pegelhäufigkeit ≤ 12 x > 70 dB(A) und/ oder L_{eq} ≤ 55 dB(A)

Umgriff:

Diese Gruppe umfaßt alle Gebiete mit Wohnbebauung die außerhalb der unter Gruppe 1 bis 3 behandelten Gebiete liegen.

Passiver Schallschutz:

Passiver Schallschutz wurde bisher nicht gewährt und ist auch in Zukunft im Regelfalle nicht erforderlich.

Ungestörte Kommunikation im Rauminnern:

Eine ungestörte Kommunikation im Rauminnern ist im Prognosezeitraum auch bei gekippten Fenstern im Regelfalle möglich.

Nutzung des Außenwohnbereichs:

Die Nutzung des Außenwohnbereichs ist auch im Prognosezeitraum uneingeschränkt möglich.

5.7.1.5.4.2 Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)

Gruppe 4: Pegelhäufigkeit ≤ 6 x > 65 dB(A) und/ oder L_{eq} ≤ 45 dB(A)

Umgriff:

Diese Gruppe umfaßt alle Gebiete mit Wohnnutzung außerhalb der unter Gruppe 1 bis 3 genannten, insbesondere im Nahbereich die südlichen Ortsteile von Mühlhausen und Bergen, sowie Dickelsmoor, die Sieben-Häusle und alle weiter entfernt liegenden Gebiete mit schützenswerter Bebauung.

Passiver Schallschutz:

Passiver Schallschutz wurde bisher nicht gewährt und ist auch in Zukunft im Hinblick auf den nächtlichen Schallschutz nicht erforderlich.

Nutzung des Außenwohnbereichs:

Die Nutzung des Außenwohnbereichs ist auch im Prognosezeitraum uneingeschränkt möglich.

5.7.1.5.5 Betroffene in Gebieten mit besonderer schützenswerter Nutzung

Umgriff:

Unter diesen Begriff fasst das Luftamt Südbayern sonstige Nutzungen insbesondere für soziale Zwecke, bei denen im Vergleich zur normalen Wohn- und Außenwohnbereichsnutzung höhere Anforderungen erforderlich sein können. Es sind dies insbesondere Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten, Altenwohn- und -pflegeheime, Krankenhäuser, Campingplätze und Kleingartenanlagen. Der räumliche Umgriff für diese Sonderuntersuchung beschränkt sich auf die

Gebiete, in denen die rechtliche Abwägungsschwelle für den Tageszeitraum und/oder Nachtzeitraum überschritten wird.

Folgende Einrichtungen liegen innerhalb des beschriebenen räumlichen Umgriffs:

5.7.1.5.5.1 Tageszeitraum (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)

Schulen:

Die seitens des Luftamts Südbayern in der Gemeinde Affing sowie den Städten Augsburg und Gersthofen durchgeführte Erhebung ergab keine Schulen, die werktags Dauerschallpegeln oberhalb 55 dB(A) ausgesetzt wären. Das Schulzentrum Gersthofen-Süd liegt soeben innerhalb der Umrandung der 12 x > 70 dB(A)-Kontur.

Mit Beurteilungspegeln unterhalb der genannten Schwelle werden die Volksschule (Gesamt-/Hauptschule) Bergen, die Volksschulen in der Firnhaberau und der Hammerschmiede sowie das Schulzentrum nördlich der Schubertstraße und die Goethe-Grundschule an der Alpenstraße in Gersthofen beaufschlagt.

Das Luftamt Südbayern geht davon aus, dass bei Belastungen unterhalb der rechtlichen Abwägungsschwelle (Gruppe 4) eine relevante Beeinträchtigung sowohl bei geschlossenem als auch bei gekipptem Fenster nicht vorliegt. Bei Belastungen oberhalb der rechtlichen Abwägungsschwelle (Gruppe 3) bzw. höheren Belastungen (Gruppe 2 b) wird im Einzelfall zu prüfen sein, ob die relevanten Belastungen innerhalb der regulären Unterrichtszeiten stattfinden und ob eine kontrollierte Lüftung (Stoßlüftung) insbesondere während der Pausenzeiten zugemutet werden kann.

Kindergärten und Kindertagesstätten:

Pegeln/Pegelhäufigkeiten mit maximal 57 dB(A) Dauerschallpegel und Pegelhäufigkeiten unterhalb von mehr als 16 x > 80 dB(A) ist der Kolping-Kindergarten in der Roseggerstraße (Gersthofen) ausgesetzt.

Grundsätzlich genießen Kindergärten und Kindertagesstätten keinen höheren Schutz gegen Außenlärm als die Wohnbebauung in dem entsprechend ausgewiesenen Baugebiet. Gemäß § 3 Abs. 3 Baunutzungsverordnung sind Kindergärten regelmäßig in allgemeinen Wohnge-

bieten zulässig, in reinen Wohngebieten nur ausnahmsweise und in Dorf- und Mischgebieten sowie Kerngebieten regelmäßig.

Soweit geltend gemacht würde, dass Kindergärten gegenüber der sonstigen Wohnbebauung einen besonderen Schutzanspruch genießen, ist auch aus der gesetzlichen Regelung abzuleiten, dass Kindergärten im Regelfall keinen höheren Schutz beanspruchen können als den Schutz, den Wohnbebauung im allgemeinen Wohngebiet genießt.

Altenwohn- und –pflegeheime, Krankenhäuser:

In Gebieten oberhalb der rechtlichen Abwägungsschwelle befinden sich keine Einrichtungen der genannten Art. Weit außerhalb des genannten Gebietes liegen das Altenwohnheim an der Kreuzstraße in Gersthofen sowie das Altenheim am Grünland in der Firnhaberau und das Sozialzentrum Hammerschmiede in der Marienbader Straße in der Hammerschmiede (Augsburg).

Campingplätze und Kleingartenanlagen:

Im Hinblick auf die Langzeitwirkung des Fluglärms genießen Campingplätze und Kleingartenanlagen keinen besonderen Schutz.

Zu Campingplätzen ist festzuhalten, dass sie überwiegend zu bestimmten Jahreszeiten (Sommer) und bestimmungsgemäß nicht dauerhaft für Wohnzwecke genutzt werden. Bezüglich der Störung am Einzeltag ist anzumerken, dass sich der Nutzer eines Campingplatzes unabhängig von der Art der Unterkunft, in der er sich auf diesem Platz aufhält, wissentlich und willentlich höheren Immissionspegeln im Rauminnern nicht nur durch Luftverkehr, sondern ebenso durch Straße, Schiene und Gewerbe aussetzt, da die Schalldämmung von Wohnwagen und Zelten deutlich unterhalb der von Wohnbauten liegt.

Lärmeinwirkungen oberhalb der rechtlichen Abwägungsschwelle (Gruppe 3) ist im konkreten Fall der Campingplatz nördlich des Flugplatzes an der Staatsstraße 2035 (Campingplatz Ludwigshof) mit ca. 57 dB(A) Beurteilungspegel ausgesetzt. Die Immissionssituation dort wird im wesentlichen durch die stark befahrene

Staatsstraße 2035 bestimmt. Insoweit verbietet sich auch hier ein höherer Schutzanspruch gegenüber Fluglärm als für Wohngebiete. Ein weiterer Campingplatz befindet sich an der Autobahnabfahrt Augsburg-Ost; der dort auftretende Beurteilungspegel liegt unterhalb der rechtlichen Abwägungsschwelle von > 55 dB(A) Dauerschallpegel, Gleiches gilt für den Campingplatz am südwestlichen Ortsrand von Mühlhausen.

Kleingartenanlagen enthalten keine Wohnräume, die zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Im wesentlichen ist hierbei also auf die Außenwohnbereichsnutzung abzustellen. Das Luftamt Südbayern geht davon aus, dass diese immer dann gewährleistet ist, wenn die Werte für allgemeine Wohngebiete eingehalten werden. Sicher sind sie dann eingehalten, wenn die Schwellenwerte für die rechtliche Abwägungsschwelle (Gruppe 3) nicht überschritten werden.

Im konkreten Fall befinden sich eine Kleingartenanlage am Europaweiher (Augsburg). Eine weitere östlich des Paul-Keller-Wegs (Gersthofen) gelegene Anlage liegt mit ihrem nördlichen Rand im Einwirkungsbereich der 16 x > 80 dB(A)-Kontur; diese Anlage ist jedoch nach örtli-

cher Augenscheinnahme aufgrund ihres geringen Abstands zur BAB A 8 (< 100 m) erheblichen Vorbelastungen durch Straßenverkehrslärm ausgesetzt.

Wochenendhaus- und Ferienhausgebiete:

Bei den genannten Gebieten handelt es sich um Sondergebiete im Sinne von § 10 Baunutzungsverordnung (BauNVO). Planungsrechtlich werden diese Gebiete im Hinblick auf Lärmimmissionen wie reine Wohngebiete behandelt. Im Hinblick auf die Belastung durch Fluglärmimmissionen ist hier das „Augsburger Urteil“ zu beachten, nachdem durch Fluglärmimmissionen mit einem Beurteilungspegel (äquivalenter Dauerschallpegel von 55 dB(A) in als reinen oder allgemeinen Wohngebieten einzustufenden, von anderen Störfaktoren nicht vorbelasteten Gebieten, die Grenze des Zumutbaren am Tage noch nicht überschritten wird. Das Luftamt Südbayern versteht diese Ausführungen so, dass der Beurteilungspegel von 55 dB(A) am Tage mithin die rechtliche Abwägungsschwelle beschreibt.

Im Einwirkungsbereich des Flugplatzes liegt die bereits a.a.O. erwähnte Anlage der Firma Michael Bauer Caravan & Frei-

zeit GmbH (Campingplatz Ludwigshof) an der Staatsstraße 2035 mit Beurteilungspegeln tags von ca. 57 dB(A). Bezüglich Belastung und Belästigung ist die Anlage wesentlich vorgeprägt durch die Staatsstraße mit erheblichem Straßenverkehr. Nach eigenem Vortrag könnte Caravan-Bauer auf dem Grundstück 48 Ferienhäuser errichten. Abgesehen davon, dass eine derartige Nutzung im Widerspruch zu den Festsetzungen des Bebauungsplanes stünde – die Errichtung von Ferienhäusern wäre nur zulässig, wenn das Sondergebiet Ferienhausgebiete auswiese – wurde bereits bei der Aufstellung des Bebauungsplanes davon ausgegangen, dass durch Fluglärmimmissionen ein Beurteilungspegel von mehr als 55 dB(A) am Tage in den Campingplatzgebieten zu erwarten wäre. Der Begründung des Bebauungsplanes zum Immissionsschutz (Ziffer 4.3) kann entnommen werden, dass bereits zum damaligen Zeitpunkt mit einem Beurteilungspegel von 55,4 dB(A) gerechnet wurde. Überdies lässt Ziffer 2 des Bebauungsplanes (Art der baulichen Nutzung) verschiedenste Nutzungen einschließlich gewerblicher Nutzungen zu. Auf dem Gelände der Anlage sind u.a. Teile-Lager, Werkstatt, Verkaufs- und Ausstellungsräume, Büros und SB-Läden angesiedelt; für das gesamte Bebau-

ungsplangebiet kann nur eine einheitliche Betrachtung bezüglich der zulässigen Immissionsrichtwerte in Betracht kommen. Unter Berücksichtigung der bereits zum Zeitpunkt der Erstellung des Bebauungsplanes erkennbaren Vorbelastungen durch Verkehrslärm und der zugelassenen Nutzungen können daher für eine Anlage der vorliegenden Form allenfalls die Belastungswerte für Wohngebiete in Betracht kommen.

Kinderspielplätze:

Immissionsrichtwerte für Kinderspielplätze werden im Beiblatt zu DIN 18005, Teil 1, nicht genannt. Tatsächlich finden sich Kinderspielplätze überwiegend in allgemeinen Wohngebieten, Mischgebieten und Dorfgebieten. Im Vordergrund steht bei der Anlage von Kinderspielplätzen nicht die Belastung der Kinderspielplätze durch von außen einwirkenden Lärm, sondern die Lärmentwicklung, die von den Kinderspielplätzen selbst ausgeht. Das Luftamt Südbayern geht davon aus, dass eine Nutzung als Kinderspielplatz im Hinblick auf von außen einwirkenden Lärm sicher dann noch zu vertreten ist, wenn die Belastungswerte der Gruppe 2 b eingehalten werden.

Im Einwirkungsbereich des Flugplatzes liegen z.B. der Kinderspielplatz nördlich der Ganghoferstraße in Gersthofen mit Belastungswerten entsprechend der Gruppe 3 (Dauerschallpegel unter 58 dB(A), der Kinderspielplatz östlich der Peter-Dörfler-Straße in Gersthofen ebenfalls mit Belastungswerten der Gruppe 3 (Dauerschallpegel ca. 55 dB(A)) und der Adolph-Kolping-Kinderspielplatz an der Kapellenstraße in Gersthofen mit Belastungswerten der Gruppe 4 (Dauerschallpegel < 55 dB(A)).

5.7.1.5.5.2 Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)

Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten:

Diese Einrichtungen werden nachts nicht regelmäßig genutzt und bedürfen somit keiner weiteren Berücksichtigung.

Altenwohn- und -pflegeheime sowie Krankenhäuser:

Im fluglärmrelevanten Einwirkungsbereich des Flugplatzes liegen keine derartigen Einrichtungen; insofern bedürfen derartige Einrichtungen keiner besonderen Berücksichtigung im konkreten Falle.

Campingplätze, Kleingartenanlagen, Wochenendhaus- und Ferienhausgebiete:

Kleingartenanlagen enthalten keine zum dauernden Aufenthalt von Menschen vorgesehenen Räume. Insofern wird eine Nutzung im Nachtzeitraum nur in Ausnahmefällen und dann auch nur zu den Randzeiten der Nacht stattfinden. Während dieser Zeit ist nicht auf ungestörten Nachtschlaf, sondern auf möglichst uneingeschränkte Kommunikation abzustellen. Daher sind auch nachts die Richtwerte bzw. Schwellenwerte für den Tageszeitraum anzusetzen.

Für Campingplätze gelten gegenüber den Tagesricht- bzw. -schwellenwerten um 10 dB(A) niedrigere Belastungswerte. Die Nutzer dieser Einrichtungen setzen sich, wie a.a.O. erwähnt, wissentlich und willentlich höheren Immissionspegeln innerhalb von abgeschlossenen Räumen (Zelte, Campingwagen) aus als die Nutzer von aufstehenden Gebäuden. Insoweit

wertet das Luftamt Südbayern, dass bei Belastungen unterhalb der rechtlichen Abwägungsschwelle (Gruppe 4) keine rechtlich relevanten Beeinträchtigungen vorliegen. Bei Beanspruchung oberhalb der Abwägungsschwelle (Gruppe 3) wird im Einzelfall zu prüfen sein, in welcher Größenordnung die Überschreitungen liegen und ob sowohl das Pegelhäufigkeitskriterium als auch das Dauerschallkriterium greifen. Im konkreten Fall tritt unter für die Antragstellerin ungünstigsten Voraussetzungen (worst-case) am Campingplatz Ludwigshof ein nächtlicher Beurteilungspegel in Höhe von 45 dB(A) auf. Mangels einer hinreichenden Anzahl von Ereignissen wird jedoch das Pegelhäufigkeitskriterium nicht erfüllt. Die tatsächlich auftretenden Maximalpegel sowohl durch Triebwerksprobeläufe als auch durch Spätlandungen von Luftfahrzeugen der Gruppe P.2.1 bzw. S.5.1 liegen in der Größenordnung zwischen 55 und 60 dB(A). Alle anderen bereits a.a.O. erwähnten Campingplätze liegen sowohl hinsichtlich des Pegelhäufigkeits- als auch des Dauerschallpegelkriteriums unterhalb der rechtlichen Abwägungsschwelle (Gruppe 4).

Auch für Wochenend- und Ferienhausgebiete gelten nachts um 10 dB(A) niedrige-

re Immissionsricht- bzw. Schwellenwerte gegenüber dem Tageszeitraum. Bei Lärmbelastungen unterhalb der rechtlichen Zumutbarkeitsschwelle (Gruppe 2) ist ein ungestörter Nachtschlaf auch bei gekippten Fenstern möglich. Im konkreten Fall treten in der Anlage Bauer Caravan & Freizeit GmbH im ungünstigsten Falle Dauerschallpegel von 45 dB(A) und Pegelhäufigkeiten von weniger als 6 x < 65 dB(A) auf. Bei diesen Werten ist ein ungestörter Nachtschlaf möglich.

5.7.2 Abwägung

Nachfolgend werden die Belange, die für das Änderungsvorhaben sprechen, mit den entgegenstehenden Belangen des Lärmschutzes abgewogen.

5.7.2.1 Zielvorstellungen des Luftamts Südbayern und Lösungsmöglichkeiten

5.7.2.1.1 Zielvorstellungen

Bei der Entscheidung über den Antrag der AFG hat sich das Luftamt Südbayern an folgenden wesentlichen Zielvorstellungen orientiert:

1. Dem (nachgewiesenen) Bedürfnis am Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg soll, soweit dem andere öffentliche oder private Interessen nicht

mindestens gleichwertig entgegenstehen, entsprochen werden.

In diesem Zusammenhang sind für die Frage des Bedarfs das Gutachten des verkehrswissenschaftlichen Instituts, die Stellungnahme sowie diverse Untersuchungen der IHK sowie Aussagen im LEP von Bedeutung.

2. Die Wirkungen des Flugbetriebs (insbesondere Lärm- und Abgasemissionen) auf Mensch und Natur sollen soweit als möglich begrenzt werden.

   In diesem Zusammenhang ist es auch Ziel dieses Planfeststellungsbeschlusses, den bereits vom Verkehrslandeplatz Augsburg aufgrund seiner bestandskräftigen genehmigungsrechtlichen Situation ausgehenden Belastungen durch geeignete Maßnahme entgegen zu wirken. Insoweit hat das Luftamt Südbayern dieses Verfahren, das antragsgemäß im Wesentlichen nicht auf eine Änderung des Flugbetriebs gerichtet war, gleichzeitig dazu genutzt, die bisher schon bestehende Lärmbelastung unter Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnissituation zu untersuchen und Lärmsanierung zu betreiben. Somit stellt dieser Prüfungsumfang eine Sondersituation für den Verkehrslandeplatz Augsburg dar.

   Zugleich sollen die als Folge dieser Entscheidung in Zukunft auftretenden erhöhten Belastungen durch Betriebsbeschränkungen begrenzt werden,

soweit diese unter Berücksichtigung der Genehmigungslage und der Betriebspflicht des Flugplatzes rechtlich möglich und sachlich vertretbar sind.

Entsprechend den Forderungen des LEP und des RP soll der hiernach notwendige Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg einhergehen mit einem angemessenen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm.

5.7.2.1.2 Lösungsmöglichkeiten

Gemäß §§ 8 Abs. 1 LuftVG i.V.m. 6 Abs. 2 LuftVG und §§ 51 Abs. 1 Nr. 1, 40 Abs. 1 Nr. 10 LuftVZO entsprechend ist vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses insbesondere zu prüfen, ob das Änderungsvorhaben den Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt. Im Rahmen dieser Prüfung ist auch zu untersuchen, ob der Antrag sich am tatsächlichen (nachgewiesenen) Bedarf orientiert. Im auf Antrag des Luftamts Südbayern angefertigten Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts kommt der Gutachter Prof. Dr. Wolf zu dem Ergebnis, dass das Gesamt-Passagieraufkommen am Verkehrslandeplatz Augsburg im Prognosezeitraum und damit das öffentliche Interesse am Verkehrslandeplatz Augsburg fortbesteht bzw. steigen wird. Die seitens des Luftamts Südbayern durchgeführte Prüfung der Planrechtfertigung kommt zu dem Ergebnis, dass das Ausbauvorhaben grundsätzlich vertretbar ist.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die (bestandskräftige) luftrechtliche Genehmigung keine Bewegungsobergrenze vorsieht. Die AFG hat in der Vergangenheit, insbesondere auch nach Einführung des IFR-Betriebs, die ihr erteilte Genehmigung in verstärktem Maße tatsächlich ausgenutzt und von ihr auch unter Berücksichtigung der Betriebspflicht Gebrauch gemacht, ohne dass dies vom Luftamt Südbayern rechtlich zu beanstanden gewesen wäre.

Da – wie bereits dargestellt – das Luftamt Südbayern mit dieser Entscheidung gleichzeitig auch Lärmsanierung betreibt, kann sich die AFG nicht mehr darauf berufen, dass die lärmphysikalischen Auswirkungen durch diesen Planfeststellungsbeschluss bezogen auf den Ist-Zustand für sich allein nicht wesentlich (Zunahme < 3 dB(A)) sind. Sie muss ihren gesamten Flugbetrieb an den unter Ziffer 5.7.3 formulierten rechtlichen Schwellen messen lassen. Hierbei hat das Luftamt Südbayern zu berücksichtigen, dass eine Bewegungskontingentierung als lärmschützendes Element (aktiver Lärmschutz) aufgrund der (bestandskräftigen) luftrechtlichen Genehmigung nicht in Betracht kommt.

5.7.2.2 Gewichtung der luftverkehrlichen Interessen am Verkehrslandeplatz Augsburg

Zentraler Aspekt für die Zulassung des Änderungsvorhabens war die Gewährleistung eines den Bedürfnissen eines Regionalflugplatzes angepassten Flugbetriebs. Dieser Aspekt kommt auch in den maßgeblichen Aussagen des LEP zum Ausdruck (s.o. 5.2.1).

Wie bereits dargestellt, hat das Luftamt Südbayern keinen Zweifel daran, dass die Verkehrsprognosen den Erwartungshorizont nach heutigem Kenntnisstand zutreffend beschreiben. Wesentliche Teile dieses Verkehrs werden von der Wirtschaft und der Bevölkerung in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Augsburg nachgefragt und dienen u.a. der Erhaltung der Wirtschaftskraft des Raums Augsburg sowie der Befriedigung der (Beförderungs-) Bedürfnisse der Bevölkerung des Ballungsraums Augsburg sowie seiner näheren und ggf. weiteren Umgebung.

5.7.2.3 Gewichtung des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm

Flugplatzhalter sowie Luftfahrzeughalter und -führer werden in § 29b Abs.1 Satz 1 LuftVG verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigung durch Lärm zu schützen.
§ 29b Abs. 2 LuftVG verpflichtet die Luftfahrtbehörden und die für die Flugsicherung zuständige Stelle, auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

Außerdem befinden sich Gesichtspunkte zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm in einzelnen Zielen des LEP und im RP (s.o. 5.2.3).

Im Rahmen der obigen Ausführungen wurde ausführlich dargestellt, welche Wirkungen Fluglärm verursacht/verursachen kann und welche Belastungen und Betroffenheiten sich für die Bewohner in der Umgebung ergeben werden. Außerdem wurden rechtliche Abwägungs- und Zumutbarkeitsschwellen für den Tages- und Nachtzeitraum festgesetzt..

Zusammenfassend spricht der erforderliche Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm für folgende Realisierung:

(1) Vermeidbarer Fluglärm ist zu verhindern.
(2) Unvermeidbarer Fluglärm ist so weit wie möglich zu reduzieren.
(3) Unzumutbarer Fluglärm ist durch bauliche Schutzvorkehrungen auf ein zumutbares Maß zu senken.

5.7.2.4 Zusammenfassendes Abwägungsergebnis

Als Ergebnis der dargestellten Abwägung hat sich das Luftamt Südbayern dafür entschieden, dem Antrag der AFG nicht unbeschränkt stattzugeben, sondern durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zu beschränken. Dem aktiven Lärmschutz wird unter Berücksichtigung der bestandskräftigen Genehmigung insoweit Vorrang vor passivem Lärmschutz eingeräumt. Darüber hinaus in Zukunft noch verbleibende erhöhte Beeinträchtigungen durch Fluglärm werden durch passiven Schallschutz nach Maßgabe von A.VIII.2.1 kompensiert. Im laufenden

Betrieb durch Zunahme des Verkehrs bereits eingetretene unzumutbare Beeinträchtigungen werden durch Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes zurückgeführt. Im Außenwohnbereich verbleibende unzumutbare Beeinträchtigungen werden nach Maßgabe dieses Beschlusses angemessen entschädigt.

5.7.3 Aktiver Lärmschutz durch Betriebsbeschränkungen

Grundsätzlich kann die Begrenzung der Wirkungen des Flugbetriebes erfolgen

- als Bewegungskontingent (Zahlenkontingent innerhalb des Tages- bzw. Nachtzeitraumes),
- als zeitliches Nutzungskontingent innerhalb des Tages- bzw. Nachtzeitraumes und
- als Lärmkontingent in Form eines Schallleistungs-, Mittelungs- oder Maximalpegelkontingents oder eines Maximalpegelhäufigkeitskontingents.

Im Hinblick auf die bestandskräftige luftrechtliche Genehmigung ist die erstmalige Einführung eines Bewegungskontingents rechtlich problematisch. Auch die erstmalige Einführung eines Lärmkontingents kommt letztlich einem Teilwiderruf der bestandskräftigen luftrechtlichen Genehmigung gleich, sofern die Lärmkontingentierung als Aktivkontingentierung (Begrenzung der Emissionen) erfolgen sollte.

Zeitliche Nutzungkontingente innerhalb des Tages- bzw. Nachtzeitraumes sind – vorausgesetzt, die während der Beschränkungszeiten ausgefallenen Flüge werden innerhalb der verbleibenden Betriebszeiten durchgeführt – zwar nicht zielführend im Sinne einer Verringerung

der physikalischen Belastung, können jedoch trotz gleichbleibender Belastung durchaus zu einer Verringerung der Belästigungssituation führen.

Die in der gegenwärtigen luftrechtlichen Genehmigung bereits bestehenden Aktivbeschränkungen sowie nachfolgenden Maßnahmen, die, soweit nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss, dann in der gem. § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG zu ändernden luftrechtlichen Genehmigung gem. § 6 LuftVG umgesetzt werden, dienen der Begrenzung der Fluglärm-Emissionen:

- Es sind bereits zeitliche Beschränkungen des Flugbetriebs verfügt, die insbesondere die Zeiträume von 06.00 Uhr bis SR (Sonnenaufgang) – 30 Minuten (Begrenzung auf VFR-Streckenflüge nach PPR (vorherige Genehmigung)), den Zeitraum vor 07.00 Uhr und zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr und nach SS (Sonnenuntergang) (grundsätzlich keine Starts und Landungen von Flugzeugen und Motorseglern bis zu 9.000 kg MPW ohne erhöhten Lärmschutz), SS bis 21.00 Uhr (Begrenzung auf VFR-Streckenflüge nach PPR) und 21.00 Uhr bis 22.00 Uhr (nur Streckenflüge im kommerziellen Luftverkehr nach PPR) sowie darüber hinaus weitergehend die Samstage, Sonn- und Feiertage (grundsätzlich keine Starts und Landungen von Flugzeugen und Motorseglern bis zu 9.000 kg MPW ohne erhöhten Lärmschutz vor 9.00 Uhr und nach 13.00 Uhr) betreffen.
- Die Hubschrauberschulung auf dem südlich des Turms gelegenen Hubschrauberlandeplatz ist auf werktags Montag bis Freitag von 8.00 Uhr bis längstens 19.00 Uhr beschränkt.
- Die Benutzung des Triebwerks-Probelaufstands zu Triebwerksprobeläufen darf zwischen 05.00 Uhr und 07.00 Uhr, 13.00 Uhr und 15.00 Uhr sowie 19.00 Uhr und 22.00 Uhr nur in besonders begründeten Einzelfällen nach vorheriger Freigabe durch die AFG erfolgen.

Die Folge dieser Maßnahmen ist, dass tageszeitabhängigen unterschiedlichen Lärmempfindlichkeiten auf Grund chronobiologischer Abläufe verstärkt Rechnung getragen wird.

Die bereits bestehenden und mit diesem Beschluss verfügten aktiven Einschränkungen des Flugbetriebs stellen auch keine zu weit gehende Reglementierung der unternehmerischen und betrieblichen Gestaltungsmöglichkeiten der AFG dar, da sie die für Verkehrslandeplätze grundsätzlich geltende Betriebspflicht nicht unterlaufen, sondern lediglich Teile des Betriebs zu bestimmten Zeitenbeschränken, ohne jedoch die Bewegungszahl bezogen auf die gesamte Betriebszeit nach oben hin abzugrenzen.

Insgesamt begrenzen die Maßnahmen sowohl die Belastungen als auch die Belästigungen in der Umgebung des Flugplatzes Augsburg bei gleichzeitiger Berücksichtigung des durch die bestandskräftige Genehmigung vorgeprägten betrieblichen Gestaltungsspielraumes .

5.7.4 Passiver Lärmschutz durch bauliche Schallschutzvorkehrungen

Um sicher zu stellen, dass die Lärmimmissionen die Grenze der Zumutbarkeit nicht überschreiten und die Gesundheit nicht gefährden, war baulicher Schallschutz zu verfügen. Hierbei war bezogen auf den Verkehrslandeplatz Augsburg ein Schutzziel festzulegen. Dabei war die situative Gegebenheit bei den Betroffenen zu berücksichtigen, deren Wohnort in den Betroffenheitsgruppen 1 – 3 oberhalb der rechtlichen Abwägungsschwelle liegt. Dieser Abwägungsbereich wird im Wesentlichen bestimmt durch

- Gebietscharakter (bauplanungsrechtliche Vorbelastung)
- Lärm-Vorbelastung (tatsächliche Vorbelastung)

- öffentliches Interesse an der Verkehrseinrichtung (fachplanungsrechtliche Vorbelastung)

Der Gebietscharakter der durch Fluglärm betroffenen Wohnbebauung ist unterschiedlich. Im Einwirkungsbereich des Immissionsortes Gersthofen (Ost) handelt es sich bauplanungsrechtlich um Wohngebiete (WA/WR), der Ortsteil Miedering ist überwiegend als Splittersiedlung im Außenbereich mit Lückenfüllungssatzung gem. § 35 Abs. 6 BauGB einzustufen und beinhaltet im Norden einen kleinen Bereich „Wochenendhausgebiet“, die Sieben-Häusle liegen im Außenbereich. Ein Grundstück ist um so schutzbedürftiger, je mehr es entsprechend der Gebietskategorie Schutz vor Immissionen erwarten kann. Demnach sind Wohn- einschließlich Wochenendhausgebieten schutzbedürftiger als Dorfgebiete und Wohnhäuser im Außenbereich.

Eine tatsächliche Vorbelastung wirkt sich schutzmindernd aus. Sie kann sich insbesondere aus Flug-, Verkehrs- und Gewerbelärm ergeben. Tritt der Fluglärm aus der bestehenden Lärm-Vorbelastung nicht hervor, so ist er ohne Verpflichtung zur Verbesserung der Situation (anlässlich der Planfeststellung) hinzunehmen. Wird der Pegel des Gesamtgeräuschs durch den hinzutretenden Fluglärm allerdings in beachtlicher Weise erhöht und führt gerade diese Erhöhung zu einer zusätzlichen unzumutbaren Belastung, so müssen diese Belastungen durch Schutzanordnungen nach § 9 Abs. 2 LuftVG gemindert werden.

Abhängig vom öffentlichen Interesse an der Verkehrseinrichtung Flugplatz ergibt sich außerdem eine mehr oder minder starke Duldungspflicht durch die Betroffenen. In der Umgebung eines internationalen Verkehrsflughafens mit Interkontinentalverkehr können Betroffenen demnach im Rahmen der Abwägung höhere Fluglärmbeurteilungspegel zugemutet werden als Betroffenen in der Umgebung von Landeplätzen, die im wesentlichen der Ausübung des Flugsports dienen.

Unter Berücksichtigung der Ausführungen gem. Ziff. 5.7.1.3 hält das Luftamt Südbayern Langzeitmittelungspegel oberhalb von 55 dB(A) (Abwägungsschwelle) bis höchstens 62 dB(A) (Zumutbarkeitsschwelle) je nach situativer Gegebenheit ggf. ohne Ausgleich durch passiven Schallschutz für zumutbar. Der Gebietscharakter wird vorliegend durch Einordnung von allgemeinen und reinen Wohngebieten (einschließlich Wochenendhaus- und Ferienhausgebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten und Campingplätzen) in den unteren Bereich von 55 bis 58 dB(A) und Mischgebiete, Dorfgebiete und Außenbereiche durch entsprechende Einordnung in den Bereich zwischen den 59 und 62 dB(A) berücksichtigt. Ausgehend von der jeweiligen Untergrenze hält es das Luftamt Südbayern für sachgerecht, Zuschläge für die Vorbelastung in Höhe von 0 dB(A) für Pegelzunahmen > 6 dB(A), in Höhe von + 1 dB(A) für Pegelzunahmen zwischen 4,1 bis 6 dB(A), in Höhe von + 2 dB(A) für Pegelzunahmen zwischen 2,1 und 4 dB(A) und in Höhe von 3 dB(A) für Pegelzunahmen zwischen 0 bis 2 dB(A) zu vergeben.

Soweit das öffentliche Interesse am Flugplatz Augsburg gegenüber dem Lärmschutzinteresse der Betroffenen schutzmindernd eingestellt wird, ist es sachgerecht, dies bei einem Regionalflugplatz mit Linienflugverkehr stärker zu gewichten als z.B. bei Landeplätzen ohne bzw. nur geringem Geschäftsreiseverkehr. Andererseits ist es mit geringerem Gewicht als bei einem internationalen Verkehrsflughafen einzustellen. So könnte das öffentliche Interesse z.B. bei internationalen Verkehrsflughäfen mit Interkontinentalverkehr durch einen Pegelzuschlag von 3 dB(A), bei Flughäfen mit Kontinentalverkehr durch einen Zuschlag von 2 dB(A), bei Regionalflughäfen und -flugplätzen mit Linienflugverkehr durch einen Zuschlag von 1 dB(A), bei Landeplätzen mit Geschäftsreiseverkehr durch Verzicht auf einen Zuschlag und im Falle von sonstigen Landeplätzen ohne Geschäftsreiseverkehr durch einen Abschlag in Höhe von 1 dB(A) berücksichtigt werden. Deshalb

führen die Überlegungen an dieser Stelle zu einem Zuschlag von 1 dB(A).

Übertragen auf die vorliegenden Gebiete mit Beurteilungspegeln aus Flug- und Bodenlärm oberhalb 55 dB(A) ergeben sich folgende zulässige Beurteilungspegel in Abhängigkeit von der situativen Gegebenheit:

- Sieben Häusle und Wohnhaus Flur-Nr. 2396/2 der Gemarkung Mühlhausen:

Gebietscharakter			
Außenbereich	Grundwert		59 dB(A)
Vorbelastung Fluglärm	Pegelzunahme 2,1 bis 4 dB(A)	+	2 dB(A)
öffentliches Interesse	Regionalflugplatz mit Linienflugverkehr	+	1 dB(A)
Summe			62 dB(A)

- Splittersiedlung Miedering

Gebietscharakter			
Außenbereich	Grundwert		59 dB(A)
Vorbelastung Fluglärm	Pegelzunahme 0 bis 2 dB(A)	+	3 dB(A)
öffentliches Interesse	Regionalflugplatz mit Linienflugverkehr	+	1 dB(A)
Summe			63 dB(A)

Dieser Wert liegt 1 dB(A) höher als das Zumutbarkeitskriterium, somit ist er auf 62 dB(A) zu reduzieren.

- Wohnbebauung im Bereich Gersthofen (Südost)

Gebietscharakter			
Wohngebiet	Grundwert		55 dB(A)
Vorbelastung Fluglärm	Pegelzunahme 2,1 bis 4 dB(A)	+	2 dB(A)
öffentliches Interesse	Regionalflugplatz mit Linienflugverkehr	+	1 dB(A)
Summe			58 dB(A)

- Wochenendhausgebiet Miedering

Gebietscharakter			
Wochenendhausgebiet	Grundwert		55 dB(A)
Vorbelastung Fluglärm	Pegelzunahme 0 bis 2 dB(A)	+	3 dB(A)
öffentliches Interesse	Regionalflugplatz mit Linienflugverkehr	+	1 dB(A)
Summe			59 dB(A)

Dieser Wert liegt 1 dB(A) höher als die Obergrenze für Wochenendhausgebiete, somit ist er auf 58 dB(A) zu reduzieren.

- Campingplatz Ludwigshof (Bauer-Caravan)

Gebietscharakter
Sondernutzung Wochenendhäuser und Campingplatz

Grundwert			55 dB(A)
Vorbelastung Fluglärm	Pegelzunahme 2,1 bis 4 dB(A)	+	2 dB(A)
öffentliches Interesse	Regionalflugplatz mit Linienflugverkehr	+	1 dB(A)
Summe			58 dB(A)

- Wohnbebauung Dickelsmoor

Gebietscharakter			
Kleinsiedlungsgebiet	Grundwert		55 dB(A)
Vorbelastung Fluglärm	Pegelzunahme 2,1 bis 4 dB(A)	+	2 dB(A)
öffentliches Interesse	Regionalflugplatz mit Linienflugverkehr	+	1 dB(A)
Summe			58 dB(A)

- Wohnbebauung Bergen-Süd

Allgemeines Wohngebiet	Grundwert		55 dB(A)
Vorbelastung Fluglärm	Pegelzunahme 0 bis 2 dB(A)	+	3 dB(A)
Öffentliches Interesse	Regionalflugplatz mit Linienflugverkehr	+	1 dB(A)
Summe			59 dB(A)

Dieser Wert liegt 1 dB(A) höher als die Obergrenze für reine und allgemeine Wohngebiete, somit ist er auf 58 dB(A) zu reduzieren.

Sonstige vorstehende nicht näher beschriebene Wohnbebauung mit Pegeln oberhalb der rechtlichen Abwägungsschwelle liegt entweder im Außenbereich oder in Bereichen, die entsprechend der jeweiligen Nut-

zung keinen höheren Schutz als Dorf- bzw. Mischgebiete beanspruchen können. Die Pegelzunahmen liegen bei diesen Wohnbebauungen nicht oberhalb 4 dB(A), sodass unter Berücksichtigung der Vorbelastung und des öffentlichen Interesses an der Anlage zulässige Beurteilungspegel in Höhe von 62 dB(A) (59+2+1) berücksichtigt werden müssen.

Weitere schutzmindernde Vorbelastungen sonstiger Art ergeben sich im Bereich der Sieben Häusle durch den Verkehr auf der BAB A 8, den Staatsstraßen St 2035 und St 2381 sowie auf der Neuburger Straße, im Bereich der Wohnbebauung Gersthofen-Südost durch die unmittelbar benachbarte BAB A 8 und das westlich gelegene Gewerbegebiet, im Bereich des Campingplatz Ludwigshof durch die Staatsstraße St 2035 und im Bereich von Bergen-Süd durch die Verbindungsstraße Mühlhausen/Derching. Diese Belastungen wurden jedoch zu Gunsten der jeweils betroffenen Bevölkerung wegen der ohnehin vorhandenen Vorbelastungen durch Fluglärm nicht näher betrachtet.

Nachdem nunmehr die rechtlich zulässigen Belastungen definiert sind, verbleibt noch zu prüfen, an welchen Wohnlagen Überschreitungen der Belastungswerte vorliegen und durch welche Maßnahmen diesen Überschreitungen entgegen gewirkt kann.

Vergleicht man die von Maschke/Hecht definierten (präventiv-medizinischen) Zumutbarkeitsgrenzen (s. 5.7.2) mit den durch das Luftamt Südbayern festgelegten (rechtlichen) Zumutbarkeitsschwellen, wird deutlich, dass die seitens des Luftamts Südbayern festgelegten Schwellenwerte im Hinblick auf Hörminderung und vegetativ-hormonelle Beanspruchung ausnahmslos unkritisch sind. Beim Gesundheitsparameter Belästigung liegt der 24-Std.-Dosiswert nach Maschke/ Hecht bei 60 dB(A) (energieäquivalenter Dauerschallpegel $L_{Aeq(3)}$) für Erwachsene und alte Menschen. Unter Berücksichtigung der

Tatsache, dass im Regelfalle Nachtbetrieb in Augsburg nicht stattfindet, in jedem Falle jedoch die nächtliche Zumutbarkeitsschwelle von 50 dB(A) unterschritten wird, ergibt sich für die verbleibenden 16 Std. des Tages ein zulässiger Dauerschallpegel von ca. 62 dB(A). Die von Maschke/Hecht für Erwachsene und alte Menschen genannten zulässigen Maximalpegel L_{Amax} in Höhe von 83 dB(A), die nur selten überschritten werden dürfen, entsprechen in etwa dem seitens des Luftamts Südbayern für zutreffend erachteten Pegelhäufigkeitskriterium (16 x > 80 dB(A)).

Für die Zielgruppe Kinder nennen Maschke/Hecht keine eigenen 24-Std.-Mittelungspegel und keine Maximalpegel, sondern fordern stattdessen, dass während der Schulzeit ein Mittelungspegel von 35 dB(A) nicht überschritten wird. Bei gekippten Fenstern entspräche das nach diesen Ansätzen einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 50 dB(A). Die geringfügigen Überschreitungen in Höhe von 1 dB(A) an der Volksschule Bergen und von 2 dB(A) am Schulzentrum Gersthofen-Süd können wegen der dort vorherrschenden Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm hingenommen werden. In diesem Zusammenhang muss auch darauf hingewiesen werden, dass die von den Gutachtern entwickelten Belästigungs-Grenzwerte nicht mit den von der Rechtsprechung entwickelten Bewertungskriterien für die Beurteilung von Fluglärm korrespondieren, da sie weder die Vorbelastung durch bestehenden Fluglärm noch durch vorhandenen Straßenverkehrslärm als schutzmindernd berücksichtigen.

Für die Personengruppe Kranke nennen die Gutachter ebenfalls keine 24-Std.-Mittelungspegel und keine Maximalpegel für die Belästigung, sondern geben lediglich für die Krankenhäuser einen Mittelungspegel als Raum-Innenpegel für den Tageszeitraum (16 Std.) von 35 dB(A) an. Dieser Wert entspräche bei gekippten Fenstern einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 50 dB(A) für den Tageszeitraum.

Nach den seitens des Luftamts Südbayern durchgeführten Erhebungen liegen im lärmrelevanten Einwirkungsbereich des Flugplatzes Augsburg keine Krankenhäuser. Die Planfeststellungsbehörde im Verfahren Hamburg Finkenwerder weist in diesem Zusammenhang darauf hin, die Gutachter hätten im Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren Flughafen Hamburg ausgeführt, eine zuverlässige Berücksichtigung von Kranken sei nur innerhalb von schutzbedürftigen Einrichtungen wie Krankenhäusern und anderen Einrichtungen möglich. Es unterliege großen Schwankungen, wie viel Kranke sich innerhalb der Wohneinheiten zu Hause befänden. Dies sei statistisch nicht erfass- und damit wissenschaftlich nicht bewertbar. Im Übrigen sei zu bedenken, dass Krankheiten, die zu Hause auskuriert würden, in der Regel nur von kurzer Dauer und weniger schwerwiegend seien als Krankheiten, die im Krankenhaus behandelt werden müssten. Allerdings sei nach den Aussagen der Gutachter im Planfeststellungsverfahren zum Flughafen Hamburg Finkenwerder nicht auszuschließen, dass unter Umständen der Genesungsprozess behindert werden könne.

Bezogen auf den Gesundheitsparameter Schlafstörungen wird im Gutachten zu Hamburg Finkenwerder sowohl der 8-Std.-Mittelungspegel als auch der Maximalpegel jeweils als Innenraumpegel ausgewiesen. Die nächtlichen Mittelungspegel liegen zwischen 30 und 37 dB(A) und entsprechen somit 8-Std.-Mittelungspegeln für den Nachtzeitraum von 45 bis 52 dB(A) außen. Selbst unter ungünstigsten Voraussetzungen einschließlich 2 Triebwerksprobeläufen pro Einzelnacht werden diese Pegel ausweislich Bild 15 des ACCON-Berichts ACB-0400-1833/10 an keinem Wohngebäude in der Umgebung des Flugplatzes Augsburg erreicht.

Die für zumutbar gehaltenen Maximalpegel liegen ausschließlich der Zielgruppe Kranke zwischen 52 dB(A) für alte Menschen und 60 dB(A) für Kinder. Diese Werte entsprechen Außenpegeln zwischen 67 dB(A) und 75 dB(A). Derartige Maximalpegel treten durch Triebwerksprobeläufe an keiner Stelle mit Wohnbebauung in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Augsburg auf. Wie bereits a.a.O. erwähnt, finden in Augsburg regelmäßige Landungen nach 22.00 Uhr nicht statt, vereinzelte Spätlandungen erfüllen sowohl hinsichtlich der Einzelnacht als auch hinsichtlich der absoluten Menge das Seltenheitskriterium von Maschke/Hecht.

Der zulässige Rauminnenpegel für die Personengruppe Kranke beträgt 40 dB(A), daraus errechnet sich bei gekippten Fenstern ein Außenpegel (Maximalpegel) von 55 dB(A). Entsprechend Bild 16 des vorgenannten Accon-Berichts liegen bei Triebswerksprobeläufen in der Lärmschutzeinrichtung die Einwirkungsbereiche dieser Maximalpegel im Wesentlichen in Teilen von Mühlhausen, Bergen, Dickelsmoor, des Campingplatzes an der Autobahnausfahrt Augsburg-Ost, der Sieben Häusle samt der nördlich und südlich gelegenen Außenbereichsbebauung sowie des Campingplatzes Ludwigshof. Vereinzelte Spätlandungen führen je nach Landerichtung in Verlängerung der jeweiligen Anflugrichtung bis zu einer Entfernung von ca. 13 km und einer seitlichen Entfernung von ca. 1,5 km von der Anfluggrundlinie zu den vorgenannten Maximalpegeln.

Das Luftamt Südbayern geht davon aus, dass eine zusätzliche konkrete Gesundheitsgefährdung, die geeignet wäre, die bereits bestehende Krankheit darüber hinausgehend wesentlich zu beeinflussen, nicht zu besorgen ist, solange die für die Personengruppe Erwachsener geltenden Zumutbarkeitsgrenzen nicht überschritten werden. Im konkreten Fall geht das Luftamt Südbayern im Hinblick auf das Selten-

heitskriterium nicht von einer zusätzlichen Gesundheitsgefährdung aus.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit dem gewählten Schutzziel (s. A.VIII.2.1) ausreichend Schutz vor unzumutbarem Fluglärm im Innenwohnbereich gewährleistet wird.

Der Kreis der Anspruchsberechtigten ergibt sich aus A.VIII.2.1.3. Durch die verfügten Regelungen ist sichergestellt, dass der Kreis der Betroffenen einerseits durch die Lage der jeweiligen Grundstücke innerhalb der maßgeblichen Lärmkontur ausreichend bestimmt ist, andererseits auch atypischen Betroffenheiten mit einbezogen werden

5.7.5 Außenwohnbereichsentschädigung

Diese Entschädigungsregelung beruht auf § 9 Abs. 2 LuftVG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG. Nach § 9 Abs. 2 LuftVG sind dem Unternehmer (hier: AFG) solche „Anlagen“ aufzuerlegen, die zur Sicherstellung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile notwendig sind (Schutzauflagen); sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG). Zu den in diesem Sinn entschädigungspflichtigen Umständen gehört der angemessene Ausgleich der Nachteile, die dadurch bestehen, dass die Betroffenen aufgrund der Auswirkungen infolge Fluglärms ihren Außenwohnbereich nicht mehr unbeschränkt/unbelastet nutzen können.

5.7.5.1 Entschädigungsgrenzwert

Das Luftamt Südbayern setzt als Entschädigungsgrenzwert für entgangene Außenwohnbereichsnutzung im Tageszeitraum einen Mittelungspegel von 64 dB(A) und/oder Maximalpegel von 85 dB(A) bei mehr als 19-maliger Überschreitung fest.

Dieser Wert wurde unter 5.7.1.3.3.1 auf der Grundlage maßgeblicher verwaltungsgerichtlicher Entscheidungen hierzu begründet.

Unter 5.7.1.3.3.2 wurde der entsprechende Grenzwert für den Nachtzeitraum festgesetzt und begründet. Mangels Überschreitens dieses Grenzwerts im maßgeblichen Betroffenheitsgebiet, war eine ausführende Entscheidung hierzu nicht zu treffen.

5.7.5.2 Entschädigungsgebiet

Auf der Grundlage des lärmphysikalischen Gutachtens der ACCON-GmbH wurde die Entschädigungsgrenzlinie ergänzend errechnet. Aus Bild 1 dieser ergänzenden Berechnung ergibt sich die 64 dB(A) Dauerschallpegel-Kontur, Bild 9 zeigt die Kurve mit 19 x 85 dB(A) Maximalpegeln. Maßgeblich für den Umgriff des Entschädigungsgebiets ist die jeweils weitergehende, d.h. die insoweit für die Betroffenen günstigere Grenzlinie. Die umhüllende Linie ist die Kurve der o.g. Maximalpegel.

Die maßgebliche Grenzlinie betrifft diverse Wohnlagen im Bereich der Sieben Häusle und des Ortsteil Miedering. Das Luftamt Südbayern hat durch die Festlegung der Grenzwerte (64 dB(A)/85 dB(A) mit mehr als 19maliger Überschreitung) als Hauptkriterium für den Entschädigungsanspruch den Schutz-

kreis der Begünstigten abstrakt definiert, ohne einen „numerus clausus“ einzuführen. Damit sind einerseits diejenigen Grundstücke, die außerhalb der Grenzlinie liegen, bei denen (wider Erwarten) vielleicht doch der Grenzwert überschritten wird, nicht von der Entschädigung ausgeschlossen, und andererseits diejenigen Anwesen, die in der Plankarte ausgewiesen sind, konstitutiv als prinzipiell entschädigungswürdig anerkannt. Bei den innerhalb der umhüllenden Grenzlinie gelegenen Häusern bedarf es somit nicht mehr des Nachweises der unzumutbaren Lärmbetroffenheit.

5.7.5.3 Schutzwürdigkeit der baulichen Nutzung

Anspruchsvoraussetzung für die Außenwohnbereichsentschädigung ist, dass das Grundstück zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses ein Wohngebäude aufweist oder ein solches ein solches bauplanungsrechtlich zulässig ist.

Maßgeblich für die Schutzwürdigkeit ist die Wohnnutzung. Zur Eigentumsgarantie gemäß Art. 14 Abs. 1 GG gehört, dass der Eigentümer sein Haus, also sowohl den Innen- als auch den Außenwohnbereich im Rahmen der allgemeinen Gesetze nach Belieben nutzen kann. Das Schwergewicht der Lebensgestaltung auf dem Grundstück liegt jedoch insbesondere witterungs- und tätigkeitsbedingt im Innenwohnbereich.

Zum Außenwohnbereich gehört ein Gebäudeumgriff, der sich hauptsächlich auf die Terrasse (oder den Wohnbalkon) und daneben noch auf eine (Rasen-) Fläche erstreckt, die ungefähr der Grundfläche eines Hauses entspricht. Dies liegt daran, dass

das Wohnen im Freien als regelmäßiger Aufenthalt im allgemeinen nur in unmittelbarer Nähe eines Hauses stattfindet.

Die Entschädigung wegen einer Einbuße an Wohnqualität setzt Wohnen oder zumindest eine wohnähnliche Situation voraus, so dass rein gewerblich genutzte Immobilien sowie land- und forstwirtschaftliche Grundstücke in diesem Sinn nicht schutzwürdig sind.

Aufgrund des „personalen Gehalts des Eigentums“ war zu überlegen, ob sich der Entschädigungsanspruch ggf. nur auf die Eigentümer von selbstgenutzten Grundstücken beschränken sollte, weil bei vermieteten Wohnungen die lärmbedingte Einbuße an Wohnqualität nur den Mieter trifft. Allerdings würde ein Ausschluss von Vermietern die Dispositionsfreiheit des Eigentümers unangemessen beeinträchtigen; im übrigen besteht jederzeit die Möglichkeit, dass der Eigentümer die betreffende Wohnung künftig selbst nutzt. Zudem ist eine Bindung des Mietwerts korrelierend mit der Belastung durch Fluglärm nicht ausgeschlossen.

5.7.5.4 Höhe der Entschädigung

Innerhalb des Entschädigungsgebiets wurden aufgrund unterschiedlicher Lärmbelastungen zwei Abstufungen vorgenommen: Entschädigungsteilgebiet Sieben Häusle und Entschädigungsteilgebiet Miedering.

Diese Abstufung ist gerechtfertigt, da die Belastung im Entschädigungsteilgebiet Sieben Häusle wesentlich größer als im Belastungsgebiet Miedering ist:

- Innerhalb des Entschädigungsteilgebiets Sieben Häusle liegen die Dauerschallpegel im Bereich zwischen 64 - 67 dB(A), die höchsten Maximalpegel liegen im Bereich zwischen 85 - 90 dB(A).

- Innerhalb des Entschädigungsteilgebiets Miedering liegen die Dauerschallpegel unterhalb 64 dB(A) bei ca. 62 dB(A), die höchsten Maximalpegel liegen im Bereich zwischen 85 – 90 dB(A) und sind zahlenmäßig ca. 25% geringer als bei den Sieben Häusle.

Zwar handelt es sich bei Miedering im Gegensatz zu den Sieben Häusle um eine Splittersiedlung mit Lückenfüllungssatzung nach § 35 Abs. 6 BauGB, beide Gebiete liegen jedoch vollständig im baurechtlichen Außenbereich.

Innerhalb der beiden Entschädigungsteilgebiete liegen hinsichtlich ihrer Schutzwürdigkeiten keine relevanten Unterschiede vor.

Ansatzpunkt für die Entschädigung ist die durch unzumutbaren Fluglärm bedingte Einbuße an Wohn- und Lebensqualität. Außerhalb des Hauses sind das Schlafen, das erholsame Ausruhen sowie längere entspannende Unterhaltung stark beeinträchtigt; dies trifft auch auf die Nutzung der Außenwohnbereiche für häusliche Arbeiten einschließlich Lesen und Lernen zu Zeiten sommerlicher Witterung und Temperaturen zu. Die Einbuße an Wohn- und Lebensqualität muss zunächst als ganzheitliches Phänomen gesehen werden und kann sich deshalb nicht an Quadratmetern von Terrassen-, Balkon- oder Rasenflächen orientieren. Andererseits bietet der Verkehrswert eines

Hausgrundstücks, der ja vorwiegend von den vom Betroffenen getätigten Investitionen für Wohnen und Freizeit bestimmt ist, eine nachvollziehbare Bemessungsgrundlage für die Entschädigungshöhe, weil die mehr an Gebäude- und Grundstücksmindernutzung ausgerichteten Entschädigungskomponenten naturgemäß von deren Wert abhängig sind.

Das Luftamt Südbayern bemisst die zu gewährende Entschädigung unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des BVerwG (hierzu insbesondere Revisionsurteil vom 29.01.1991 (BayVBl 91, 666)) und in Anlehnung an die Grundlagen der zum Verkehrsflughafen München getroffenen Regelung. Hiernach ist die zu gewährende Entschädigung vorrangig am Wert der betroffenen Immobilie zu bemessen, deren Verkehrswert normalerweise sowohl durch die Minderung der ungestörten Nutzung als auch im Veräußerungsfall durch Preisabschläge im Vergleich zu weniger lärmbeeinträchtigten Objekten mit bestimmt wird.

Das BVerwG sieht in den von den Finanzbehörden nach § 82 Bewertungsgesetz (BewG) bei starkem Fluglärm zugestandenen prozentualen Wertabschlägen einen tauglichen Anhaltspunkt für die Größenordnung der Entschädigung. Nach § 82 Abs. 1 Ziff. 1 BewG sind als wertmindernde Umstände im Rahmen der Feststellung von Grundbesitzwerten auch ungewöhnlich starke Beeinträchtigungen durch Lärm anzusetzen; gem. § 82 Abs. 3 BewG darf die Ermäßigung 30% des Grundstückswerts nicht übersteigen. Bei Flugplätzen mit An- und Abflug von Düsenflugzeugen soll ein Abschlag bis zur Höhe von 10% in der Schutzzone 1 und bis zu 5% in der Schutzzone 2 gerechtfertigt sein (vgl. Grundbesitzkartei der OFD München/Nürnberg § 82 Abs. 1 Nr. 1 BewG Karte 1 und 6); dabei umfasst eine Lärmschutzzone 1 das Gebiet, in dem der äquivalente Dauer-

schallpegel 75 dB(A) übersteigt, eine Schutzzone 2 das Gebiet, in dem dieser Pegel zwar 67 dB(A) übersteigt, aber nicht mehr als 75 dB(A) beträgt (vgl. § 2 Fluglärmschutzgesetz). Für den Verkehrslandeplatz Augsburg bestehen keine (die kommunale Bauleitplanung lenkenden) Lärmschutzzonen; die einschlägigen Pegelbereiche können jedoch für den vorliegenden Fall entsprechend herangezogen werden. Da die Dauerschallpegel im Entschädigungsteilgebiet Sieben Häusle in der Regel unterhalb 67 dB(A) und im Entschädigungsteilgebiet Miedering unterhalb 64 dB(A) liegen, hält das Luftamt Südbayern einen Wertabschlag von maximal 2,5% vom Verkehrswert im Entschädigungsteilgebiet Sieben Häusle und von maximal 1,25% im Entschädigungsteilgebiet Miedering für angemessen aber auch ausreichend.

Die Verkehrswerte der im Entschädigungsgebiet gelegenen Grundstücke liegen zwar nicht vor, lassen sich aber aus dem steuerlichen Bedarfswert, der nach §§ 138 ff. BewG (insbesondere §§ 135 ff BewG) ermittelbar ist, in grober Annäherung hochrechnen. Nach Auskunft des Finanzamts Augsburg-Land ergibt sich eine für die Grundstückseigentümer eher günstige Verkehrswertbeurteilung jedenfalls in aller Regel immer dann, wenn auf den steuerlich ermittelten/ermittelbaren Bedarfswert ein Zuschlag von 40% hiervon addiert wird.

Die allein grundstückswertbezogene Betrachtung würde jedoch die Tatsache außer acht lassen, dass ein Kernbereich der Beeinträchtigung, nämlich die entfallene Möglichkeit, die Wohnung bei geöffnetem Fenster nach Belieben zu benutzen und den Außenwohnbereich für Wohn-, Arbeits- und Erholungszwecke ungehindert einzubeziehen, die Nutzungsberechtigten auch dann benachteiligt, wenn der Wert der betroffenen Immobilie

und demgemäß der Wertabschlag im einzelnen Falle nicht allzu hoch sein sollte. Deshalb hat das Luftamt Südbayern Entschädigungsgrundbeträge festgesetzt, die jedem Betroffenen eine Mindestentschädigung gewähren. Auf diese Weise wird der Billigkeitsfunktion der Entschädigung Rechnung getragen und die Möglichkeit eröffnet, bauliche Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Darunter liegende Entschädigungen können – unabhängig vom Wert der Immobilien – eine solche Ausgleichsfunktion nicht mehr ausreichend erfüllen.

5.7.5.5 Schlusswürdigung

Das Luftamt Südbayern hat hier eine Regelung – teilweise mit dem Ziel der Meistbegünstigung – getroffen. Den Wertansätzen werden die aktuellen Wertverhältnisse zugrunde gelegt. Mit dieser Verfahrensweise wird ein angemessener Ausgleich für die hinzunehmende Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs in folge der Belastung durch Fluglärm getroffen.

5.7.6 Einwendungen und Anträge zum Lärmschutz

Im Folgenden werden anlässlich des Planfeststellungsverfahrens erhobene Einwendungen und Anträge zum Lärmschutz gewürdigt, soweit die Behandlung der entsprechende Thematik sich nicht bereits aus den vorstehenden Ausführungen ergibt.

Zum Teil wurde gefordert, zum Schutz der Anwohner vor Fluglärm Lärmschutzwände bzw. -wälle zu errichten. Diese Forderung wird zurückgewiesen.

Wegen der begrenzten Höhe der Wälle und Wände werden diese in aller Regel keine immissionsbegrenzende Wirkung für Flugzeuge, die bereits abgehoben haben, entfalten können. Zur Begrenzung der Bodenlärm-Auswirkungen stellen Lärmschutzwälle und -wände eine eher theoretische Möglichkeit dar, da sie, um ihre volle Wirkung zu entfalten, entweder direkt an der Quelle (Flugzeug) oder direkt am Immissionsort (Wohnlage) errichtet werden müssten. Bezüglich des rollenden und startenden Verkehrs scheiden derartige Maßnahmen wegen der vorzuhaltenden Sicherheits(frei)flächen aus. Denkbar sind sie allenfalls bei ruhendem Verkehr, wie er sich z.B. bei Triebwerksprobeläufen in Lärmschutzeinrichtungen darstellt. Eine solche ist am Verkehrslandeplatz Augsburg vorhanden.

Gegen das Vorhaben wurde eingewandt, dass unterhalb der westlichen An-/Abflugschneise dicht besiedelte Wohngebiete lägen.
Die Auswirkungen des Fluglärms auf Wohngebiete unterhalb der An-/Abflugschneisen wurden im Rahmen der vorhergehenden Ausführungen behandelt. Nicht zumutbare Belastungen werden durch Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes kompensiert.

Zur Fluglärmüberwachung wurde gefordert, dass im Bereich des Flugplatzes an geeigneten Stellen Messstellen installiert werden sollten. Dieser Antrag wird zurückgewiesen.
Gemäß § 19a LuftVG sind Lärmmessstellen nur an Verkehrsflughäfen mit Linienflugbetrieb einzurichten. Auch aus sachlichen Erwägungen hält das Luftamt Südbayern die Einrichtung von Lärmmessstellen nicht für notwendig geboten, da auch bei sonstigem Verkehrslärm, der unter den Regelungsbereich des Bundesimmissionsschutzes fällt (16. BImSchV), ausschließlich gerechnet und nicht gemessen wird. Die Berechnungsmethoden sind mit den heute zur Verfügung stehenden Emissionskatastern hinreichend genau, um zumindest die Genauigkeit von Dauer-Lärmmesseinrichtungen zu gewährleisten.

In vielen Einwendungen wurde gefordert, zur Beurteilung der durch das Vorhaben ausgehenden Lärmauswirkungen sei das Fluglärmgesetz anzuwenden. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.
Bezogen auf den Verkehrslandeplatz Augsburg war die Anwendung des Fluglärmgesetzes nicht veranlasst; die Nichtanwendung führt auch nicht zu für die Betroffenen ungünstigeren Regelungen. Das Fluglärmgesetz legt ausschließlich Schutzbereiche fest, in denen die bauliche Entwicklung eingeschränkt wird. Das Gesetz enthält jedoch keine Vorgaben zu Lärmschwell- bzw. -grenzwerten. Auch bei Anwendung des Fluglärmgesetzes hätte das Luftamt Südbayern die gleichen Überlegungen bezüglich Abwägungs- und Zumutbarkeitskriterien anstellen müssen und wäre zu keinem anderen Ergebnis gekommen. Im übrigen werden die Betroffenen durch Anwendung der in DIN 45643 festgelegten Zeiten mit besonderer Lärmempfindlichkeit, die allesamt einen 6 dB(A)-Zuschlag erhalten, besser gestellt als bei Anwendung der Berechnungsmethodik des Fluglärmgesetzes.

Des weiteren wurde geltend gemacht, es sei mit gesteigerten und nicht berücksichtigten Lärmbelästigungen im Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) deshalb zu rechnen, weil gerade im Linien- und Charterflugverkehr stärker als im Individualluftverkehr mit Verspätungen zu rechnen. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.
Die AFG hat im vorgelegten Lärmgutachten u.a. die Auswirkungen von Landungen verspäteter Flüge nach 22.00 Uhr (Nachtzeitraum) untersuchen lassen. Das Luftamt Südbayern hat sowohl die Auswirkungen verspäteter Landungen als auch von Triebwerksprobeläufen im Nachtzeitraum (05.00 Uhr bis 06.00 Uhr) bei der Abwägung berücksichtigt und kommt zu dem Ergebnis, dass eine unzumutbare Belästigung insbesondere auch aufgrund der geringen Zahl der Ereignisse nicht vorliegt.

Soweit eingewandt wurde, die am Verkehrslandeplatz Augsburg durchgeführten Platzrundenflüge würden unzumutbare Belastungen oder erhebliche Störungen nach sich ziehen, ist festzustellen, dass Platzrundenflüge mit lauten Luftfahrzeugen zu besonders lärmsensiblen Zeiten nicht zulässig sind.

Als weiterer Einwand wurde vorgetragen, die unzumutbare Belastung der Flugplatzanwohner würde dadurch verstärkt werden, dass andere Störquellen (z.B. Militärflughäfen, Autobahn, Eisenbahn, sonstige Straßen, Flugverkehr von/nach München) auf die Anwohner einwirken würde. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.
Er zielt darauf ab, dass die Anwohner Vorbelastungen ausgesetzt sind. Hier ist jedoch zu berücksichtigen, dass Vorbelastungen grundsätzlich schutzmindernd wirken. Im übrigen sind diese Lärmquellen nicht dem Verkehrslandeplatz Augsburg zuzurechnen.

Außerdem wurde eingewandt, dass mit einer erheblichen Steigerung der Flugbewegungen an Wochenenden und somit auch zu erhöhten Fluglärmbelastungen zu diesen Zeiten zu rechnen sei. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.
Die maßgebliche Prognose durch Prof. Dr. Wolf hat ergeben, dass die Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz Augsburg mittelfristig rückläufig sind und hiervon auch Wochenendverkehr im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt betroffen ist. Des weiteren haben die maßgeblichen Lärmuntersuchungen gezeigt , dass der kritische Fall nicht das Wochenende darstellt, sondern die Werktage.

In einigen Einwendungen wurde darauf hingewiesen, dass durch zusätzliche Rollflächen mit zusätzlichen Lärmimmissionen zu rechnen sei.
Hierzu ist zu sagen, dass ausweislich des lärmphysikalischen Gutachtens sowohl Flug- als auch Bodenlärm berücksichtigt wurde. Der

Vergleich der hierbei errechneten Kurven mit Fluglärm einschließlich Bodenlärm zeigt, dass durch den Bodenlärm ausschließlich eine Ausbuchtung der Kurven im Nahbereich des Flugplatzes in Nord-Südrichtung erfolgt. Dabei wird diese Ausbuchtung im Wesentlichen durch den Ansatz einer gleichbleibenden Triebwerksprobelaufzahl von 5 pro Flugbetriebstag hervorgerufen. Die Bewegungen von Luftfahrzeugen auf den Rollwegen spielen eine nur untergeordnete Rolle.

Es wurde beantragt, Mindestflughöhen für Hubschrauber festzulegen. Dieser Antrag wird zurückgewiesen.
Soweit sich Hubschrauber außerhalb des kontrollierten Luftraums befinden, sind die entsprechenden gesetzlichen bzw. Verordnungs-Regelungen maßgebend. Für Hubschrauber, die sich innerhalb der Kontrollzone befinden, ergeben sich die Mindestflughöhen aufgrund der jeweiligen Einzelanweisungen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

Der Antrag, an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen den Flugverkehr von Strahlflugzeugen zu untersagen, wird zurückgewiesen.
Für diese Forderung besteht keine gesetzliche Grundlage. Dabei ist insbesondere auf die Betriebspflicht für den Verkehrslandeplatz Augsburg abzustellen, die sich auch auf diese Flugzeuge erstreckt. Außerdem ist zu bedenken, dass an diesen Tagen ein luftverkehrlicher Bedarf für Flugverkehr mit diesen Flugzeugen besteht. Schließlich sind die von diesen Luftfahrzeugen ausgehenden Lärmemissionen berücksichtigt und im Rahmen der Abwägung gewürdigt worden.

Soweit in Einwendungen behauptet wurde, Lärmschutzfenster seien untauglich, den Lärm tief anfliegender Luftfahrzeuge zu dämmen, ist dies unzutreffend. Zutreffend ist, dass mit marktgängigen Fenstern Schalldämmwerte bis oberhalb 45 dB erzielt werden können. Schallschutzfenster mit derartig höheren Dämmwirkungen sind im vorlie-

genden Falle nicht erforderlich, um unzumutbaren Fluglärm zu vermeiden.

Zum Teil wurde bemängelt, das lärmphysikalische Gutachten sei fehlerhaft, da sich die Ergebnisse nicht aufgrund von Messungen, sondern aufgrund von Berechnungen ergeben hätten. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.
Es ist gängige und verwaltungsgerichtlich anerkannte Praxis sowie außerdem in zahlreichen Regelwerken, die sich mit Verkehrslärm befassen, z.B. DIN 18005 und 16. BImSchV i.V.m. RLS-90, vorgesehen, dass diese Methodik zur Berechnung der Lärmauswirkungen ausreichend ist. Im Übrigen haben Erfahrungen gezeigt, dass die Lärmberechnungen aufgrund ihrer konservativen Ansätze in der Regel an den Immissionsorten zu höheren Pegeln führen, als sich diese aufgrund von Messungen ergeben würden.

Der Einwand, anlässlich des Antrages der AFG seien Lärmschutzzonen auf der Grundlage des Fluglärmgesetzes einzurichten, wird zurückgewiesen.
Lärmschutzzonen sind ausschließlich für Verkehrsflughäfen und bestimmte militärische Flugplätze auszuweisen. Durch Lärmschutzzonen wird die kommunale Bauleitplanung gelenkt bzw. beschränkt. Ziel der durchgeführten Untersuchung ist es jedoch, unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen an Wohngebäuden entgegenzuwirken.

Soweit bemängelt wurde, im Gutachten wären Ruhezeitenzuschläge auf der Grundlage von DIN 4563 Teil 3 nicht berücksichtigt worden, ist dieser Einwand unzutreffend.

Bezogen auf die Triebwerksprobeläufe wurde vorgetragen, die hierdurch verursachten Lärmpegel wären unzulässig berechnet, da sie

sich nicht auf die gesamten Nachtstunden bezogen hätten. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.
Die durch die Triebwerksprobeläufe hervorgerufenen Lärmauswirkungen wurden anlässlich der luftrechtlichen Änderungsgenehmigung zu dieser Thematik bewertet und auch im Rahmen dieses Beschlusses mit in die Abwägung einbezogen..

Zum lärmphysikalischen Gutachten wurde bemängelt, dass die zu erwartenden Immissionen des Flugbetriebes nur anhand des Flugzeugs Dash 8-300 bewertet worden wären. Dieser Einwand ist unzutreffend.
Die Schallleistungspegel der in Augsburg einsetzbaren Strahlflugzeuge der Gruppe S 5.1 entsprechen nach den zutreffenden Ausführungen des Sachverständigen in etwa denen der in Augsburg operierenden Turbinen-Propellerflugzeuge der Typen Dash 8.

Zur Vorgehensweise des lärmphysikalischen Gutachters wurde eingewandt , dass bei der Berechnung der Immissionen eine Betriebsrichtung Ost : West von 42% : 58% zugrunde gelegt wurde, obwohl allein eine 100%: 100%-Verteilung sachgerecht gewesen sei. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.
Entsprechend neuerer Erkenntnisse lärmpsychologischer Sachverständiger wird die Langzeitwirkung des Lärms durch den äquivalenten Dauerschallpegel unter Berücksichtigung der konkreten Betriebsrichtungsverteilung zutreffend beschrieben. Die Störwirkung am Einzeltag wird darüber hinaus durch Pegelhäufigkeits-Verteilungen unter Zugrundelegung einer 100% : 100%-Verteilung zutreffend berücksichtigt. Diesen Erkenntnissen hat sich das Luftamt Südbayern angeschlossen und ergänzende Berechnungen durch den lärmphysikalischen Sachverständigen anfertigen lassen, die insbesondere die Ausweisung von Pegelhäufigkeitskurven beinhalten. Als Ergebnis dieser Zusatz-Untersuchung ist festzustellen, dass im Hinblick auf die

Zumutbarkeitskriterien die Pegelhäufigkeits-Konturen die entsprechenden Dauerschallpegel-Kurven umschließen. Abwägungs- und schutzauslösend war für das Luftamt grundsätzlich die Umhüllende der vorgenannten Konturen.

Gegen das Gutachten wurde eingewandt, die Lärmreflexionen an Flugplatzgebäuden seien zu Unrecht nicht mit einbezogen worden. Hierzu ist festzustellen, dass die neue Bebauungsflucht sich in einer Entfernung von ca. 300 m südlich der Bahn befinden wird. Immissionsorte südlich des Platzes werden durch diese Bebauung abgeschirmt und werden demzufolge geringere Pegelwerte zu erwarten haben. Der zu betrachtende nächstgelegene Immissionsort nördlich des Platzes, der Reflexionen ausgesetzt sein könnte, ist der Campingplatz Ludwigshof. Dieser befindet sich in einer Entfernung von ca. 840 m zur Bahnachse. Reflexionen, die an der neuen südlich der Bahn entstehenden Bebauung entstehen können, erfahren bei schallharter Oberfläche der Bebauung eine Dämpfung von mindestens 1 dB(A). Aufgrund der größeren Lauflänge des reflektierten Schalls ergibt sich eine Gesamtentfernung vom Emissionsort über die Reflektionsfläche zum Immissionsort Ludwigshof von insgesamt 1.440 m. Dadurch erfährt der reflektierte Schall eine weitere Pegelminderung in Höhe von 4,7 dB(A). Vorausgesetzt, die Reflektionsfläche erstreckte sich über die gesamte Länge des Flugplatzgeländes und wäre somit während des gesamten Startvorganges wirksam, ergäbe sich eine Pegelerhöhung von 1 dB(A). Auch bei Ansatz dieser Pegelerhöhung wäre am für diese Betrachtungsweise kritischen Immissionsort Campingplatz Ludwigshof die Zumutbarkeitsgrenze noch nicht überschritten.

Des weiteren wurde eingewandt, die neue Flugplatz-Zufahrtsstraße führe zu zusätzlicher Lärmbelastung. Dieser Einwand ist zutreffend.

Im lärmphysikalischen Gutachten wurde der Verkehrslärm bezogen auf den Prognosefall, also mit erhöhten Kfz-Bewegungen, berücksichtigt. Die erhöhten Belastungen wurden in die Abwägung eingestellt.

In einigen Einwendungen aus dem Bereich der Sieben Häusle wurde vorgetragen, dass diese Wohnlage bereits vor dem Flugplatz bestanden habe, so dass ein Ausbau nicht möglich sei. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.
Maßgeblich für die Abwägungsentscheidung des Luftamts Südbayern sind ausschließlich Zumutbarkeitskriterien. Diese Wohnlage wurde als Außenbereichslage rechtlich zutreffend eingestuft. Im Übrigen kann diese Argumentation auch deshalb nicht zum Zuge kommen, da baugenehmigungsrechtlich relevante Vorhaben im Bereich dieser Wohnlage auch nach Genehmigung des Flugplatzes Augsburg durchgeführt wurden.

Des weiteren wurde gegen das lärmphysikalische Gutachten eingewandt, aus den dargestellten Lärmkonturen ergebe sich nur unzureichend, in welchem Umfang und welche einzelnen Grundstücke konkret durch Fluglärm betroffen sein werden. Der Einwand in Richtung auf die Mangelhaftigkeit des Gutachtens wird zurückgewiesen.
Eine parzellenscharfe Darstellung der konkreten Immissionsbelastung ist nur dort erforderlich, wo sich hieraus rechtliche Auswirkungen, insbesondere für die Frage des Anspruchs auf passiven Schallschutz oder die Außenwohnbereichsentschädigung, ergeben. Für diese Fälle hat das Luftamt Südbayern gesonderte Lärmkonturen erstellen lassen; diese sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Des weiteren liegen Luftbilder dieser Anspruchsbereiche vor. Das Luftamt Südbayern hat das Kartenmaterial mit diesen Luftbildern verglichen und darüber hinaus einen Ortstermin durchgeführt. Diese Ermittlungsarbeit und die hieraus gefundenen Ergebnisse sind

ausreichend, die Betroffenheiten und die hieraus resultierenden Anspruchsberechtigten festzulegen.

Des weiteren wurde gegen das lärmphysikalische Gutachten eingewandt, zu Unrecht wären nicht einzelne Flugzeuge, sondern Flugzeuggruppen zugrundegelegt worden. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.
Bei dem Abstellen auf bestimmte Flugzeuggruppen handelt es sich um ein fachlich einwandfreies und auch von den Gerichten anerkanntes Verfahren. Würde man im Übrigen allein auf bestimmte Flugzeuge abstellen, ergäbe sich für die Betroffenen in der Regel ein ungünstigeres Ergebnis.

Zum Teil wurde eingewandt, die dem lärmphysikalischen Gutachten zugrundegelegten prognostizierten Flugbewegungen seien zu niedrig angesetzt worden. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.
Das lärmphysikalische Gutachten beruht auf den Prognoseangaben der AFG. Das für diesen Planfeststellungsbeschluss maßgebliche Prognosegutachten des Verkehrswissenschaftlichen Institutes kommt zu niedrigeren Flugbewegungen. Zu Gunsten der Betroffenen hat das Luftamt Südbayern nicht veranlasst, das Lärmgutachten an die reduzierte Prognose der Flugbewegungsanzahl anzupassen.

Es wurde beantragt, das Luftamt Südbayern solle Dr. Ing. Maschke mit der Erstellung eines eigenen physikalischen und medizinischen Gutachtens einschließlich der Erarbeitung eines rechtlichen Auflagenvorschlags beauftragen. Diesem Antrag musste nicht entsprochen werden.
Das Luftamt Südbayern hat im Rahmen ihrer Entscheidung neuere lärmpsychologische Erkenntnisse des Gutachters Dr. Kastka einbezogen, die aus den Verfahren bzw. Mediationen bei den Flughäfen und München bzw. Frankfurt gewonnen wurden. Im Übrigen hat das

Luftamt Südbayern die Erkenntnisse von Maschke, die er insbesondere in den luftrechtlichen Gestattungsverfahren Hamburg-Finkenwerder und Hamburg konkretisiert hat, im Rahmen der Abwägung berücksichtigt und kam zu dem Ergebnis, dass die dort postulierten Erkenntnisse insbesondere zu chronobiologischen Abläufen dem beantragten Vorhaben nicht entgegenstehen.

Es wurde eingewandt, die der Lärmbegutachtung zugrundegelegten Flugrouten seien unrealistisch. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Vorbehaltlich Einzelanweisungen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH an einzelne Luftfahrzeugführer sind die auch vom Lärmgutachter berücksichtigten Flugrouten für die Flugzeugbewegungen grundsätzlich maßgeblich. Soweit Luftfahrzeugführer von diesen Routen abweichen, liegt ggf. ein Verstoß gegen luftrechtliche Vorschriften vor, der im Rahmen eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens zu ahnden wäre. Jedenfalls stehen potenzielle Verstöße von Luftfahrzeugführern dem Änderungsvorhaben nicht entgegen. Dies wird besonders anschaulich, wenn man berücksichtigt, dass auch im Bereich der Straßenbauplanung derartige Argumente dem Bau einer Straße nicht entgegengehalten werden können.

Es wurde vorgebracht, dass das lärmphysikalische Gutachten zu Unrecht Warteschleifen nicht berücksichtigt habe. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.
Warteschleifen werden überwiegend außerhalb des Nahbereichs des Flugplatzes durchgeführt. Sofern Warteschleifen innerhalb der Kontrollzone stattfinden, geschieht dies nur in seltenen Einzelfällen und wirkt sich lärmrelevant nicht aus.

Ein lärmphysikalisch fachlicher Einwand hatte den Inhalt, dass A-Filter bei den Lärmmessungen wegfallen müssten, so dass der ganze physiologisch wirksame Lärm zu berücksichtigen sei; insbesondere

sei bekannt, dass die sog. A-Filter die vom Ohr nicht als Geräusch empfundenen tiefen und hohen Töne herausfiltern, so dass der tatsächlich vorhandene Schalldruck um bis zu 10 dB(A) zu niedrig bestimmt sei. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.
Richtig ist, dass die A-Filter den Gehöreindruck zutreffend nachbilden. Die Aussagen der lärmmedizinischen Sachverständigen Kastner/Vogt und des in anderen luftrechtlichen Verfahren eingesetzten lärmpsychologischen Sachverständigen Kastka zur Zumutbarkeit von Fluglärm sowie die daraus abgeleiteten (rechtlichen) Zumutbarkeitsschwellen basieren auf Aussagen des lärmphysikalischen Sachverständigen, der sowohl die Pegelhäufigkeiten als auch die Dauerschallpegel A-bewertet angegeben hat. Insoweit bedingte eine Beurteilung auf der Grundlage anderer Bewertungen auch neue Bewertungsmaßstäbe (andere Immissionsgrenzwerte). Die A-Bewertung von Fluglärm entspricht ständiger bisher gerichtlich nicht beanstandeter Praxis.

Des weiteren wurde bemängelt, das Lärmgutachten berücksichtige nicht, dass durch den Anbau der befestigten Flächen die Flugzeuge an früheren Punkten starten könnten als bisher.
Die geplanten befestigten Überrollstrecken wurden vom lärmphysikalischen Sachverständigen für den Startlauf nicht berücksichtigt. Seitens des Luftamts Südbayern ist grundsätzlich nicht beabsichtigt, diese neuen Flächen für den Startlauf freizugeben. Insoweit erfolgte die Berechnung zutreffend.

Es wurde ferner eingewandt, notwendige Maßnahmen zum Lärmschutz dürften nicht auf spätere Genehmigungsverfahren verlagert werden. Eine Konfliktminderung fände nur statt, wenn eine Absiedlung der Bewohner der Sieben Häusle durchgeführt werde. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.

Die Abwägung unter Lärmschutz-Gesichtspunkten hat ergeben, dass gesundes Wohnen durch kombinierte Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes auch in Zukunft in der genannten Wohnlage möglich sein wird. Soweit eine Außenwohnbereichsnutzung in Zukunft nicht mehr zumutbar sein wird, wird diese entgangene Nutzungsmöglichkeit entschädigt. Der angesprochene Nutzungskonflikt ist abschließend geregelt.

Einzelne Einwender tragen vor, eine isolierte Betrachtung verschiedener Lärmquellen genüge nicht den gesetzlichen Anforderungen; es sei eine summative Betrachtung aller Lärmquellen geboten.
Bei der Festlegung der in den einzelnen Wohnlagen zumutbaren physikalischen Belastung wurde die Vorbelastung berücksichtigt. Die gewählte Vorgehensweise entspricht ständiger Praxis und wurde bisher gerichtlich nicht beanstandet.

Es wurde ferner vorgetragen, das Lärmgutachten zum Hubschrauberbetrieb sei fehlerhaft, da anstelle von 4 Platzrunden à 3 Minuten 20 - 23 Platzrunden stattfänden.
Die vom Luftamt Südbayern durchgeführten Nachprüfungen konnten diese Aussage nicht bestätigen. Der seitens des lärmphysikalischen Sachverständigen verwendete Ansatz entspricht dem tatsächlichen Betrieb vor Ort. Abweichend von der Flächen-Schulung wird bei der Hubschrauber-Schulung in starkem Maße das Hovern (Rollen bzw. Schweben) in geringer Höhe über dem Erdboden als Ausbildungsteil geübt.

Ein Einwender bemängelt, im Plan Nr. SO 14-03 sei der Hubschrauberlandeplatz ohne Rollweg eingezeichnet – im Gegensatz zur Beschreibung.

Hubschrauber benutzen den Zurollweg vom Nordteil des Flugplatzgeländes zum Südteil, den ggf. auch Segelflugzeuge und Motorsegler benutzen.

Darüber hinaus wird bemängelt, im Gutachten werde nicht erklärt, aus welchem Grunde mit dem Halbierungs- bzw. Äquivalenzparameter q = 3 anstelle von q = 4 gearbeitet werde.
Unter Ziffer 2.1.3 hat der lärmphysikalische Sachverständige sich zu diesem Problemkreis geäußert. Er hat darauf hingewiesen, dass im gesamten Bereich des Immissionsschutzes – mit Ausnahme des Regelungsbereichs des Fluglärmschutzgesetzes – der energieäquivalente Dauerschallpegel mit dem Halbierungsparameter q = 3 verwendet wird. Ergänzend ist hinzuzufügen, dass auch international Fluglärm mit dem Halbierungsparameter q = 3 berechnet wird. Die Praxis, (ausschließlich) für Verkehrsflughäfen, die dem Linienflugbetrieb angeschlossen sind, und Militärflughäfen mit Strahlflugbetrieb einen abweichenden Halbierungsparameter anzusetzen, wird mit der beabsichtigten Modifizierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm aufgegeben.

Es wurde gefordert, die westliche Einflugschneise nach Norden zu verlegen.
Dem ist entgegenzuhalten, dass derartige Maßnahmen nicht in den Regelungsbereich der Planfeststellungsbehörde fallen. Hierfür ist fachlich ausschließlich die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zuständig.

Ein Einwender weist auf einen vermeintlichen Widerspruch im Lärmgutachten hin. Dort werde ein Mittelungspegel bzw. äquivalenter Dauerschallpegel ausgewiesen. Gleichzeitig werde im Lärmgutachten erwähnt, dass intermittierender Lärm stärker belaste als kontinuierli-

che Geräusche. Flugbewegungen erzeugten aber intermittierenden Lärm, so dass die Methode der Schallmittelung ungeeignet sei.
Es entspricht ständiger Praxis des Luftamts Südbayern, sowohl Mittelungspegel als auch Maximalpegelhäufigkeiten bei der Beurteilung zu berücksichtigen. Der lärmphysikalische Gutachter hat nicht nur Kurven gleichen äquivalenten Dauerschallpegels ausgewiesen, sondern auch im Anhang getrennt für Werktage und Sonn- und Feiertage für näher ausgewiesene kritische Immissionsorte die Maximalpegelverteilung sowohl im Ist-Zustand als auch für den Prognose-Zustand in 5 dB(A)-Klassen angegeben. Darüber hinaus hat das Luftamt Südbayern ergänzend durch den Sachverständigen Pegelhäufigkeitsverteilungen grafisch darstellen lassen, die sowohl die Gesichtspunkte des abwägungsrelevanten Umgriffs, der Zumutbarkeit als auch der Entschädigung des Außenwohnbereichs angemessen berücksichtigen. Im Übrigen geht das Luftamt Südbayern entsprechend neueren lärmpsychologischen Erkenntnissen davon aus, dass die Langzeitwirkung des Lärms am besten durch den Mittelungspegel und die Störwirkung an Einzeltagen eher durch Pegelhäufigkeitskriterien beschrieben werden.

Ferner wurde eingewandt, auswärtige in Augsburg landende Hubschrauber seien unberücksichtigt. Diese Aussage ist unzutreffend. Soweit Hubschrauber nicht direkt das Übungsgelände südlich des Turms anfliegen, erfolgt deren An- und Abflug grundsätzlich über die veröffentlichten An- und Abflugrouten. Im Einzelfalle steht es dem Lotsen innerhalb der Kontrollzone frei, aufgrund der Verkehrslage andere An- und Abflugstrecken zuzuweisen.

Der Antrag, es sollen Tages- und Stundenflugkontingente für die sensiblen Mittagszeiten zwischen 12.30 Uhr und 13.30 Uhr und an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen ab 14.00 Uhr entsprechend den Begrenzungen von Maschke auf 2 Flugbewegungen je Stunde

bei den P 2.1- und S 5.1-Flugzeugen festgeschrieben werden, wird abgelehnt.

Eine Bewegungskontingentierung kommt – wie bereits an anderer Stelle ausgeführt – wegen der bestandskräftigen luftrechtlichen Genehmigung nicht in Betracht. Das Luftamt Südbayern ist jedoch den Ansätzen von Maschke – wiewohl sie nur als Einzelmeinung gewertet wurden – insoweit gefolgt, als dass zu den von Maschke als „instabil“ bezeichneten Zeiten im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten die Emissionen begrenzt werden .

Es wurde beantragt, dass keine Flugzeuge über 50 t unabhängig vom PCN-Wert in Augsburg landen dürften. Dieser Antrag wird zurückgewiesen. Der PCN-Wert kennzeichnet die mögliche Punktbelastung der Bahn im wesentlichen durch die Fahrwerke von Luftfahrzeugen und stellt eine technische Kenngröße für Bahnbelag und Untergrund dar. Nach den heute geltenden internationalen Richtlinien wird die Festigkeit der Roll- und Startbahnen von Flugplätzen mit der ACN-PCN (Aircraft/Pavement Classification Number) – Methode klassifiziert, sobald Luftfahrzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht (MPW) von mehr als 5.700 kg auf diesen Flächen verkehren. Dabei muss die von mehreren Parametern (Reifendruck, Beladung) abhängige ACN eines Luftfahrzeuges stets kleiner oder gleich der für die Roll- und Startbahnen angegebene PCN sein. Bezeichnungen nach LCN sind nicht ICAO-Standard und sind deshalb für Flugplätze nicht mehr zu verwenden. Eine Beschränkung auf Luftfahrzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht von 50 t widerspräche der bestandskräftigen Genehmigung und würde den Gestaltungsspielraum der AFG ohne rechtfertigende Grundlage einschränken.

Der Antrag, aus Gründen des Lärmschutzes anlässlich der Planfeststellung eine Beschränkung auf Fluggeräte mit weniger als 30 t maximal zulässigen Abfluggewichts aufzunehmen, wird zurückgewiesen. Es gelten die gleichen Erwägungen wie anlässlich der Forderung nach einer Beschränkung der Tonnage auf 50 t.
Aus den gleichen Gründen wird der Antrag, die Planfeststellungsbehörde solle festlegen, dass Flugzeuge von der Größe Boeing 737 nicht auf dem Flugplatz Augsburg landen dürften, zurückgewiesen.

Der Forderung nach Vergabe eines neuen externen unabhängigen Prognosegutachtens (Bewegungsaufkommen) wurde durch Vergabe eines Gutachtens zur Überprüfung der Prognose zur Entwicklung der Flugbewegung bis zum Jahr 2010 der Augsburger Flughafen GmbH an das Verkehrswissenschaftliche Institut der Rheinisch-Westfälischen-Technischen Hochschule Aachen nachgekommen. Das Gutachten liegt vor und ist einsehbar.

Der Antrag, dass eine etwaige Genehmigung eine Beschränkung von Flugzeugbewegungen entsprechend der Prognose des Vorhabensträgers enthalten muss und dass darüber hinaus festgelegt werden soll, dass nur 6 Abfertigungsplätze für Verkehrsflugzeuge auf dem Vorfeld 2 und anderswo zugelassen werden, wird abgelehnt.
Dem Antrag steht, wie bereits am anderen Ort erwähnt, zunächst die bestandskräftige luftrechtliche Genehmigung entgegen. Da durch diese Genehmigung der Gestaltungsspielraum der AFG nicht eingeengt wird, besteht keine Veranlassung, künstliche Zwänge im Bereich der Abfertigung zu schaffen. Eine solche Beschränkung würde die luftrechtliche Genehmigung unterlaufen. Im Übrigen wäre es auch bei anderen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, z.B. beim Bau oder der Veränderung von Bundesstraßen, nicht möglich, die maximal zulässigen Fahrzeugbewegungen auf die Prognose zu begrenzen. Die konkrete Nutzung der Vorfeldbereiche wird planerisch in diesem Be-

schluss nicht detailliert fixiert und unterliegt grundsätzlich dem planerischen Gestaltungsspielraum der AFG im Rahmen einer vorfeldbezogenen Nutzung und richtet sich nach betrieblichen Erfordernissen, die die AFG flexibel und bedarfsgerecht gestalten kann. Nachteile für Dritte ergeben sich hierdurch keine, da sich die voraussichtlichen Lärmbelastungen nach der Flugbewegungs-Prognose richten – unabhängig davon, wie viele Flugzeug-Abstellpositionen bestehen. Die den Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Augsburg i.S.d. technischen Kapazität begrenzende Komponente ist die Prognose – nicht die Bahn und auch nicht die Vorfeldflächen.

Der Antrag auf Neuerstellung des Lärmgutachtens, da die Hubschrauber-Start- und -landezahlen (23 - 25 pro Stunde) nicht ausreichend berücksichtigt worden seien, wird abgelehnt.
Überprüfungen des Luftamts Südbayern ergaben keinen Hinweis, dass die behaupteten Angaben auch nur annähernd zuträfen. Im übrigen hat das Luftamt das Verfahren zur Benutzung des Geländes südlich des Turms für Zwecke der Hubschrauberschulung dahingehend geregelt, dass an Montagen bis Freitagen in der Zeit von 08.00 Uhr bis Sonnenuntergang plus 30 Minuten, jedoch längstens 19.00 Uhr jeweils nur noch 1 Hubschrauber zur Schulung auf dem Gelände zugelassen wird.

Der Antrag, die Betriebszeiten für Hubschrauber auf 08.00 Uhr bis 17.00 Uhr zu beschränken, wird abgelehnt.
Zum Zeitpunkt der Stellung des Antrags konnten mehrere Hubschrauber gleichzeitig auf dem Flugplatzgelände südlich des Turms Hubschrauberschulung durchführen. Die bereits zitierte Regelung der Hubschrauberschulung stellt nunmehr sicher, dass die Lärmemissionen durch Einschränkung der Zahl der Hubschrauber begrenzt werden. Eine weitere zeitliche Beschränkung ist demnach unter dem Gesichtspunkt des Immissionsschutzes nicht erforderlich.

Der Antrag, eine weitere Ausweitung des Charterflugverkehrs zu unterbinden, wird abgelehnt.
Für derartigen Verkehr besteht lt. Prognose des Verkehrswissenschaftlichen Institutes ein Bedarf. Die lärmmäßigen Auswirkungen u.a. auch des Charterflugbetriebs wurden in der vorliegenden Lärmprognose berücksichtigt. Insoweit ist der Antrag rechtlich nicht begründet.

Der Antrag, die Lärmschutzhalle so zu gestalten, dass alle Flugzeuge dort einfahren können und die Halle selbst „eingehaust“ werde, wird abgelehnt.
Mit Bescheid vom 02.12.1998, Az. 315.30-3721.3-A hat das Luftamt festgelegt, dass nach Fertigstellung der Verbreiterungsmaßnahmen am Zurollweg – diese sind abgeschlossen – Triebwerksprobeläufe im Zeitraum zwischen 05.00 Uhr und 06.00 Uhr Ortszeit ausschließlich in der (vorhandenen) Lärmschutzanlage zulässig sind. Im gleichen Bescheid wurde darüber hinaus festgelegt, dass in keinem Falle die Luftfahrzeuge vor 06.00 Uhr Ortszeit mit eigener Kraft bewegt werden dürfen. Die Lärmschutzanlage ist so gestaltet, dass die zur Zeit ex Augsburg operierenden Verkehrsflugzeuge und auch die dort stationierten Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt in der Lärmschutzanlage geprüft werden können. Eine Einhausung der vorhandenen Lärmschutzanlage scheidet aus strömungstechnischen Grundsätzen aus. Im Übrigen ist eine Einhausung mangels unzumutbarer Lärmbeeinträchtigung bei Einhaltung der Auflagen des Bescheides nicht erforderlich.

Der Antrag, in den Planfeststellungsbeschluss eine Auflage dergestalt aufzunehmen, dass Flugzeuge auf dem Weg in die Lärmschutzhalle nicht aus eigener Kraft rollen, sondern geschleppt werden müssen, wird abgelehnt.

Da, wie bereits vorstehend ausgeführt, Luftfahrzeuge vor 06.00 Uhr Ortszeit mit eigener Kraft nicht bewegt werden dürfen und damit unzumutbare Beeinträchtigungen im Nachtzeitraum ausgeschlossen sind und im Tageszeitraum durch rollenden Luftverkehr keine unzumutbaren Beeinträchtigungen entstehen, ist eine solche Auflage weder rechtlich noch sachlich geboten. Sie wäre im Übrigen im Falle von kleineren Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt auch unverhältnismäßig, da die geringen Lärmeinwirkungen beim Rollen zum Triebwerksprobelaufstand in keinem Verhältnis zu den Kosten für das Einschleppen in die Anlage stünden. Luftfahrzeuge der Kategorie Verkehrsflugzeuge werden im Regelfalle ohnehin in die Anlage geschleppt.

5.8 Luftschadstoffbelastung

Die Zunahme der Immissionsbelastungen durch Luftschadstoffe und Geruch steht der Planfeststellung nicht entgegen. Der TÜV Umwelt Service hat im Rahmen der UVU die lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens untersucht; die Untersuchung kommt – methodisch nicht zu beanstanden – zu dem Ergebnis, dass wesentliche negative lufthygienische Auswirkungen, wie Gesundheitsgefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen, durch die Luftschadstoffemissionen als Folge des Antrags der AFG für Mensch und Natur auszuschließen sind.

5.8.1 Allgemeines

Luftverunreinigungen an Flugplätzen entstehen im Wesentlichen durch die Antriebsmotoren und Triebwerke der Luftfahrzeuge und ergänzend durch die Verbrennungsmotoren der Kraftfahrzeuge bei der Zu- und Abfahrt.

Bezogen auf die Luftfahrzeuge können folgende Luftschadstoffe in relevanten Mengen ausgestoßen werden:

- Stickoxide (NO_x)
- Kohlenmonoxid (CO)
- Schwefeldioxid (SO_2)
- (Diesel-)Ruß (Partikel)
- Kohlenwasserstoffe, insbesondere Benzol und Benzopyren (HC)

Generell sind Luftfahrzeuge jedoch nicht die einzigen Emittenten dieser Luftschadstoffe. Vielmehr stellen Emissionen durch Luftverkehr eine Teilmenge dar, die insbesondere durch Emissionen des Straßenverkehrs, der Industrie sowie privater Heizungen zur Gesamtmenge werden.
Im Allgemeinen ist die Belastung der Luft durch Schadstoffimmissionen verkehrender Flugzeuge, wie eine Untersuchung des TÜV Rheinland ergeben hat, im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, insbesondere zum Straßenverkehr, gering.

Schad stoff	**Luftvekehr: Sichtflug**	**Luftverkehr: Instrumenten-flug und militärischer Flug-verkehr**	**Straßen-verkehr**	**Übriger Verkehr**
C0	0,1129%	0,6%	95,8%	3,5%
HC	0,0015%	0,8%	94,4%	4,8%
N0	0,0018%	1,7%	86,3%	12,0%
$S0_2$	0,0014%	2,8%	66,4%	30,8%

5.8.2 TÜV-Gutachten

5.8.2.1 Sachverhalt

Die TÜV Ecoplan Umwelt GmbH hat im Auftrag der AFG die durch die Änderungsplanung zu erwartenden erheblichen Auswirkungen auf die betroffenen Umweltbereiche des UVP-Gesetzes ermittelt, beschrieben, bewertet und Maßnahmen zur Verminderung und zur Vermeidung von Umweltauswirkungen vorgeschlagen. Bestandteil dieser Untersuchung sind Ausführungen zu den lufthygienischen Auswirkungen. Die AFG hat zu ihrem Antrag vom 15.12.1998 die UVU mit der Auftrags-Nr. 98/610451 in der Fassung vom 14.12.1998 vorgelegt.

Aufgrund der Neufassung des Antrags wurde die UVU den geänderten Planungen angepasst, so dass zur Entscheidung die UVU mit der aktualisierten Auftrags-Nr. 00/610276 vom 13.06.2000 maßgeblich ist.

5.8.2.2 Methodik

Ziel der Untersuchung zur Lufthygiene war, die immissionsseitigen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen zu untersuchen und zu bewerten.

Die lufthygienische Bewertung umfasst folgende Arbeitsschritte:

- Darstellung von Luftqualitätskriterien nach Maßgabe von Grenzwerten, Richt- und Schwellenwerten sowie Ziel- und Leitwerten

- Eingrenzung der Untersuchung durch Festlegung der maßgeblichen Luftschadstoffe

- Auswahl von Flugplätzen, die im Hinblick auf Flugzeuggruppen und Flugzeugbewegungen mit dem Verkehrslandeplatz Augsburg im Prognosefall vergleichbar sind, und bereits begutachtet wurden

- Abschätzung der Immissionszusatzbelastung durch den prognostizierten Flugbetrieb

- Bewertung der flugbetriebsbedingten Luftschadstoff-Zusatzbelastung

- Erfahrungen von Verkehrsflughäfen auf der Grundlage von Luftschadstoffmessungen

5.8.2.2.1 Luftqualitätskriterien

Bei diesem Arbeitsschritt wurden unterschiedliche Luftqualitätskriterien für bestimmte Luftschadstoffe dargestellt:

- Für Kohlenmonoxid sieht die TALuft einen Jahresmittel-Grenzwert von 10.000 µg/m^3 vor, die VDI-Richtlinie 2310 sieht als Jahres-MIK-Wert 100.000 µg/m^3 vor.
- Der Grenzwert nach TALuft für Stickstoffdioxid liegt bezogen auf den Jahresmittelwert bei 80 µg/m^3, nach der 22. BImSchV liegt der 98%-Perzentil-Grenzwert bei 200 µg/m^3.

- Zu Schwefeldioxid legt die TALuft einen Grenzwert im Jahresmittel von 140 µg/m^3 fest, der Richt-MIK-Wert nach der VDI-Richtlinie 2310 liegt bei 1.000 µg/m^3.
- Zu Ruß ergeben sich nach den Regelwerken folgende Angaben:
  Schwellenwert bezogen auf ein Jahr nach der 23. BImSchV bei 8 µg/m^3, Zielwert nach LAI bei 1,5 µg/m^3.
- Die Vorgaben zu Benzol lauten wie folgt:
  Schwellenwert für ein Jahr 10 µg/m^3 nach der 23. BImSchV, Zielwert nach LAI 2,5 µg/m^3.
- Zu Benzopyren lautet der Zielwert nach LAI 1,3 ng/m^3.

5.8.2.2.2 Festlegung der maßgeblichen Luftschadstoffe

Die Untersuchung berücksichtigt die Zusatzbelastung folgender Luftschadstoffe:

- Stickoxide
- Kohlenmonoxid
- Schwefeldioxid
- Partikel (Ruß)
- Benzol und Benzopyren

Nach dem Gutachter sind auf der Grundlage von Erfahrungen aus anderen Flugplatzprojekten Stickoxide, Kohlenmonoxid, Partikel und Schwefeldioxid als Hauptluftschadstoffe anzusehen, Benzol und Benzopyren seien nur von untergeordneter Bedeutung.

Blei spiele nur eine sehr untergeordnete Rolle, da der gegenwärtig noch bleihaltige Flugtreibstoff AVGas alsbald bleifrei sein soll. Im Übrigen werden sowohl Turboprop-Maschinen als auch Strahlflugzeuge mit Kerosin betrieben.

5.8.2.2.3 Auswahl vergleichbarer Landeplätze

Im Rahmen dieses Arbeitsschritts wurden die Verkehrslandeplätze Niederrhein und Magdeburg sowie der Verkehrsflughafen Siegerland als Flugplätze ausgewählt, die im Hinblick auf den Prognosefall am Verkehrslandeplatz Augsburg bei den prognostizierten Flugbewegungen und den verschiedenen Flugzeuggruppen mit diesem Flugplatz vergleichbar sind. Im Rahmen dieses Vergleichs weist der Flugplatz Augsburg verhältnismäßig viele Bewegungen der Flugzeuggruppe P 2 auf, während die Anteile der Flugzeuggruppe S 5 und der Hubschrauber unterdurchschnittlich sind.

Bei den Vergleichsflugplätzen wurde für den prognostizierten Flugbetrieb des jeweiligen Flugplatzes die zu erwartende Immissionsbelastung durch Simulationsrechnungen ermittelt.

5.8.2.2.4 Abschätzung der Immissionszusatzbelastung

Ziel dieses Arbeitsschrittes war die Feststellung, welche Immissionszusatzbelastungen zu erwarten sind.

Diese Abschätzung erfolgte auf der Grundlage der Ergebnisse der Immissionsberechnungen für die Vergleichsflugplätze.

Bei diesem Arbeitsschritt kam der Gutachter bezogen auf den Verkehrslandeplatz Augsburg zu folgenden Ergebnissen:

„- Im Bereich der nächstgelegenen Wohngebiete in einer Entfernung von ca. 1.000 m von der Start- und Landebahn liegen die Immissionsbeiträge bei Anteilen von >0,1 bis 1,6% an den Beurteilungswerten der TA Luft bzw. dem Beurteilungswert der VDI-Richtlinie für ein Jahr.
- Die vergleichsweise strengen LAI-Zielwerte werden auf allen Beurteilungsflächen trotz der Zusatzbelastung auch den Flugverkehr eindeutig eingehalten. Dieselruß weist die höchsten Anteile mit maximal ca. 20% hiervon aus.
- Die Anteile der Immissionszusatzbelastung an den Schwellenwerten der 23. BImSchV sind mit 3,8% (Ruß) und 0,7% (Benzol) deutlich niedriger.
- Auch für die Kurzzeitbelastung (98-Perzentil) ist anhand der Ergebnisse der Immissionsprognosen im Bereich der nächstgelegenen Wohnbebauung von der Einhaltung der einschlägigen Beurteilungswerte auszugehen.“

5.8.2.2.5 Gesamt-Bewertung der Luftschadstoff-Zusatzbelastung

Im Rahmen dieses Arbeitsschritts kam die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die Zielwerte des LAI sowie die Schwellenwerte der 23. BImSchV auf den Beurteilungsflächen mit Wohnnutzung in der Flugplatzumgebung von der Luftschadstoff-Zusatzbelastung durch den Flugverkehr eindeutig eingehalten werden, so dass auch bei Realisierung des geplanten Vorhabens Benachteiligungen, Belästigungen oder Gefährdungen durch Luftschadstoffe für Mensch und Natur nicht zu erwarten sind.

5.8.2.2.6 Erfahrungen von Verkehrsflughäfen

Bei diesem Arbeitsschritt werden Erkenntnisse größerer deutscher Verkehrsflughäfen (Frankfurt, Düsseldorf, München) einbezogen, bei denen die Immissionsbelastung nicht nur gerechnet, sondern gemessen wurde.

Bezogen auf den Verkehrsflughafen Frankfurt zeigten Messungen, dass die maximale Immissionsbelastung auf dem Flughafen mit den benachbarten Orten vergleichbar ist.

Die Messstellen am Flughafen Düsseldorf weisen in der Regel keine untypischen Immissionsbelastungen auf, allerdings bewegen sich die Jahresmittelwerte am Flughafen im überdurchschnittlichen Bereich und

zur Kurzzeitbelastung im oberen Bereich der allgemeinen Messungs-Bandbreiten.

Für den Verkehrsflughafen München wurde insbesondere festgestellt, dass die Luftschadstoffbelastung im Bereich des früher gering besiedelten und überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flughafengeländes nach Aufnahme des Flugbetriebs im Hinblick auf NO_2 auf ein Konzentrationsniveau vergleichbar dem besiedelter ländlicher Bereiche mit Kfz-Verkehr angestiegen ist; die Luftqualität wird jedoch mehr vom Einfluss des Ballungszentrums München als durch den Flughafenbetrieb beeinflusst.

5.8.2.2.7 Kfz-Verkehr der Erschließungsstraße

Für den Planfall 2010 wird mindestens eine Verdoppelung der täglichen Kfz-Bewegungen auf werktäglich 4.100 prognostiziert, so dass sich die Abgasimmissionen entsprechend erhöhen.

Zur Abschätzung der Auswirkung auf die Lufthygiene verweist das Gutachten auf den Beurteilungsmaßstab der 23. BImSchV. Diese Verordnung wurde in der Weise angewandt, dass nur die Straßen für eine Betrachtung herangezogen werden, deren durchschnittliches Tages-Verkehrsaufkommen (DTV) 10.000 Fahrzeug-Bewegungen entspricht oder überschreitet. Da für den Prognosefall täglich maximal unter 5.000 Bewegungen zu erwarten sind, ist die Immissionszu-

satzbelastung durch den Zu-/Abfahrtsverkehr unwesentlich.

5.8.2.3 Ergebnis

Zusammenfassend kam die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die Zusatzbelastung an Luftschadstoffen durch den prognostizierten Verkehrsbetrieb am Verkehrslandeplatz Augsburg insgesamt als gering einzustufen sei. Wo Wohnnutzung bestehe, würden die strengsten derzeit vorliegenden Beurteilungswerte eingehalten.

5.8.3 Bewertung

Die Immissionszusatz- und -gesamtbelastung durch Schadstoffe und Gerüche steht der Planfeststellung nicht entgegen. Die Vermeidung von Luftverunreinigungen ist sowohl ein Aspekt der menschlichen Gesundheit als auch des Naturschutzes. Die im Rahmen der Abwägung relevanten Bestimmungen, insbesondere § 6 Abs. 2 LuftVG und entsprechend §§ 2 Abs. 1 Nr. 7, 8 Abs. 2 BNatSchG sind so zu berücksichtigen, dass das Ausmaß der Beeinträchtigungen auf das Vermeidbare zu begrenzen ist. Zwar finden die Vorschriften der TALuft, die ihre Grundlage im BImSchG haben, wegen § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG auf Flugplätze keine unmittelbare Anwendung. Im Rahmen der Abwägung werden die in diesen Regelwerken normierten Grenz- und Richtwerte im Sinne eines angemessenen Interessensausgleichs zugrunde gelegt. Hiernach ergibt sich, dass die dort normierten Obergrenzen der Belastung nicht überschritten werden sollen.
Diesbezüglich konnte die vorgelegte Untersuchung berücksichtigt und verwertet sowie ihren Ergebnissen gefolgt werden.

5.8.3.1 Relevanz der prognostizierten Zusatzbelastung

Hierbei war es ausreichend, grundsätzlich auf die zu erwartende Zusatzbelastung abzustellen. Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind überwiegend bauliche, keine betrieblichen Veränderungen. Im Verhältnis zu den landseitigen Veränderungen sind die Veränderungen luftseitig, soweit diese unmittelbaren Einfluss auf die Anzahl der Flugbewegungen haben, verhältnismäßig geringer und von nicht grundlegender Natur im Hinblick auf wesentliche Änderungen des am Flugplatz Augsburg eingesetzten Fluggeräts. Die gutachterliche Ermittlung der Hintergrundbelastung wäre nur erforderlich, wenn die Zusatzauswirkungen des Vorhabens auf die Lufthygiene mehr als gering wären. Die Anzahl der Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz Augsburg ist insgesamt rückläufig und sowohl quantitativ als auch qualitativ nicht mit der Anzahl der Flugbewegungen an Verkehrsflughäfen, z.B. München oder Frankfurt, vergleichbar. Zugleich stellt die Region Augsburg keinen vergleichbar umweltkritischen Ballungsraum dar, wie z.B. der Rhein-Neckar- und der Rhein-Main-Bereich.

Um die Hintergrund- und Gesamtbelastung am Verkehrslandeplatz Augsburg vertieft abzuschätzen, hat das Luftamt Südbayern eine ergänzende Stellungnahme des TÜV Süddeutschland eingeholt. Diese ergänzende Prüfung bezieht die Ergebnisse der im Bereich der Stadt Augsburg durch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz kontinuierlich betriebenen Luftmessstationen ein; die Messstellen befinden sich in Augsburg am Königs- und Bourges-Platz sowie in Haunstetten. Messergebnisse liegen für die zurückliegenden Jahre insbesondere zu den Luftschadstoffen Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Stickstoffdioxid und Benzol vor.

Legt man die hierbei bisher gemessenen Jahresmittelwerte für Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Stickstoffdioxid als Hintergrundbelastung zugrunde und ermittelt die fiktive Gesamtbelastung, bestätigt sich das Ergebnis der UVU, dass die Einhaltung der einschlägigen Werte gegeben ist. Zwar wurde an der Messstation Königsplatz der Luftschadstoff Benzol mit 6,0 µg/m^3 gemessen, was unterhalb des Schwellenwertes der 23. BImSchV von 10 µg/m^3, aber oberhalb des LAI-Wertes von 2,5 µg/m^3 liegt. Hierzu kommt der TÜV zum Ergebnis, dass die Hintergrundbelastung des stark Kfz-frequentierten Königsplatzes nicht mit der Hintergrundbelastung im Umfeld des Verkehrslandeplatzes Augsburg zu vergleichen ist. Der Flugplatz Augsburg sei über 1.000 m von der BAB A 8 entfernt; seine Hintergrundbelastung sei typisch für einen ländlichen Raum. Diese Bewertung ist schlüssig und überzeugend. Zudem lässt sich dieses Ergebnis insbesondere auch auf die Messungen am Verkehrsflughafen München stützen, die – trotz viermal mehr Flugbewegungen als in Augsburg – eine Immissionsbelastung vergleichbar einem ländlichen Raum mit Kfz-Verkehr ergeben.

5.8.3.2 Erkenntnisse von anderen Flugplätzen/Flugplatzverfahren

Im vorliegenden Verfahren wurden vom Luftamt Südbayern auch aktuelle Erkenntnisse und Erfahrungen aus Verwaltungsverfahren großer deutscher Verkehrsflughäfen, insbesondere zum Flughafen Frankfurt, einbezogen. Im Rahmen des Mediationsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt wurden die organisch-chemischen Triebwerksemissionen der zivilen Luftfahrt toxikologisch bewertet sowie Aussagen zur Belastungssituation im Rhein-Main-Bereich getroffen. Berücksichtigt wurden auch die Ergebnisse des Seminars „Toxikologische und

umweltmedizinische Betrachtung von Luftschadstoffen im Flughafennahbereich“ der Kommission zur Abwehr des Fluglärms für den Flughafen Frankfurt am 09.05.2000.
Hiernach ist im Hinblick auf das Schadstoffspektrum von Triebwerksabgasen festzustellen, dass Triebwerke keine Stoffe emittieren, die nicht bei anderen Verbrennungsvorgängen auch aufträten. Die durch den Betrieb eines Flughafens hervorgerufene Luftbelastung entspricht einer Belastung, wie sie für Bereiche mit motorisiertem Verkehr typisch ist. Die Schadstoffbelastung kann nicht allein den Flugzeugtriebwerken und dem Zu-/Abfahrtsverkehr zugerechnet werden, sondern stammt auch vom dem nicht flughafenbedingten Kfz-Verkehr sowie gewerblichen (Industrie-) und privaten (Hausbrand-) Emittenten. Die bisher an den verschiedenen Stellen im Rhein-Main-Bereich gemessenen Immissionswerte haben vorhandene Grenzwerte nicht überschritten.
Andererseits haben die Ergebnisse zum bisherigen Verfahren in Frankfurt auch ergeben, dass im Zusammenhang mit Luftschadstoffen aus Luftverkehr (auch in Kombination mit Verbrennungsvorgängen von anderen Verkehrsarten) einzelne Fragen nicht hinreichend sicher geklärt sind. Dies betrifft insbesondere die Frage der Belastung mit Feinpartikeln aus Triebwerken, Motoren oder durch Reifenabrieb. Gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse fehlen auch zur Frage der kombinierten Belastung von Fluglärm und Partikeln. Für den Flughafen Frankfurt stellt sich jedenfalls im Hinblick auf die zu erwartenden Steigerungen im Bereich der Großraumluftfahrt die Frage, ob die maßgeblichen Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Partikel künftig möglicherweise überschritten werden könnten.

Am Verkehrslandeplatz Augsburg beträgt die Anzahl der prognostizierten Flugbewegungen ca. 1/8 derjenigen am Flughafen

Frankfurt. Darüber hinaus resultieren die Flugbewegungen in Augsburg überwiegend von Kleinflugzeugen der Flugzeuggruppe P 1, deren Schadstoffausstoß insbesondere beim Start nur ein Bruchteil desjenigen beim Start eines Flugzeugs der Flugzeuggruppen S 5 und S 6 ausmacht. Insoweit ist der Beitrag des dem Verkehrslandeplatz Augsburg zuzurechnenden Flugverkehrs an der Immissionsbelastung in der Region Augsburg vergleichsweise gering. Wie bereits dargestellt, konnte der Untersuchungsrahmen zur Lufthygiene in der UVU auf die Immissionszusatzbelastungen beschränkt werden. Da die Untersuchungen unwesentliche bis zum Teil verhältnismäßig geringe Zusatzbelastungen an Luftschadstoffen ergeben haben, bestand im Rahmen des Abwägungsvorgangs auch nach vorliegenden Ergebnissen keine Notwendigkeit oder sonstige Veranlassung, den Untersuchungsrahmen im Nachhinein zu erweitern oder zu modifizieren.

Nach den Erkenntnissen des hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie – bezogen auf den Verkehrsflughafen Frankfurt – ergeben sich in der Umgebung keine Anhaltspunkte für giftige Verbindungen, z.B. Dioxine, in relevanten Mengen. Die bei der Kerosinverbrennung auftretenden Dioxinemissionen könnten hiernach vernachlässigt werden. Dieses Ergebnis ist auch auf Augsburg – mit seinem verhältnismäßig geringeren Flugverkehr – übertragbar.

5.8.3.3 Geruchsbelastungen

Im Rahmen der Abwägung waren auch die Geruchsbelastungen zu berücksichtigen, die durch Verbrennungen, insbesondere beim Startvorgang, entstehen. Hierzu ist zu sagen, dass die-

se Belastung am Verkehrslandeplatz Augsburg eine untergeordnete Rolle spielt. Die wesentlichen Faktoren für Geruchsbelastungen im Bereich der Region Augsburg werden – wie auch in anderen Regionen – durch den Straßenverkehr und, insbesondere bei Inversionslagen, durch Hausbrand verursacht.

5.8.3.4 EU-Richtlinie 1999/30/EG

Das Luftamt Südbayern hat bei seiner Abwägung mit lufthygienischen Belangen auch die Richtlinie 1999/30/EG des Europäischen Rates vom 22.4.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft einbezogen. Diese EU-Richtlinie ist gem. ihrem Art. 13 am 19.07.1999 in Kraft getreten. Sie verpflichtet gem. Art. 12 Abs. 1 Satz 1 die EU-Mitgliedsstaaten, bis zum 19.7.2001 die (nationalen) Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft zu setzen, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen.
Die Richtlinie ersetzt die Richtlinie des Rates vom 7.3.1985 über Luftqualitätsnormen für Stickstoffdioxid (85/203/EWG). Gemäß Art. 1 der Richtlinie 1999/30/EG ist ihr Ziel insbesondere, Grenzwerte und ggf. Alarmschwellen für die Konzentrationen von Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxiden, Partikeln und Blei in der Luft im Hinblick auf die Vermeidung, Verhütung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt festzulegen.
Die Umsetzung dieser Richtlinie ist in der Bundesrepublik Deutschland gegenwärtig noch nicht abgeschlossen. Ein Entwurf zur Neufassung der TALuft liegt jedoch bereits vor. In diesem Entwurf werden die Vorgaben der Richtlinie übernommen.

Insbesondere für Stickstoffoxide und Schwefeldioxid gelten im Vergleich zur gegenwärtigen Fassung der TALuft verschärfte Grenzwerte. Während gemäß TALuft aktuell für Stickstoffdioxid ein Jahresmittelwert von 80 µg/m^3 zugelassen, ist hierfür in der Richtlinie ein Kalenderjahres-Grenzwert für den Schutz der menschlichen Gesundheit von 40 µg/m^3 vorgesehen, der bis zum 01.01.2010 zu erreichen ist (der Jahresgrenzwert von 30 µg/m^3 für den Schutz der Vegetation ist seit dem 19.07.2001 zu erreichen.); für die Kurzzeitbelastung bleibt der Grenzwert grundsätzlich bei 200 µg/m^3. Für Schwefeldioxid gilt gem. TA-Luft aktuell ein Jahresmittelwert von 140 µg/m^3 und ein 98%-Perzentilwert von 400 µg/m^3; die Richtlinie legt zum Schutz der menschlichen Gesundheit den Tagesgrenzwert auf 125 µg/m^3 und einen Stunden-Grenzwert von 350 µg/m^3 fest, die bis zum 1.1.2005 einzuhalten sind. Gemäß Art. 3 Abs. 1 und Art. 4 Abs.1 der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zu treffen um sicherzustellen, dass die bezeichneten Grenzwerte für die Schadstoffkonzentrationen in der Luft zu den genannten Zeitpunkten nicht überschritten werden.

Die Ergebnisse der kontinuierlichen Messungen des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz von 1999 haben für Schwefeldioxid ergeben, dass gegenüber 1998 weiterhin ein Rückgang der ohnehin allgemein als niedrig einzustufenden Schwefeldioxidbelastung festgestellt werden konnte. An den Messstellen in Augsburg ergab sich 1999 ein maximaler Mittelwert von 6 µg/m^3 und ein maximaler 98%-Perzentilwert von 19 µg/m^3 [23]. Für die Zukunft ist somit zu erwarten, dass die strengeren Werte gemäß der EU–Richtlinie (weiterhin) eingehalten werden.

[23] Diese und die folgenden Messwerte sind dem lufthygienischen Jahresbericht 1999 des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz entnommen.

Zum Stickstoffmonoxid und -dioxid war nach den Messungen des o.g. Landesamtes im Vergleich von 1998 zu 1999 ebenfalls ein Rückgang der Belastung zu verzeichnen. Allerdings liegen insbesondere an verkehrsnahen Stationen in bayerischen Großstädten die gegenwärtigen Jahresmittelwerte (bis zu 125 µg/m^3) über dem EU-Jahresgrenzwert für den Schutz der menschlichen Gesundheit (40 µg/m^3), der spätestens bis zum 01.01.2010 zu erreichen ist. Die Messstellen in Augsburg ergaben 1999 zum Schwefeldioxid folgende Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid: Bourges-Platz 35 µg/m^3 und Königsplatz 60 µg/m^3.

Diese aktuelle tatsächliche und rechtliche Situation insbesondere zur Stickstoffoxid-Belastung kann dem Änderungsvorhaben der AFG jedoch nicht entgegen gehalten werden. Dies ergibt sich daraus, dass die verschärften Grenzwerte abgesehen von der Toleranzmarge erst zum 1.1.2010 nicht überschritten werden dürfen, die EU-Richtlinie gegenwärtig noch nicht in nationales Recht umgesetzt wurde und mangels Bestimmtheit keine unmittelbare Wirkung entfaltet. Zudem führt das Änderungsvorhaben der AFG nicht dazu, dass der Flugplatz in relevantem Umfang von größeren Flugzeugen genutzt werden kann und die Anzahl der Flugbewegungen auf dem bereits bestehenden Flugplatz im Prognosezeitraum im Vergleich zur Gegenwart rückläufig ist.

Die Richtlinie 1999/30/EG ist gemäß Art. 189 Abs. 3 EG-Vertrag (EGV) nur für jeden Mitgliedsstaat, an den sie gerichtet wird, hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überlässt jedoch zugleich den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und der Mittel zur Umsetzung der Richtlinie. Sie sieht zwar klare und eindeutig definierte Ziele vor, aus Art. 3 Abs. 1 und Art. 4

Abs. 1 ergibt sich jedoch im Hinblick auf den Weg zu diesem Ziel, dass die Richtlinie selbst die hierfür erforderlichen Maßnahmen nicht vorgibt, sondern den Mitgliedstaaten Raum belässt, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen bzw. Pläne oder Programme zu erstellen, um eine zukünftige Überschreitung der vorgesehenen Grenzwerte zu vermeiden. Insoweit hat das Luftamt Südbayern den Inhalt der Richtlinie in den Abwägungsvorgang einzubeziehen, andererseits jedoch zu berücksichtigen, dass eine unmittelbare Geltung der Richtlinie zu Lasten der AFG nicht besteht, da im Hinblick auf konkrete Pflichten die Richtlinie nicht hinreichend klar und bestimmt ist und hierbei nicht auf die Beurteilung der Schadstoffbeiträge einzelner Emittenten abzielt, sondern vielmehr die großräumige Überwachung und ggf. Verbesserung der Luftqualität bezweckt. Die fehlende unmittelbare Wirkung nicht hinreichend umgesetzter Richtlinien für den Bürger betrifft auch die hier gegebene Situation, dass in einer Richtlinie zu Gunsten von Individuen bestimmte Umweltstandards festgelegt werden, die notwendigerweise nur durch bestimmte Pflichten der entsprechenden Umweltverschmutzer erreicht werden können. Die Stickstoffdioxid–Belastung der Luft ist zahlreichen Emittenten, insbesondere auch dem Kfz- Verkehr, zuzurechnen. Es wäre mit dem aus dem Gleichheitssatz abzuleitenden Willkürverbot nicht vereinbar, wenn eine Verwaltungsbehörde in der konkreten tatsächlichen und rechtlichen Situation im Hinblick auf das bayern– und bundesweit bestehende Erfordernis der Einhaltung des künftigen EU-Grenzwerts einzelne Emittenten ohne Bestehen eines hinreichend konkretisierten Eingriffstatbestands herausgreifen und ihnen bestimmte Pflichten auferlegen würde.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Luftamt Südbayern die EU-Richtlinie 1999/30/EG im Rahmen der Abwägung

mit den Belangen der Luftreinhaltung zu würdigen hatte. Die gegenwärtig maßgeblichen Luftschadstoff-Grenzwerte für den Schutz der menschlichen Gesundheit werden eingehalten.

Insgesamt führt das Vorhaben zu keinen wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Lufthygiene; dieser Belang steht also der Planfeststellung nicht entgegen.

5.8.4 Einwendungen

Zum Belang der Luftreinhaltung wurden zahlreiche Einwendungen erhoben, die aufgrund der vorgehenden Ausführungen einschließlich der Abwägung zurückgewiesen werden konnten.

Insbesondere wurde eingewandt, dass die zu erwartende Belastung der Umgebung mit dem Luftschadstoff Blei fehlerhaft nicht untersucht worden sei. Die Prüfung dieses Einwands hat ergeben, dass eine derartige konkrete Untersuchung nicht erforderlich war.
Bei den Flugbetriebsstoffen enthält nur der Treibstoff AVGAS Bleianteile. Dieser Treibstoff wird nur von den kolbentriebwerksbetriebenen Luftfahrzeugen benötigt, nicht jedoch von den Turboprop-Flugzeugen. Das gegenwärtig verwendete AVGAS LL enthält nur reduzierte Bleianteile. Sowohl auf EU- als auch auf Bundesebene gibt es Bestrebungen bzw. Absichtserklärungen, bleihaltige Flugbetriebsstoffe zu verbieten. Konkrete Zeitpunkte hierfür werden noch nicht genannt. In den USA ist der Wegfall dieses Betriebsstoffs für 2004/2005 vorgesehen.
Der Immissionswert der 22. BImSchV für Blei im Schwebstaub, bei dessen Überschreiten Maßnahmen zu ergreifen sind, liegt bei 2 µg/m^3 im Jahresmittelwert. Nach der Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22.4.1999 ist ab 2005 nur noch ein Jahresmittelwert von 0,5 µg/m^3 vorgesehen.

Der Gehalt an Blei im Schwebstaub wird vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz regelmäßig in Augsburg an der Messstelle Königsplatz ermittelt. Der Jahresmittelwert lag dort 1999 bei 0,02 µg/m^3, also bei 1% des derzeit zulässigen Werts. Auch bei den anderen bayerischen Messstellen lagen die Jahresmittelwerte im Bereich von 0,02 µg/m^3 - 0,03 µg/m^3. Der maximale Monatsmittelwert 1999 wurde im Oktober 1999 mit 0,065 µg/m^3 an der Messstelle München, Effnerplatz, erreicht. Diese Messwerte zeigen, dass bayernweit die Bleibelastung ganz erheblich sowohl unterhalb des aktuell relevanten Beurteilungswerts als auch des verschärften EU-Werts liegt. Gegenwärtig sind im Bereich des Verkehrslandeplatzes Augsburg Bleiemissionen bei Kolbenmotoren von Kleinflugzeugen zu verzeichnen. Die o.g. Messstelle in Augsburg liegt im Einwirkungsbereich dieser Emissionen, ohne dass jedoch eine vergleichsweise höhere Bleibelastung gegeben ist; die Bleibelastung war sogar 1999 in den Wintermonaten höher als in den Sommermonaten – trotz weniger Flugbewegungen mit Kleinflugzeugen in diesen Monaten. Im Übrigen werden gemäß der Flugbewegungsprognose gerade Flugbewegungen dieser Kleinflugzeuge abnehmen; die Flugzeuge im Rahmen des Linien- und Pauschalreiseverkehrs benötigen demgegenüber keinen bleihaltigen Kraftstoff.
Schließlich ist nach jetzigem Sachstand damit zu rechnen, dass im Prognosezeitraum in der Bundesrepublik und damit auch in Augsburg kein bleihaltiger Flugtreibstoff mehr vertrieben wird.
Diese Prüfung zeigt, dass die einschlägigen Grenzwerte eingehalten werden. Eine zusätzliche Untersuchung der Bleibelastung ist nicht erforderlich.

Gegen die UVU wurde eingewandt, dass als Rahmenbedingung die Immissionszusatzbelastung bezogen auf eine Entfernung von ca. 1.000 m zur S/L-Bahn zugrunde gelegt worden sei, obwohl die nächstgelegene Wohnbebauung näher zur Bahn liege. Nachdem das flugplatznächste Anwesen Fl. Nr. 2396/2 der Gemarkung Mühlhausen von

der AFG erworben worden ist, ist bei der Würdigung dieser Einwendung auf die Wohnlagen der Sieben Häusle abzustellen. Die Entfernung vom westlichsten Punkt der Bahn bis zum östlichsten Wohngebäude der Sieben Häusle beträgt ca. 850 m. Diese geänderte Rahmenbedingung fällt bei den Aussagen der UVU nicht ins Gewicht. Im Gegensatz zum Straßenverkehr sind die Schadstoffemissionen von Luftfahrzeugen insbesondere beim Startvorgang aufgrund der verhältnismäßig schnellen Ortsveränderung der Emissionsquelle weniger gebündelt. Außerdem liegt ein geringerer Gleichzeitigkeitsfaktor vor, da die (Flug-) Bewegungen der Luftfahrzeuge auf der Bahn hintereinander und mit zeitlichen Intervallen stattfinden. Schließlich erfolgen die Emissionsausstöße nicht am gleichen Punkt, sondern verteilen sich auf den gesamten Bewegungsvorgang, der wiederum wechselnde Bewegungsrichtungen aufweist.

Im Übrigen ist zur Ausbreitungsberechnung festzustellen, dass diese nicht nach dem TALuft-Modell erfolgte, sondern mit dem dreidimensionalen mikroskaligen meteorologischen Modell LASAT (Lagrange Simulation von Aerosol-Transport) durchgeführt wurde. Dieses Modell, das speziell zur Beschreibung von Schad- und Spurenstoffen in der Atmosphäre entwickelt wurde, berechnet den zeitlichen Verlauf der Schadstoffkonzentration in einem vorgegebenen Rechengebiet, wobei alle für die Ausbreitung wichtigen Größen als Zeitreihen vorgegeben werden. Bei der Berechnung wird für eine Gruppe repräsentativer Stoffteilchen der Transport und die turbulente Diffusion durch ein Zufallsverfahren am Computer simuliert. Bei den in der UVU mit herangezogenen Immissionsgutachten wurde für jede Einzelsituation eine Immissionskonzentration für jeden Ort im Beurteilungsgebiet berechnet. Aus der Überlagerung der Immissionskonzentrationen für jeden Ort zu jeder Einzelsituation lassen sich der Jahresmittelwert der Immissionskonzentration sowie die Kurzzeitbelastung berechnen.

Zum Teil wurde auf gesundheitliche Gefahren in Folge elektromagnetischer Felder durch Radar- und Sendeanlagen (sog. Elektrosmog) hin-

gewiesen. Werden (zusätzliche) funktechnische Anlagen auf Flugplätzen errichtet, dürfen nur Geräte verwendet werden, die eine Zulassungsnummer der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Postwesen und eine CE-Kennzeichnung besitzen. Evtl. Anlagen werden von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH technisch abgenommen, es müssen die vorgenannten Bescheinigungen vorgelegt werden. Die Anlagen dürfen nur durch geschultes und durch das Luftfahrt-Bundesamt lizenziertes Personal bedient und gewartet werden. Außerdem werden sie regelmäßig durch die zuständige Fachaufsicht der DFS überprüft. Bei der Planung und dem Aufbau von Radarsende- und anderen elektrotechnischen Anlagen wie Befeuerungen oder Stromversorgungen werden u.a. die einschlägigen VDE-Vorschriften, DIN-Normen sowie die EMV DE 0100 berücksichtigt.
Des Weiteren wurde eingewandt, das Änderungsvorhaben stehe im Widerspruch zur „Augsburger Agenda 21“. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.
Bei der „Augsburger Agenda 21“ handelt es sich um eine lokale Umsetzung der in der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro auch von der Bundesrepublik Deutschland (mit)unterzeichneten Konventionen, Deklarationen und Programme zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen wie Klima, Umwelt und Natur. Die „Augsburger Agenda 21“ stellt eine Leitlinie für das verwaltungsinterne Handeln der Stadt dar, ist also ohne rechtliche Außenwirkung. Die „Augsburger Agenda 21“ enthält keine Aussagen zum Flugverkehr, sondern allgemein gehaltene Zielvorgaben zur Berücksichtigung einer ökologisch orientierten Mobilität im Rahmen der Stadtplanung. Hierzu ist zu sagen, dass der Flugplatz Augsburg als gemeingebräuchliche Infrastruktureinrichtung mit seinem Angebot an Linien- und Charterverbindungen eine Alternative zum ökologisch ungünstigen Individual-Pkw-Verkehr darstellt.
Dieser Planfeststellungsbeschluss steht also in keinem rechtlichen Widerspruch zur „Augsburger Agenda 21“. Im Übrigen sieht auch die

Stadt Augsburg keinen Widerspruch zwischen dieser Richtlinie und dem Antrag der AFG.
Der Antrag der AFG verstößt rechtlich auch nicht gegen die Agenda 21 als solcher. Die Agenda 21 beinhaltet eine Selbstverpflichtung der Vertragsstaaten, die sich in einem Aktionsprogramm für das 21. Jahrhundert detaillierten umwelt- und entwicklungspolitischen Handlungsanweisungen unterwerfen. Die Agenda 21 stellt einen politischen Forderungskatalog dar, ohne dass hierdurch in konkrete Rechtspositionen eingegriffen bzw. bezogen auf den konkreten Antrag über die luftrechtlichen Gesetze hinaus gesetzliche Verbindlichkeiten festgelegt würden. Es kann nicht Aufgabe der Vollzugsbehörden sein und wäre zudem im Widerspruch zur Gewaltenteilung (Art. 1 Abs. 3, 20 Abs. 3 GG), mittels eines Verwaltungsverfahrens politische Forderungen, die in das anzuwendende Fachgesetz noch keinen Eingang gefunden haben, exekutiv umzusetzen. Im Rahmen der Abwägung wurde auf relevante Umweltbelange eingegangen, die z.T. auch in der Agenda 21 angesprochen werden, und ihre Vereinbarkeit mit dem Antrag der AFG festgestellt.

Von einigen Einwendern wurde vorgebracht, durch die Luftschadstoffe, welche die Flugzeuge ausstoßen, würden bereits bestehende Krankheitsbilder/sonstige körperliche Störungen verschlimmert. Als Beispiele für solche Krankheiten/Störungen werden insbesondere genannt: Allergien, Bronchialasthma, Magen-Darm-Störungen, Hautausschlag, Schleimhautentzündungen, Krupp-Husten. Dieser Einwand steht dem Planfeststellungsbeschluss nicht entgegen, da ein schlüssiger Nachweis, dass diese Krankheiten auf den Luftverkehr von/ab Augsburg zurückzuführen sind bzw. durch diesen in relevanter Weise verschlimmert werden, angesichts der Multikausalität der dargestellten Diagnosen nicht geführt werden kann. Angesichts der im Verhältnis zu anderen Verbrennungsvorgängen verhältnismäßig geringfügigen Ausstöße durch den Luftverkehr ist es nicht nachweisbar, dass die Schadstoffbelastung durch den Luftverkehr zu den genannten Krankheiten ge-

führt bzw. diese verschlimmert hat. Dem Vorsorgegrundsatz wird im ausreichenden Maße Rechnung dadurch getragen, dass die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden.

In verschiedenen Einwendungen wurden auf die Gefahren und Luftverunreinigungen durch das Ablassen von Kerosin hingewiesen. Dieses sog. fuel dumping wird dann erforderlich, wenn ein Flugzeug im Falle einer Störung landen muss, obwohl das zulässige Landegewicht (noch) überschritten wird. Hierbei handelt es sich um eine absolute Ausnahmesituation, die nur dann überhaupt Relevanz besitzt, wenn eine Differenz zwischen dem zulässigen Start- und Landegewicht besteht, was in der Regel eher bei Langstreckenflugzeugen der Falle ist. Die Flugzeugmuster der DASH-8-Serie oder vergleichbare Turboprop-Maschinen, die typischerweise in Augsburg zum Einsatz kommen können, verfügen z.B. nicht über Ventile zum Treibstoffablass.
Zudem bedarf das fuel dumping einer Freigabe durch die DFS, es darf außerdem nur über bestimmten Regionen und nur in größerer Höhe durchgeführt werden, so dass das Kerosin weitgehend verdunstet.

Zum Teil wurde von Eigentümern von Gartengrundstücken eingewandt, es sei zu befürchten, dass die Verbrennungsausstöße von Luftfahrzeugen zu ölig-schmierigen Ablagerungen auf Obst und Gemüse führen würden. Dieser Einwand ist zurückzuweisen, bevor es die Erdoberfläche erreicht.
Es ist nicht ersichtlich, dass die Immissionswirkung von Luftschadstoffen zu den o.g. Ablagerungserscheinungen führt. Im näheren Umkreis eines anderen Flugplatzes im Zuständigkeitsbereich des Luftamts Südbayern waren Äpfel mit schwärzlichem Niederschlag gefunden worden. In diesem Fall hat das Bayerische Landesamt für Umweltschutz die Äpfel untersucht und die sog. Pilzrußfleckenkrankheit festgestellt. Deren Ursache liegt jedoch nicht in Luftschadstoffen. Dieses Beispiel zeigt, dass bei nachteilhaften Veränderungen der Umwelt oder

von Umweltprodukten in Flugplatzumgebungen häufig Immissionen von Luftfahrzeugen verantwortlich gemacht werden. Bei näherer wissenschaftlicher Untersuchung können diese Ergebnisse dann nicht bestätigt werden und es stellt sich heraus, dass allgemeine Umwelt- und/oder (ver-) witterungsbedingte Einflüsse diese Veränderungen herbeiführen. Deshalb ist auch der Einwand eines Ehepaars aus Augsburg zurückzuweisen, das bezogen auf sein Holz-Blockhaus die Kerosin-Abgase der in Augsburg verkehrenden Flugzeuge als Ursache dafür geltend gemacht hat, dass insbesondere die Außenwände des Hauses einen anderen optischen Zustand aufweisen als die Innenwände.

Der Einwand, durch die Errichtung von Befeuerungsanlagen würde in die Bodenfauna und -flora negativ eingegriffen, ist zurückzuweisen. Bereits jetzt verfügt der Flugplatz Augsburg über entsprechende Befeuerungseinrichtungen, ohne dass sich dies negativ auf die bezeichneten Schutzgüter ausgewirkt hätte. Im Übrigen wurden von den zuständigen Naturschutzbehörden diesbezüglich keine Bedenken erhoben. Dem Luftamt Südbayern ist von keiner anderen Flugplatzanlage aus seinem Zuständigkeitsbereich bekannt, dass es diesbezüglich von maßgeblicher Seite bereits zu Beanstandungen gekommen ist.

5.9 Naherholung als öffentlicher Belang

Durch die Ausbauplanung wird der öffentliche Belang Naherholung in keiner relevanten Weise beeinträchtigt.

Bei der Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens wurde bereits festgestellt, dass die unmittelbare Umgebung des Flugplatzgeländes nur bedingt für Zwecke der Naherholung geeignet ist. Dies liegt zum einen an der verhältnismäßig geringen landschaftlichen Attraktivität dieses Gebiets für Er-

holungssuchende (relativ flaches und waldarmes Gebiet), zum anderen an der bereits bestehenden Vorbelastung durch den Flug- und Straßenverkehr, insbesondere von der BAB A 8 und den verhältnismäßig stark befahrenen St 2035 und St 2381.

Unmittelbar westlich des Flugplatzes, südlich einer gedachten Verlängerung der S/L-Bahn, befindet sich der durch Nassauskiesung entstandene Kaisersee, der gegenwärtig als Badesee genutzt wird. Diese Nutzung wurde jedoch nicht planerisch bewirkt, sondern wird von der Stadt Augsburg geduldet. Außer einer Liegewiese weist der See keine weiteren Erholungseinrichtungen auf. Der See liegt im Außenbereich gem. § 35 BauGB und ist im Flächennutzungsplan der Stadt Augsburg als Wasserfläche umgeben von Grünfläche sowie als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt; eine Nutzung zur Sicherung der Artenvielfalt und ein Grünordnungsplan besteht nicht.
Durch den Planfeststellungsbeschluss rückt das Flugplatzgelände näher an diesen See heran. Allerdings wird sich an der Nutzbarkeit dieses Sees zur Naherholung im Vergleich zu bisher nichts Grundsätzliches ändern.
Jedoch werden im Bereich dieses Sees höhere Lärmbelästigungen auftreten als bisher. Während bisher nur im nördlichen Bereich dieses Sees mit einem Dauerschallpegel zwischen 60 dB(A) und 65 dB(A) zu rechnen ist, ist nach der Prognose 2010 fast der komplette See (allerdings mit Ausnahme der südlichen Uferlinie) innerhalb dieser Lärmkonturen. Die Pegel liegen nicht über dem unmittelbar für gesundheitsschädlich angesehenen Dauerschallpegel von über 65 dB(A), die zu erwarteten Maximalpegel im Prognosezeitpunkt liegen bis zu 19 mal über 85 dB(A) werktags. So stellt sich stärker als bisher die Frage, ob bei derartigen Pegeln Erholung im Sinne einer Situation der Ruhe möglich ist.
Aufgrund der bereits bestehenden Lagebeziehung zum Flugplatz sowie der sonstigen lärmmäßigen Vorbelastung war die Geeignetheit als Ort für Erholungssuche in o.g. Sinn bereits bisher fraglich. An dieser Situation wird sich auch künftig nichts ändern. Diejenigen, die sich zu Zwecken der Erholung

bereits den bisherigen Pegelwerten ausgesetzt haben, werden dies gegebenenfalls auch in Zukunft tun; umgekehrt bleibt der See als Ort der (ruhigen) Erholungssuche auch künftig ungeeignet.
Eine Prüfung im Jahre 1996 seitens der Stadt Augsburg, inwiefern eine Aufwertung des Sees zu Naherholungszwecken in Betracht käme, hat ergeben, dass dies auf Grund der eher ungünstigen Rahmenbedingungen nicht sinnvoll ist, der See also nicht entwicklungsfähig ist. Im Übrigen ist die Wasserqualität des Kaisersees für Badebetrieb problematisch; der See wurde 1999 zeitweise für den Badebetrieb gesperrt, die Wasseranalyse des zuständigen Gesundheitsamtes für 2001 führte zu der Bewertung „nicht empfehlenswert“.

Der südlich des Flugplatzes unmittelbar an der BAB gelegene sog. „Autobahnsee“ liegt auch im Prognosefall außerhalb der 55 dB(A)-Grenzkurve des äquivalenten Dauerschallpegels; unter Berücksichtigung der bereits bestehenden hohen Vorbelastung seitens des Straßenverkehrs sind die zusätzlich zu erwartenden Fluglärmimmissionen nicht relevant.

Ein weiteres Erholungsgelände befindet sich an der St 2035 zwischen dem Flugplatz und dem Ortsteil Mühlhausen. Dort befinden sich Wochenendhäuser, Zeltplätze sowie Badeanlagen. Im Bereich dieser Freizeitanlage ist gegenwärtig mit Dauerschallpegeln unter 55 dB(A) zu rechnen. Die 55 dB(A)-Linie wird sich nur unwesentlich nach Norden verschieben, so dass der Dauerschallpegel im Prognosezustand 2010 bei ca. 56 dB(A) liegen wird. Dies ist im Hinblick auf den an anderer Stelle für zumutbar festgestellten Wert von 58 dB(A) nicht zu beanstanden
Soweit für diese Freizeiteinrichtung auf die Störung der Nachtruhe durch Triebwerksprobeläufe abgestellt wird, sind diese nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Allerdings wird im Rahmen der Abwägung mit den privaten Belangen hierzu noch eingegangen.

Die Landkreise Augsburg und Aichach–Friedberg weisen eine mäßig dichte Besiedlungsstruktur auf und bieten dementsprechend zahlreiche Möglich-

keiten wohnortnaher Erholungssuche. Negative Auswirkungen auf den Naturpark Augsburg sowie auf bestimmte Landschaftsschutzgebiete sind nicht erkennbar.

Von einigen Einwendern wurde gefordert, dass die Minigolfanlage, die sich im Flugplatzbereich befindet, durch das Änderungsvorhaben in ihrem Bestand nicht gefährdet sein dürfe. Unabhängig von der Frage, ob diese Einrichtung, die der sportlichen Freizeitbetätigung dient, der im Ballungsraum Augsburg in vielen Einrichtungen und Anlagen nachgegangen werden kann, sich auf dem Flugplatzgelände befinden muss, sind im Hinblick auf den konkreten Standort flugbetriebliche und unmittelbar flugplatzbezogene Belange vorrangig. Jedenfalls finden Verhandlungen der AFG mit dem Betreiber der Minigolfanlage statt über den Abschluss eines neuen Nutzungsvertrags. Zugleich hat die AFG ihre Absicht bekundet, grundsätzlich auch für die weitere Zukunft einen geeigneten Standort für die Anlage vorzuhalten. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Minigolfanlage an sich auch bei Durchführung des Änderungsvorhabens bestehen bleibt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass durch diesen Planfeststellungsbeschluss keine Gebiete der Naherholung entzogen oder trotz dieser Funktion zusätzlich erheblich belastet werden.

5.10 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Soweit das Flugplatzgelände erweitert wird, beansprucht das Vorhaben Flächen, die bisher zum Teil landwirtschaftlich, insbesondere als Grün- und Ackerland, genutzt wurden. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass das Vorhaben dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Ein-

griffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft in relevanter Weise nicht betroffen. Auch entstehen keine weiteren mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens durch Durchschneidungen und Umwege.

5.10.1 Flächenverlust für die Landwirtschaft

Für das Flugplatzvorhaben einschließlich Ausgleich- und Ersatzflächen werden ca. 42,4 ha Fläche benötigt. Die hindernisfreie Herstellung des Streifens, die Verlegung des Segelfluggeländes nach Süden, die Hochbauflächen sowie die Ausgleichsflächen sind erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Die für die Landwirtschaft verloren gehenden Flächen sind keine besonders wertvollen Ackerflächen, sondern nur von durchschnittlicher Bonität.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Ausbaumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar. Hinsichtlich eines existenzgefährdeten Betriebs wird sich die AFG nach eigener Aussage bemühen, durch ein Ersatzlandangebot die Existenz zu sichern.

5.10.2 Auswirkungen auf (Nutz-)Tiere

Das Amt für Landwirtschaft und Ernährung und Einwender weisen darauf hin, dass Lärm auf Vieh belastend und somit stressfördernd, damit leistungsmindernd wirke. Besonders belastend sei für die Tiere, wenn der Lärm – wie in Stallungen – nicht mit einem sichtbaren Objekt in Verbindung gebracht werden könne. Auch bei Weidevieh sei bei „Krach“ mit Stressreaktionen und fluchtbezogenen Verhaltensweisen zu rechnen.

Innerhalb der veterinärwissenschaftlichen Forschung wurden bereits Untersuchungen über die Einflüsse von Fluglärm auf die Produktion, Reproduktion und das Verhalten von Nutztieren durchgeführt – mit widersprüchlichen Ergebnissen. Parker und Bayley[24] beobachteten 182 Rinderherden über einen Zeitraum von 12 Monaten; 13% der Tiere befanden sich innerhalb eines Bereichs von einer Meile Abstand von einer S/L-Bahn entfernt, 31% waren hiervon zwischen einer und zwei Meilen entfernt und 56% in über zwei Meilen Entfernung hiervon; eine unterschiedliche Milchproduktion in den einzelnen Gruppen konnte nicht festgestellt werden. Dagegen konnte Lorenz[25] einen Leistungsabfall einer Milchkuhherde in der Nähe eines Flughafens mit Düsenmaschinenverkehr feststellen. Andererseits wurden von Casady und Lehmann[26] 350 Milchkühe mit 87 „Düsenknallern“ belastet, negative Einflüsse auf die Tiere konnten nicht festgestellt werden. Dieses Ergebnis bestätigten Ewbank und Mansbridge[27]; die Autoren haben vor allem auf den Gewöhnungseffekt hingewiesen. Im Hinblick auf die Mastleistung von Wiederkäuern kamen Arehart und Ames[28] zu dem überraschenden Ergebnis, dass Stallgeräusche – seien es Unterhaltungsmusik oder Dieselmotoren – sogar zu gestei-

[24] Parker, J. B; Bayley N. D.; Investigation on effects of aircraft sound on mil production of dairy cattle (1960)
[25] Lorenz, W.; Die Allgemeinwirkung des Lärms (1968)
[26] Casady, R. B.; Lehmann, R. P.; Response of farm animals to sonic booms (1967)
[27] Ewbank, R.; Mansbridge, R. J.; The effects of sonic booms on farm animals (1977)
[28] Arehart, L. A.; Ames, D. R.; Performance of early-weaned lambs as effected by sound type and intensity (1972)

gerten Tagesgewichtszunahmen und zu einer besseren Futterverwertung führten. Schweine wurden von Bond[29] und von Ivos/Krsnik[30] Maximalpegeln von bis zu 135 dB(A) ausgesetzt; die Untersuchungen kamen zu vollständig unterschiedlichen Ergebnissen hinsichtlich Futteraufnahme, -verwertung und Mortalität. Auch zu den Ursachen von Abortfällen bei Rindern, Pferden und Schweinen liegen keine eindeutigen Erkenntnisse über negative Auswirkungen von Fluglärm vor. Im Übrigen war festzustellen, dass in vielen Versuchen die Tiere Lärmexpositionen in geschlossenen Räumen ausgesetzt waren (über 120 dB(A)), die – bezogen auf Augsburg – auf keinen Fall zu erwarten sind. Im Hinblick auf Verhaltensstörungen wurden Untersuchungen häufiger bezogen auf den Düsenknall als auf Fluglärm tieffliegender strahlgetriebener Flugzeuge durchgeführt.
Zusammenfassend lässt sich zum Stand der Wissenschaft bezüglich der Wirkungen von Fluglärm auf Nutztiere sagen, dass eindeutige Kenntnisse über mögliche kausale Zusammenhänge zwischen Flugbewegungen und vermeintlichen Schäden sowie eventuell mögliche Therapien und Prophylaxen nicht bestehen; zuweilen lassen die Untersuchungen auch offen, ob nicht andere mögliche Schadensursachen wie z.B. Infektionen bestehen.

Im Übrigen ist das Luftamt Südbayern ist mit dieser Fragestellung bereits in anderen luftrechtlichen Verwaltungsverfahren, insbesondere zum Verkehrsflughafen München, befasst gewesen. Hiernach ist zu bestätigen, dass Kühe dem Grunde nach sensibel auf überraschend und unregelmäßig auftretende Beunruhigungen reagieren. Insgesamt sind jedoch die im vorliegenden Fall zu erwartende Zunahme der Fluglärmbelastung und die damit ausgelösten Beeinträchtigungen als zumutbar anzusehen. So gewöhnen sich die Tiere an den regelmäßigen Flugbetrieb. Bezogen auf Augsburg liegt keine Neuanlage eines

[29] Bond, J.; Noise – ist effects on the physiology and behavior of animals (1971)
[30] Ivos, J; Krsnik, B; Effects of noise on laying hens at various stages of produrction (1979)

Flugplatzes und somit erstmaliger Flugbetrieb vor, sondern Fluglärmereignisse treten bereits aktuell auf. Die Höhe der einzelnen Maximalpegel und die Art des Lärms wird sich im Vergleich zur bestehenden Situation nicht wesentlich ändern. Außerdem findet in der Hauptruhephase der Milchkühe zwischen 24.00 Uhr und 05.00 Uhr in der Regel kein Flugbetrieb statt. Dem Luftamt Südbayern sind auf der Grundlage der bisherigen Lärmbelastung keine Beschwerden zur bisherigen Situation bzw. fluglärmbedingten Ausbruchsfälle bekannt, noch wurden solche Vorfälle konkret vorgetragen. Im Übrigen bestehen in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Augsburg, auch und vor allem in ländlichen Bereichen, zahlreiche andere Lärmquellen mit wesentlich höheren dB(A)-Werten, die auf Stallungen und Freilandvieh einwirken, z.B. (Schwerlast-) Verkehr, Maschinenlärm (z.B.: Kreissägen).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass Lärmbeeinträchtigungen für landwirtschaftliche Nutztiere wie bereits aktuell auch künftig bestehen werden, das Änderungsvorhaben führt jedoch zu keiner unzumutbaren Mehrbelastung.

5.10.3 Auswirkungen auf die Pflanzenqualität

Hierbei war zu würdigen, ob die flugplatzbedingten Schadstoffausstöße zu möglichen negativen Auswirkungen auf die Belastung von (Nutz-) Pflanzen führen. Wie bereits dargestellt, führt das Änderungsvorhaben zu keinen schädlichen Veränderungen der Lufthygiene.
Für die Prüfung der Auswirkung der Schadstoffbelastung auf die Qualität von Pflanzen in der Umgebung des Flugplatzes konnten die Ergebnisse einer Untersuchung am Flughafen München herangezogen werden. Um Rückschlüsse auf mögliche Belastungen von Futter- und Lebensmitteln zu gewinnen, wurden vor und nach der Inbetrieb-

nahme des Flughafens standardisierte Weidelgras- und Grünkohlkulturen exponiert. Diese Pflanzenarten wurden gewählt, da sie besonders aufnahme- und ablagerungsfähig für typische Luftschadstoffe sind. Als Ergebnis der Untersuchungen war festzustellen, dass diese außerhalb des Flughafengeländes exponierten Kulturen auch nach Inbetriebnahme des Flughafens keine erhöhten Werte bei Schwermetallen, polyzyklisch aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAKn) sowie polychlorierten Dibenzo-Dioxinen und polychlorierten Dibenzo-Furanen (PCDD und PCDF) aufwiesen.
Die Anzahl der Flugbewegungen in Augsburg liegt deutlich unter der Anzahl von München; deshalb ist davon auszugehen, dass auch in der Umgebung des Flugplatzes Augsburg keine negativen Auswirkungen auf die Schadstoffbelastung von Futter- und Lebensmitteln zu erwarten sind.

5.10.4 Auswirkungen auf Direktvermarkter

Zu den Belangen der Landwirtschaft wurde vorgebracht, die Vermarktung landwirtschaftlicher Produkte aus dem Flugplatzumland gestalte sich in Folge der Luftverschmutzung bzw. Schadstoffbeeinträchtigung zunehmend schwierig bis unmöglich. Besonders für sog. Ökobetriebe bestehe eine widrige Zwangslage: Würden Abgase aus Überflügen zugegeben, koste dies Kunden, würden die Abgase negiert, führe dies zum Verlust von Vertrauenswürdigkeit und die Käufer blieben dann ganz aus.

Hierzu ist festzustellen, dass die für den Ökolandbau einschlägigen Bioland-Richtlinien bestimmte Vorschriften bzw. gesonderte Anforderungen an die Lage des Anbaufelds vorsehen und gem. der EG-Öko-Verordnung jährliche Betriebsbesichtigungen erforderlich sind, allerdings keine eigenen Grenzwerte für Rückstände in Boden und Nah-

rungsmitteln festgelegt werden. Deshalb sind für die Bewertung möglicher Bodenbelastungen auch für den ökologischen Landbau die Bundes-Bodenschutz-Verordnung und für Schadstoffrückstände in Nahrungsmitteln die Schadstoffhöchstmengen-Verordnung maßgeblich. Wie bereits dargestellt, ist eine flugplatzbedingte Belastung von Boden und Pflanzen nicht zu besorgen.

Im Übrigen ist dem Luftamt Südbayern dieser Belang aus anderen Verfahren (insbesondere zum Verkehrsflughafen München) bekannt. Hiernach konnten Befürchtungen hinsichtlich einer „Marktunfähigkeit" der Produkte aus dem Flugplatzumland nicht bestätigt werden. Zwar gibt es diesbezüglich mitunter Anfragen besorgter Landwirte. Eine wissenschaftlich fundierte Ausarbeitung, die diese Befürchtungen belegen würde, existiert jedoch nicht. Außerdem handelt es sich hierbei nicht um ein spezifisch durch diesen Planfeststellungsbeschluss ausgelöstes Problem, da Schadstoffeintrag ein generelles Problem jeglicher Verkehrsart darstellt und nicht nur den Luftverkehr betrifft. Die Untersuchungen zur Schadstoffbelastung in der Flugplatzumgebung zeigen, dass diese einer typischen Außenbereichslage mit landwirtschaftlicher Nutzung entspricht.

Dem Luftamt Südbayern ist konkret aus dem Umland des Verkehrsflughafens München bekannt, dass sich regionale Bauernmärkte – auch beim Verkauf von biologisch-ökologisch hergestellten Produkten – einer außerordentlichen Beliebtheit bei den Verbrauchern erfreuen und eine beachtliche Konkurrenz zum Gemüse- und Obstvertrieb in Gemüseläden und Supermärkten darstellen. Hieraus kann geschlossen werden, dass der typisch gesundheitsbewusste Verbraucher beim Erwerb landwirtschaftlicher Produkte sich primär daran orientiert, ob diese örtlich erzeugt, ungespritzt oder biologisch-ökologisch angebaut sind. Die konkrete Lage des Anbaufelds spielt hierbei nur eine untergeordnete Rolle; im Übrigen müsste der

Verbraucher auch berücksichtigen, dass sich sehr viele Felder unmittelbar an z.T. vielbefahrenen Staats- oder Kreisstraßen anschließen. Es gibt keinen Anhaltspunkte, dass diese Betrachtungsweise im Bereich Augsburg eine andere ist.

5.10.5 Abwägungsergebnis

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der öffentliche Belang Landwirtschaft zwar betroffen ist, die Betroffenheit ist jedoch so unwesentlich, dass dieser Belang hinter den luftverkehrlichen Belangen zurückzustehen hat. Dies gilt auch für befürchtete Ertragseinbußen und Vermarktungsprobleme.

5.11 Straßenverkehrs- und Straßen- und wegerechtliche Belange

Straßenverkehrs- sowie Straßen- und wegerechtliche Belange werden durch das Änderungsvorhaben in relevant nachteilhafter Weise nicht beeinträchtigt.

5.11.1 Zufahrtsstraße

Die Zufahrtsstraße zum Flugplatz ist ausreichend dimensioniert und besitzt einen nach den Regeln zur Anlegung von Kreuzungen vorgesehenen Anschluss an die St 2035. Die Knotenpunkte St 2035/ Flugplatzanschluss und St 2035/St 2381 werden unter Berücksichtigung der Ergebnisse des signaltechnischen Gutachtens von Dorsch Consult und in Abstimmung mit dem Straßenbauamt Augsburg so ausgestaltet, dass die ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben ist. Die vorliegenden Pläne und das Gutachten weisen nach, dass auch nach Ausführung des Ausbauvorhabens die Sicherheit und Leichtig-

keit des Straßenverkehrs an den Einmündungsbereichen bestehen bleiben bzw. sogar verbessert werden.

5.11.2 Unfallgefahr

Nach Mitteilung der Polizeidirektion Augsburg trat die Kreuzung St 2035/St 2381/Flughafenstraße bisher nicht als Unfallschwerpunkt in Erscheinung, in den Jahren 1999 und 2000 kam es am häufigsten zu Auffahr- und Abbiegeunfällen.

Eine Verdoppelung der Zufahrten zum Flugplatz wird aus polizeilicher Sicht nicht zu einem Anstieg der Unfallzahlen führen. Die Zufahrtsstraße ist bereits gegenwärtig noch ausbaufähig. Mit der Neugestaltung des Kreuzungsbereichs unter Anwendung modernisierter Regeln zur Anlegung von Kreuzungsbereichen wird sich die Gefahr von Unfällen, insbesondere im Hinblick auf Abbiegeunfälle.

Soweit beantragt wurde, den Verkehr bezogen auf den Kaisersee zu berücksichtigen, ist festzustellen, dass der Kaisersee nicht als Naherholungsgebiet ausgewiesen werden soll. Die unzureichende Parkplatzsituation an diesem See wird nicht durch den Verkehrslandeplatz Augsburg hervorgerufen. Falschparkern in diesem Bereich ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu begegnen.

5.11.3 Gesamtverkehr

Der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg zieht zwar zusätzlichen Kfz-Verkehr an, dieser zusätzliche Kfz-Verkehr ist jedoch als untergeordnetes zusätzliches Verkehrsaufkommen anzusehen, insbesondere wenn die Richtungsverteilung des Verkehrs berücksichtigt wird.

Der Flugplatz ist sowohl mit der Stadt Augsburg als auch für Bewohner der Region durch gut ausgebaute öffentliche Straßen (BAB A 8, B 10, B 17, B 2, St 2035) aus allen Richtungen ausreichend erschlossen. Diese Erschließung ist auch künftig ausreichend. Die prognostizierte Verdoppelung des Kfz-Aufkommens bis 2010 ist im Verhältnis zum Gesamtstraßenverkehr von nur untergeordneter Bedeutung.

Die Erstellung eines Verkehrsraumgutachtens war deshalb nicht veranlasst.

5.11.4 Grundstückserschließung

Vor Sperrung der eingezogenen Straßen ist die Zufahrt hiervon betroffener Grundstücke und damit deren Erschließung auf andere Weise angemessen sicherzustellen.

5.12 Segelflugbetrieb als öffentlicher Belang

Der Segelflugbetrieb am Verkehrslandeplatz Augsburg in Form eines Segelflugzentrums war als öffentlicher Belang in die Abwägung einzustellen. Durch das Änderungsvorhaben ist dieser Belang in relevanter Weise nicht negativ betroffen bzw. die Planung berücksichtigt die Erfordernisse dieses Belangs in ausreichender Weise.

Wie bisher wird auch nach Durchführung des Plans Segelflugbetrieb in ausreichendem Umfang möglich sein, es erfolgt lediglich eine Verlagerung der Betriebsflächen und des Segelflugzentrums nach Süden.

5.12.1 Beschreibung des Segelflugzentrums

In Augsburg sind 5 Luftsportvereine ansässig. Die Gemeinschaft der Segelflieger umfasst den Augsburger Verein für Segelflug e.V., den Luftsportverein Friedberg e.V., den Luftsportverein Gersthofen e.V., die Segelfluggruppe Haunstetten e.V. und die MBB SG Augsburg e.V. Flugsportgruppe. Diese Vereine wurden vor ca. 50 Jahren gegründet und haben den Status der Gemeinnützigkeit. Mit Ausnahme der MBB SG Augsburg e.V. Flugsportgruppe führen die Vereine ausschließlich Segelflugbetrieb durch.
Die Vereine haben insgesamt ca. 500 Mitglieder, hiervon sind 250 aktive Segelflugpiloten. Von den aktiven Piloten sind über 25% Jugendliche. Die Vereine verfügen über 42 Segelflugzeuge.

Ein wesentlicher Vereinszweck liegt in der Schulung neuer Vereinsmitglieder; in den Vereinen sind gegenwärtig 23 ehrenamtliche Segelfluglehrer in der Segelflugschulung aktiv; zum Zwecke der Flugschulung verfügen die 5 Vereine über 10 doppelsitzige Segelflugzeuge. Die Schulung erstreckt sich auch auf Motorsegler; 5 Motorsegler stehen im Eigentum der Vereine.

Segelflugpiloten des Segelflugzentrums Augsburg-Mühlhausen nehmen regelmäßig an schwäbischen, bayerischen und deutschen Meisterschaften teil; 1998 war die deutsche Meisterin Mitglied der MBB SG Augsburg e.V. Flugsportgruppe.

5.12.2 Beschreibung der Segelflugflächen

Wie an anderer Stelle dieses Beschlusses dargestellt, stellen die Betriebsflächen für den Segelflugbetrieb am Verkehrslandeplatz Augsburg kein eigenständiges Segelfluggelände dar, sondern sind – mit der Folge des Bestehens einer Betriebspflicht – integrativer Bestandteil des Verkehrslandeplatzes Augsburg und befinden sich dementsprechend innerhalb des planfestgestellten Flugplatzgeländes.

Gegenwärtig umfassen die Betriebsflächen für den Segelflug 3 Windenschlepp-Startbahnen mit jeweils einer Segelflug-Landebahn sowie einer Start- und Landebahn für Motorsegler und Flugzeugschlepp. Außerdem sind ein Werkstatt- bzw. Klubgebäude und drei Flugzeughallen vorhanden.

Die künftigen Flächen für den Segelflugbetrieb sind im Lageplan der Flugbetriebsflächen Nr. I Archiv-Nr. s014-03 des Büros airplan M = 1 : 2500 vom 23.03.2000 dargestellt. Innerhalb dieses Bereichs ist es möglich, 2 Windenschleppbahnen mit einer jeweiligen Länge von 1.100 m, eine Flugzeugschlepp- und Motorsegler-S/L-Bahn mit einer Gesamtlänge von 1.050 m, eine Segelflug-Landebahn mit einer Länge von 250 m, eine Motorsegler- und Segelflug-Landebahn sowie Abstellplätze für Segelflugzeuge unterzubringen.
Der o.g. Plan der Flugbetriebsflächen zeigt die voraussichtliche Lage dieser bezeichneten Bahnen bzw. Flächen. Die konkrete Ausweisung dieser Bahnen bzw. Flächen wurde nicht beantragt und ist somit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die Darstellung der voraussichtlichen Lage genügt; die punktgenaue Festlegung der einzelnen Betriebsflächen ist Gegenstand anderer Verfahren und im Detail erst in einer späteren Ausbauphase möglich.

Im Plan der baulichen Anlagen ist eine überbaubare (Bau-) Zone F4 ausgewiesen, welche der Unterbringung des Segelflugzentrums dient.

5.12.3 Erschließung des Segelfluggeländes

Die für das Segelflugzentrum erforderliche Erschließung ergibt sich aus dem Plan der baulichen Anlagen. Die Zufahrt ist über das Wegegrundstück Fl. Nr. 2538 der Gemarkung Lechhausen möglich. Hierbei handelt es sich um einen öffentlich gewidmeten, nicht ausgebauten Feldweg, der in die Gemeindeverbindungsstraße zwischen der St 2035 und der Ortschaft Dickelsmoor mündet. Allerdings ist der gegenwärtige Ausbauzustand zur dauerhaft verkehrssicheren Abwicklung des Zufahrtsverkehrs zum Segelflugzentrum nicht ausreichend. Vor der Nutzung dieser Anlage ist ein angemessener Ausbau dieses Wegs erforderlich und von der AFG auch geplant.

5.12.4 Abwägung

Die Gemeinschaft der Segelflieger sowie der Luftsport-Verband Bayern e.V. haben gegen die Ausweisung der Segelflug-Betriebsflächen im Antrag der AFG von 1998 Einwendungen u.a. mit dem Argument erhoben, dass die für das Segelfluggelände vorgesehenen Flächen nicht ausreichend seien, die zur Aufrechterhaltung des bisherigen Flugbetriebs notwendigen Bahnen unterzubringen. Sie verweisen hierbei auf den bestehenden Nutzungsvertrag zwischen dem Augsburger Verein für Segelflug e.V. (AVS) und der AFG, der in seiner jetzigen Fassung bis zum Jahre 2011 läuft. Nach Verhandlungen zwischen der Gemeinschaft der Segelflieger und der AFG wurde die Planung im neu gefassten Antrag vom 16.06.2000 modifiziert. Die

Einwendungen der Segelflieger betreffen nunmehr nicht mehr die grundsätzliche Lage und Größe der Segelflugflächen, sondern Einzelheiten, z.B. die Frage der Erschließung des Segelflugzentrums, sowie vor allem die finanziellen Lasten für die Vereine bei der Umsetzung der Planung.

Im Rahmen der Abwägung war festzustellen, dass die neu auszuweisenden Betriebsflächen ausreichend sind, um Segelflugbetrieb in seiner Bedeutung als öffentlicher Belang durchzuführen.
Von dieser Frage zu trennen ist die Abwägung der (finanziellen) Einwendungen der Segelflugvereine; diese erfolgt gesondert. Mit den neu auszuweisenden Flugbetriebsflächen wird es möglich sein, den Segelflugverkehr am Verkehrslandeplatz Augsburg betriebssicher abzuwickeln. Im Rahmen dieses Abwägungspunkts kann es nicht darum gehen, einzelnen Segelflug-Vereinen bestimmte Segelflug-Bahnen zuzuweisen. Vielmehr war auf den Gesamtbetrieb der im Gemeingebrauch stehenden Betriebsflächen abzustellen, weil mit der Erweiterung nach Süden und der damit verbundenen Erweiterung des Flugplatzgeländes Inanspruchnahmen von insbesondere privatem Grundeigentum erforderlich sind, so dass die der Allgemeinheit im Rahmen der Widmung zugänglichen Flächen nicht mehr als für einen reibungslosen und sicheren Flugbetrieb unbedingt nötig zu dimensionieren waren.

Im Rahmen dieser Abwägung bleibt somit festzustellen, dass die öffentlichen Belange des Segelflugverkehrs durch diese Änderungsplanung gewahrt bleiben.

5.12.5 Einwendungen

Die Verschiebung der Betriebsflächen nach Süden ist auf Grund der Veränderungen im nördlichen Platzbereich erforderlich. Deshalb ist es nicht vermeidbar, dass das Flugplatzgelände nach Süden näher an das Kleinsiedlungsgebiet Dickelsmoor der Stadt Friedberg heranrückt. Die prognostizierten Lärmwerte für diesen Ortsteil sind jedoch nicht unzumutbar.

Der seitens der Stadt Friedberg erhobene Forderung, dass auf den Segelflug-Betriebsflächen nur Luftfahrzeuge mit qualifizierten Lärmzeugnissen starten und landen dürfen, konnte nicht entsprochen werden. Wie bereits dargestellt, besteht die Betriebspflicht auch für Segelflugzeuge und erstreckt sich grundsätzlich auf alle zugelassenen Luftfahrzeuge. Die AFG fördert indirekt durch emissionsabhängige Landegebühren einen verstärkten Einsatz von Luftfahrzeugen mit (qualifiziertem) Lärmschutzzeugnis. Der Anteil derartiger Luftfahrzeuge lag z.B. im Zeitraum Januar bis Mai 2000 bei über 95% – mit steigender Tendenz.

Zum Teil wurde von Segelfliegern der Ausweisung des Hubschrauberlandeplatzes mit Rollflugweg im nordwestlichen Anschluss an die Segelflug-Betriebsflächen widersprochen. Dieser Hubschrauberlandeplatz wird überwiegend zu Schulungszwecken und an Werktags-Wochentagen Montag bis Freitag genutzt. Bereits gegenwärtig finden auf der Grundlage einer Außenstart-/-landeerlaubnis Hubschrauberbewegungen im Bereich der aktuellen Betriebsflächen für den Segelflug statt. Die Situierung des Hubschrauberlandeplatzes an der vorgesehenen Stelle ist sowohl flugbetrieblich als auch unter Lärmschutzgründen sachgemäß.

Ein Parallelbetrieb ist wie bisher nur in Abstimmung mit der Flugsicherung bzw. nach Maßgabe der einschlägigen Flugbetriebsordnung möglich.

Von einem Einwendungsführer wurde ein Zurollweg zu den Bauflächen F2 und F3 gefordert, der westlich der Baufläche F3 liegen soll. Ausweislich des Plans der Flugbetriebsflächen besteht eine Rollbahn von den Segelflug-Betriebsflächen zum Vorfeld V3. Die gewünschte Führung des Rollweges lässt sich planerisch nicht realisieren.

Durch die Ausweisung einer überbaubaren Fläche für das Segelflugzentrum besteht die Möglichkeit, Ersatzgebäude zum Unterbringen der Segelflugzeuge zu schaffen. Im unmittelbaren Bereich dieser überbaubaren Fläche sind Kfz-Parkplätze ausgewiesen.

Soweit Einwendungen zur geplanten Erschließung des Segelflugzentrums erhoben wurden, wird auf die Nebenbestimmung A.VII.4.3 und auf die Ausführungen unter 4.12.3 verwiesen.

5.13 Brandschutz

5.13.1 Löschwasserversorgung

Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist eine neue Löschwasserversorgung. Hiernach werden südlich der Flughafenstraße drei Tiefbrunnen gebaut. Jedem dieser Brunnen ist eine Pumpe zugeordnet, die das Leitungssystem ständig unter kontinuierlichem Druck halten. Die Pumpen werden so gesteuert, dass sie automatisch eingeschaltet werden, sobald der Druck im System unter 1,5 bar fällt, und sich ausschalten, sobald ein Druck von 2 bar erreicht wird. Im Falle eines Brandes erhöhen die Pumpen im Wege einer

Fernsteuerung den Druck auf 5 - 8 bar. Im einzelnen ergibt sich das Konzept aus dem Lageplan Löschwasserversorgung M = 1 : 2.500 Archiv-Nr. S016-00 des Büros airplan vom 7.4.2000.

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Löschwasserversorgung orientiert sich an der Genehmigungsplanung für die einzelnen Bauwerke und sonstigen baulichen Anlagen, hat also insbesondere Relevanz für die dann erforderlichen Verfahren gem. der BayBO. Der Planfeststellungsbeschluss erstreckt sich also für die Löschwasserversorgung nur auf die Planungstiefe des Konzepts.

Im Rahmen des Konzepts sind Überflurhydranten im Bereich der S/L-Bahn einschließlich Streifen nicht möglich, da nach den maßgeblichen Richtlinien diese Flächen grundsätzlich hindernisfrei bleiben müssen. Bei Flugzeug-Havariefällen wird in der Regel Schaum als Löschmittel eingesetzt, so dass Hydranten in diesem Bereich nicht erforderlich sind. Die erforderliche Löschmittelmenge für die Flugzeugbrandbekämpfung muss auf den Feuerwehrfahrzeugen vorgehalten werden und von dort bei Bedarf in kürzester Zeit zum Einsatz gebracht werden.

Dieses Konzept wurde von den zuständigen Fachstellen für Brand- und Katastrophenschutz geprüft. Die Stadt Augsburg – Amt für Brand- und Katastrophenschutz – hat eine mit der Regierung von Schwaben und dem Kreisbrandrat von Aichach-Friedberg abgestimmte Stellungnahme vom 13.7.2001 vorgelegt. Neben grundsätzlichen Forderungen, die als Nebenbestimmungen in diesen Bescheid aufgenommen wurden, werden die Fachbehörden im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren zu den Einzelbauvorhaben beteiligt.

Da der Verkehrslandeplatz Augsburg sich auf den Gebieten eines Landkreises und einer kreisfreien Stadt befindet, die Gebietshoheit

einer Kommune sich jedoch nur auf das jeweilige Gemeindegebiet erstreckt (vgl. Art. 22 Abs. 1 Bayer. Gemeindeordnung – GO –), sind für Fragen des Brand- und Katastrophenschutzes gegenwärtig zwei Fachbehörden zuständig; andererseits betrifft diese Frage eine (Gesamt-) Anlage. Hierzu sollten die gegenwärtig zuständigen Behörden die Anregung prüfen, ob für diesen Sachbereich die Zuständigkeit auf eine Behörde übertragen wird; entsprechende Modelle bestehen für den Flughafen München.

5.13.2 Ausstattung des Feuerlösch- und Rettungsdienstes

Die (technische) Ausstattung des Flugplatzes mit Rettungsfahrzeugen und -kräften ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Maßgeblich hierfür sind die Richtlinien gem. ICAO Annex 14 und die „Gemeinsame Empfehlung des Bundes und der Länder für Feuerlösch- und technische Rettungswesen auf Regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen mit Linien- und/oder Pauschalflugverkehr“ vom 2.11.2000. Die geforderte Ausstattung hängt insbesondere von den jeweiligen Kategorien der am Flugplatz eingesetzten Luftfahrzeuge ab. Die Umsetzung dieser Richtlinien ist gesondert zu sichern und erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen für Brand- und Katastrophenschutz.

5.14 Sonstige öffentliche Belange

Zum Teil wurde eingewandt, die Ausbauplanung sei eine Verschwendung von Steuergeldern. Hierzu ist zu sagen, dass die Rentierlichkeit des Ausbauvorhabens nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Die Erforderlichkeit des Vorhabens ergibt sich aus der Planrechtfertigung. Der geltend gemachte Einwand hätte als öffentlicher Belang dann abwägungserhebliche Bedeutung, wenn evident wäre, dass die Ausbauplanung offen-

sichtlich nicht dem luftverkehrlichen Bedarf entsprechen würde. Dies ist nicht gegeben.
Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass eine Infrastruktureinrichtung wie der Verkehrslandeplatz Augsburg keine Gewerbestätte darstellt, deren Rentabilität sich allein nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten orientiert. Vielmehr handelt es sich bei dem Verkehrslandeplatz Augsburg um eine insbesondere volkswirtschaftlich bedeutende und landesplanerisch geforderte Einrichtung; ihr Nutzwert erstreckt sich nicht nur auf die Gegenwart, der ausgebaute Flugplatz stellt auch eine Option für zukünftige Chancen dar.

In anderen Einwendungen wurde geltend gemacht, dass durch den Ausbau des Flugplatzes die Heimat von Bürgerinnen und Bürgern zerstört würde. Unabhängig davon, dass der Begriff Heimat rechtlich nur bedingt fassbar ist und im Übrigen der Flugplatz als umgebungsprägende Einrichtung bereits seit den 60iger Jahren vorhanden sowie sein Ausbau luftverkehrlich erforderlich ist, ist die Forderung nach Erhaltung der Heimat nicht als Konservierung bestehender Zustände und Ausbausituationen zu sehen. Vielmehr umfasst der Begriff Heimat auch eine dynamische Komponente und bezieht sich auf künftige Generationen. Zum Begriff der lebenswerten Heimat gehört auch die Aufrechterhaltung sozialer, wirtschaftlicher, ökonomischer und infrastruktureller Funktionsabläufe. Durch den bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg wird zumindest kurz- und mittelfristig eine ausreichende luftverkehrliche Anbindung der (Wirtschafts-) Region Augsburg gewährleistet – die ökologischen Eingriffe werden durch die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen angemessen ausgeglichen.

Von einigen Einwendern wurde vorgetragen, das Luftamt Südbayern sei befangen, da der Freistaat Bayern Einrichtungen des Luftverkehrs finanziell fördere und das Luftamt Südbayern zugleich Behörde des Freistaates Bayern sei.
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist kein rechtlicher Mangel des Planfeststellungsverfahrens erkennbar, insbesondere ist es normativ vorge-

sehen, dass Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde identisch sind. Gründe, die eine Besorgnis der Befangenheit im Sinne von Art. 21 BayVwVfG rechtfertigen könnten, sind nicht gegeben. Im Übrigen könnte sich die Besorgnis der Befangenheit nicht gegen die Behörde als solche, sondern nur gegen diejenigen Personen richten, die in einem Verwaltungsverfahren für eine Behörde tätig werden.

Soweit gefordert wurde, die Bedeutung des Luftamts Südbayern einzudämmen, ist zu entgegnen, dass das Luftamt nach den geltenden Gesetzen die örtlich und sachlich zuständige Behörde zur Entscheidung über den Antrag der AFG ist. Hätte die Untere oder Höhere Naturschutzbehörde das Verfahren durchgeführt, wäre dieses bereits formell rechtswidrig gewesen.

Außerdem wurde eingewandt, es handele sich um eine unzulässige Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der DB, indem der Flugplatzausbau durch die Gesellschafter der AFG finanziert würde und es sich hierbei um Gebietskörperschaften handele. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Der Bahnverkehr steht nur bedingt in Wettbewerb mit dem Luftverkehr, vielmehr ergänzen sich diese Verkehrsarten gegenseitig. Im Übrigen werden auch bauliche Maßnahmen der DB von Gebietskörperschaften finanziert bzw. gefördert.

Soweit beantragt wurde, dass künftig keine Flugtage oder sonstige „Spaßveranstaltungen“ mehr auf dem Verkehrslandeplatz stattfinden dürften, wird dieser Antrag zurückgewiesen, da die Frage der Zulässigkeit von diesen Veranstaltungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens war.

5.15 Private Belange und Einwendungen

5.15.1 Flächenverluste

Für das Vorhaben werden in nicht unerheblichem Umfang Flächen aus Privateigentum und Flächen aus dem Eigentum von Gebietskörperschaften benötigt. Die jeweilige Flurnummer, der Umfang der benötigten Flächen bzw. die Art der Inanspruchnahme sowie ihre Nutzung im Rahmen der Planfeststellung können den planfestgestellten Grundstücksverzeichnissen zum Grunderwerbsplan sowie den planfestgestellten Detailplänen im Maßstab M = 1 : 1.000 entnommen werden.
Die Interessen dieser Grundstückseigentümer, insbesondere aus Art. 14 GG, sind im Verhältnis zu den Interessen am Ausbau des Platzes und der damit erforderlichen Flächenverluste nachrangig.

Die durch den Flugplatzausbau entstehenden Flächenverluste beim Grundeigentum können durch alternative Ausbauvarianten nicht mit vertretbarem Aufwand verringert werden.
Nach den maßgebenden Anlagenvorschriften für den Verkehrslandeplatz Augsburg in seinem Ausbauzustand hat die S/L-Bahn innerhalb eines Streifens zu liegen, der sich hindernisfrei jeweils 150 m gemessen ab Mittellinie zu beiden Seiten der Bahn erstreckt. Innerhalb dieses Streifenbereichs sind grundsätzlich keine anderweitigen Nutzungen möglich und ist der Aufenthalt von Personen unzulässig. Hiervon sind die unten beschriebenen Grundstücke im nördlichen Flugplatzbereich betroffen.
Die Flächen im südöstlichen Flugplatzbereich werden für die Segelflug-Betriebsflächen (Segelflug-Bahnen und Sicherheitsstreifen) benötigt. Die Verschiebung der Segelflugflächen ist auf Grund der vergrößerten übrigen Flugbetriebsflächen sowie der Hochbauzonen erforderlich. Hinsichtlich der Inanspruchnahme dieser Flächen wurde

z.T. eingewandt, dass dieses Areal nur ein Segelfluggelände beträfe, das allein dem Freizeitsport diene und insoweit nicht im öffentlichen, sondern im privaten Interesse (der Segelflugvereine) betrieben werde. Hierzu ist zu sagen, dass gemäß der bestehenden Genehmigungslage der Verkehrslandeplatz Augsburg für Segelflugbetrieb zugelassen ist. Die gegenwärtigen und künftigen unbefestigten Start- und Landebahnen im Süden des Verkehrslandeplatzes sind in die Genehmigung des Flugplatzes mit eingebunden, waren bisher und werden mit dieser Planfeststellung in der geänderten Form als Betriebsflächen für den Segelflug ausgewiesen. Im genehmigungsrechtlichen Sinn handelt es sich bei diesen Betriebsflächen nicht um ein Segelfluggelände nach § 6 LuftVG i.V.m. § 54 ff LuftVZO, vielmehr sind diese Flächen rechtlich unselbständige Teile der Gesamtanlage des Verkehrslandeplatzes Augsburg. Die Betriebsflächen werden gesondert ausgewiesen, da der Segelflugbetrieb sowohl aus technischen Gründen (bestimmte Segelflug-Nutzungen benötigen Grasbahnen) als auch aus Gründen der zuverlässigen und sicheren Verkehrsabwicklung nur auf von der Hauptbahn räumlich getrennten Betriebsflächen erfolgen kann. Auch der ausgewiesene Hubschrauberlandeplatz stellt keine rechtlich selbständige Platzanlage dar, sondern ist ein Teil der Gesamtbetriebsflächen des Verkehrslandeplatzes. Die Segelflugflächen stehen – wie die anderen Betriebsflächen – im Gemeingebrauch, die Betriebspflicht erstreckt sich also auch auf den Segelflugbetrieb.

Die Grundstücke im südlichen Platzbereich werden für die aus naturschutzfach- und -rechtlichen Gründen erforderliche Kompensation des Eingriffstatbestands als Ausgleichsflächen benötigt.

Die Flächenbedarf im Südosten ergibt sich aus der Situierung der Hochbauflächen für luftfahrtaffines Gewerbe.

Auf den außerhalb des Flugplatzes benötigten Flächen sind für den Flugbetrieb erforderliche Sendeanlagen vorgesehen. Für das Ent-

wässerungskonzept sind Dienstbarkeiten für Einleitbauwerke und Verrohrungen erforderlich.
Im nordöstlichen Umgriff des Flugplatzes wird eine Grundstücksinanspruchnahme in Form einer Dienstbarkeit für die Verlegung einer Entwässerungsleitung vom Flugplatz-Entwässerungssystem zu einem Einleitbauwerk benötigt (Fl. Nr. 1663 der Gemarkung Mühlhausen). Das neue Entwässerungskonzept ist notwendig und dient nicht nur dem Ausbauvorhaben, sondern verbessert auch das aktuelle Entwässerungssystem. Die vorgesehene Leitungsführung stellt den kürzesten Weg zwischen dem Flugplatzgelände und dem Einleitbauwerk dar und verläuft zu einem großen Teil auf einer Grundstücksfläche, die die AFG für den Sicherheitsstreifen benötigt; andere Leitungsführungen würden ebenfalls zu Inanspruchnahmen von Privatgrundstücken führen. Außerdem ist die Leitungsführung durch dieses Grundstück geboten, da ein wesentlicher Teil dieses Grundstücks für den Sicherheitsstreifen benötigt wird. Mittels einer Nebenbestimmung wird den schutzwürdigen Belangen des Grundstückseigentümers und der Bayerngas GmbH im Hinblick auf die bereits im Grundstück verlegte Erdgasleitung Rechnung getragen.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art.12 und 14 GG), sondern es ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe berührt (siehe 5.10).

Gemäß § 28 LuftVG ist für Zwecke der Zivilluftfahrt die Enteignung zulässig. Der Planfeststellungsbeschluss hat insoweit Vorwirkung, d.h. er lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den

eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art.8 Bayerisches Enteignungsgesetz - BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Für dieses Verfahren ist ebenfalls der Rechtsweg eröffnet.
Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Ausführungen in diesem Beschluss finden sich bei der Behandlung der einzelnen Grundstücks-Inanspruchnahmen.

Die Planfeststellungsbehörde muss nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält § 28 Abs. 3 LuftVG, Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung. Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also den selben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

5.15.1.1 Private Grundstücke

Neben der Veranlassung zur Auslegung des Grundstücksverzeichnisses nebst Grunderwerbsplänen hat das Luftamt Südbayern mit Schreiben vom 28.06.2000 die Betroffenen

auf die von der AFG beantragte Inanspruchnahme und auf die Möglichkeit hiergegen Einwendungen zu erheben hingewiesen. Soweit Einwendungen erhoben wurden, hat das Luftamt Südbayern mit Schreiben vom 30.03.2001 den Sachverhalt zusätzlich aufgeklärt.

5.15.1.1.1 Fl. Nr. 2365 der Gemarkung Lechhausen

Die Stadt Augsburg ist am 9.10.2000 Eigentümerin dieses Grundstückes geworden. Einwendungen wurden nicht erhoben.

5.15.1.1.2 Fl. Nr. 1601 der Gemarkung Mühlhausen

Das Grundstück hat eine Fläche von 15.938 m². Hiervon werden 654 m² beansprucht.

Die Eigentümer haben hiergegen Einwendungen erhoben. Das Grundstück wird selbst bewirtschaftet für einen landwirtschaftlichen Betrieb mit Milchviehhaltung. Die Einwender wenden ein, dass bei Abgabe der Fläche eine erhebliche und unzumutbare Bewirtschaftungserschwernis einträte.

Ohne Berücksichtigung anderer Grundstücke dieses Betriebes betrifft der Flächenverlust 4,1% des konkreten Grundstücks. Nach allgemeiner Erfahrung können Abtretungsverluste in dieser

Größenordnung, d.h. unter der Richtgröße von ca. 5%, einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb in der Regel nicht gefährden (vgl. Entscheidungen des BVerwG vom 27.3.1980, abgedruckt in BayVBl 80, 440 und des BayVGH vom 19.10.1993 Az. 8 A 93.4001). Außerdem liegen die jährlichen Ertragsschwankungen der Ernte im Regelfall im Bereich bis zu 10%.
Eine relevante Bewirtschaftungserschwernis ist nicht feststellbar.

Durch die Grundinanspruchnahme tritt also keine Existenzgefährdung ein.

5.15.1.1.3 Fl. Nr. 1604 der Gemarkung Mühlhausen

Das Grundstück hat eine Fläche von 42.820 m²; hiervon werden 21.272 m² benötigt.

Die Eigentümer haben hiergegen Einwendungen erhoben. Sie sind Vollerwerbslandwirte und bewirtschaften 20,4 ha Anbaufläche, hiervon 6,2 ha Pachtland. Auf dem Grundstück wird gegenwärtig Silomais angebaut; ansonsten produziert der landwirtschaftliche Betrieb Gerste, Weizen, Hafer, Mais, Speisekartoffeln, Rindfleisch und Milch; die Viehwirtschaft besteht aus 25 Milchkühen, 25 Jungrindern, 15 Kälbern und 500 Legehennen.
Die Eigentümer wenden ein, dass der beanspruchte Grundstücksteil für den Betrieb benötigt

werde und bei Abgabe dessen Existenz erheblich gefährdet würde.

Der Eigentümer bzw. sein Betrieb ist von der Inanspruchnahme in hohem Maß betroffen. Langfristige Anpachtverträge unterstellt, betragen die Abtretungsverluste ca. 10,3% der Betriebsflächen. Entsprechend dem Vortrag der Eigentümer ist eine Existenzgefährdung anzuerkennen und deshalb im Rahmen der Abwägung von besonderer Bedeutung. Der Eingriff in das Grundeigentum kann jedoch durch eine Planänderung nicht vermieden oder wenigstens verringert werden. Dennoch haben die Belange der Eigentümer hinter dem öffentlichen Interesse an der Maßnahme zurück zu treten. Hierbei ist insbesondere von Bedeutung, dass es sich letztlich nicht um mehrere Grundstücke der Eigentümer handelt und das Grundstück für landwirtschaftliche Verhältnisse keinesfalls außerordentlich groß ist, sondern eine Größe aufweist, die für diesen Umgebungsbereich nicht ungewöhnlich ist. Insofern besteht die berechtigte Erwartung, dass die AFG (ggf. in Zusammenarbeit mit der Stadt Augsburg) den Eigentümern konkrete, in zumutbarem räumlichen Bezug zum Betrieb stehende Tauschgrundstücke vergleichbarer landwirtschaftlicher Kennzahl anbieten kann.

5.15.1.1.4 Fl. Nr. 1663 der Gemarkung Mühlhausen

Dieses Grundstück besitzt eine Fläche von 39.234 m², wovon 21.680 m² in Anspruch genommen werden. Für einen weiteren Teil des Grundstücks ist zur Verlegung einer Abwasserleitung und zur Anlage eines Einleitbauwerks auf der Grundlage des planfestgestellten Entwässerungskonzepts eine Dienstbarkeit zu bestellen.

Der Eigentümer hat hiergegen u.a. grundstücksbezogene Einwendungen erhoben. Das Grundstück ist gegenwärtig verpachtet; es wird dort Wintergetreide angebaut. Der Einwendungsführer macht geltend, dass ein landwirtschaftlicher Betrieb zu einem späteren Zeitpunkt fortgeführt würde; dieser Betrieb hätte eine Fläche von ca. 15,7 ha. Dieser Betrieb wäre bei Verlust dieses Grundstücksteils in erheblichem Maße eingeschränkt.

Gegenwärtig besteht jedoch kein landwirtschaftlicher Betrieb, dessen Existenz gefährdet sein könnte. Eine konkrete Betriebsaufnahme zu einem bestimmten Zeitpunkt ist nicht beabsichtigt. Die Abtretung betrifft ca. 14% einer potenziellen Betriebsfläche; das Restgrundstück ist weiterhin ohne relevante Beschwernis zu bewirtschaften. Der Eigentümer hat bis zum Zeitpunkt einer möglichen Betriebsaufnahme ausreichend Möglichkeit, Tausch- oder sonstige Grundstücke zu erwerben bzw. Flächen anzupachten.

Eine Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebs liegt nicht vor.

5.15.1.1.5 Fl. Nr. 1668 der Gemarkung Mühlhausen

Das Grundstück hat eine Fläche von 42.972 m², hiervon werden 1.719 m² benötigt.

Der Eigentümer hat u.a. grundstücksbezogene Einwendungen geltend gemacht. Er trägt vor, dass durch die geplante Grenzziehung das Grundstück seine rechteckige Form verliere, was mit einer erheblichen Bewirtschaftungserschwernis verbunden sei. Das Grundstück sei zur Aufrechterhaltung des landwirtschaftlichen Betriebes unbedingt erforderlich.

Ohne Berücksichtigung anderer Grundstücke dieses landwirtschaftlichen Betriebs beträgt der Flächenverlust an diesem Grundstück ca. 4,0%. Bei diesem Verlust ist keine Existenzgefährdung gegeben (s. 5.14.1.1.2).
Das Grundstück ist weiterhin – ohne relevante Erschwernis – bewirtschaftbar.

5.15.1.1.6 Fl. Nr. 1669 der Gemarkung Mühlhausen

Dieses Grundstück hat eine Fläche von 19.803 m²; hiervon werden 17.821 m² genötigt.

Die Eigentümerin hat eingewandt, mit der Einbeziehung ihres Grundstückes in die Planung nicht einverstanden zu sein.

Das Bestehen eines landwirtschaftlichen Betriebes bzw. sonstige landwirtschaftliche Nutzungen des Grundstückes wurden nicht geltend gemacht.
Insoweit ist kein vorrangiges Interesse aus Art. 14 GG gegeben.

5.15.1.1.7 Fl. Nr. 1693 der Gemarkung Mühlhausen

Das Grundstück wird vollumfänglich in Anspruch genommen. Die Grundstückseigentümer haben hiergegen keine Einwendungen erhoben.

5.15.1.1.8 Fl. Nr. 1694 der Gemarkung Mühlhausen

Dieses Grundstück mit einer Fläche von 29.651 m² wird in vollem Umfang benötigt.

Die Grundstückseigentümer haben hiergegen eingewandt, dass das Grundstück an die AFG ausschließlich für Segelflieger verpachtet sei; laut Ausbauplanung sei jedoch vorgesehen, einen Teil des Grundstücks mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen sowie einen Teich anzulegen und Ablaufgräben zu ziehen. Mit diesen Veränderungen bestehe kein Einverständnis.

Das Grundstück ist kein Bestandteil eines landwirtschaftlichen Betriebs. Eine landwirtschaftliche Existenzgefährdung ist nicht gegeben.

5.15.1.1.9 Fl. Nr. 1695 der Gemarkung Mühlhausen

Das Grundstück hat eine Fläche von 18.847 m² und wird vollumfänglich beansprucht.

Der Eigentümer wendet ein, dass es sich bei diesem Grundstück um eine landwirtschaftlich hochwertige Ackerfläche handele und er mit einer Umwandlung dieser Ackerfläche in eine nicht landwirtschaftliche (Ausgleichs-)Fläche nicht einverstanden sei. Das Grundstück ist verpachtet und wird als Ackerland genutzt – gegenwärtig jedoch ohne Anbau.

Nach Aussage des Amts für Landwirtschaft und Ernährung Augsburg/Friedberg handelt es sich bei den Grundstücken im Bereich des Flugplatzes um Ackerstandorte mit durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen. Das Grundstück wird vom Eigentümer nicht als Teil eines landwirtschaftlichen Betriebs genutzt. Insoweit liegt keine landwirtschaftliche Existenzgefährdung vor. Das Interesse aus Art. 14 GG hat hinter dem Interesse am Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg zurückzustehen.

5.15.1.1.10 Fl. Nr. 1696 der Gemarkung Mühlhausen

Dieses Grundstück wird mit einer Fläche von 25.450 m² in vollem Umfang benötigt.

Die Grundstückseigentümerin hat hiergegen keine Einwendungen erhoben.

5.15.1.1.11 Fl. Nr. 232 der Gemarkung Täfertingen

Von diesem Grundstück mit einer Fläche von 41.374 m² werden 400 m² zur Einrichtung des VEZ 07 benötigt.

Die Grundstückseigentümerin wendet hiergegen ein, dass keine Bereitschaft bestehe, diese Fläche zur Verfügung zu stellen, solange das Einspruchsverfahren der Stadt Neusäß gegen die geplante Einflugschneise nicht entschieden sei.

Die Eigentümerin betreibt ein Kieswerk mit Baustoff-Recycling und Container-Service. Von dem Grundstück werden knapp 1% seiner Fläche benötigt. Die Grundfläche für ein VEZ hat einen Umfang, wie er für typische Versorgungseinrichtungen, z.B. eine Hochspannungsleitung, erforderlich ist. Relevante Nachteile bei der Ausübung des Gewerbes oder sonstige grundstücksbezogene Nachteile

wurden weder vorgetragen noch sind solche ersichtlich, insoweit liegt auch keine Existenzgefährdung vor.

5.15.1.2 Kommunale Grundstücke

5.15.1.2.1 Grundstücke der Stadt Augsburg

Folgende im Eigentum der Stadt Augsburg sich befindenden Grundstücke werden durch den Flugplatzausbau zusätzlich (teilweise) in Anspruch genommen:

- Gemarkung Lechhausen: Fl. Nrn. 2342, 2343 und 2493/1
- Gemarkung Mühlhausen: Fl. Nrn. 1585,1586 und 1587

Auf diesen Grundstücken werden Flächen für luftfahrtaffines Gewerbe, das VEZ 07 sowie die Senderschutzzone für den Gleitwegsender 07 ausgewiesen.

Die Stadt Augsburg hat gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke keine Einwendungen erhoben.

5.15.1.2.2 Grundstücke der Gemeinde Affing

Folgende Grundstücke im Eigentum der Gemeinde Affing auf der Gemarkung Mühlhausen werden für die Erweiterung des Flugplatzgelände (teilweise) benötigt:

- 919 m² der Fl. Nr. 1582 (Fläche: 2.816 m²) – gewidmet als beschränkt öffentlicher Feld- und Waldweg – zur Ausweisung der Senderschutzzone Gleitwegsender 07
- 918 m² der Fl. Nr. 1588 (Fläche: 4.436 m²) – gewidmet als beschränkt öffentlicher Feld- und Waldweg – zur Ausweisung der Senderschutzzone Gleitwegsender 07
- 415 m² der Fl. Nr. 1603 (Fläche: 1.198 m²) – gewidmet als beschränkt öffentlicher Feld- und Waldweg – zur Herstellung des hindernisfreien 300 m-Streifens der S/L-Bahn
- 2.351 m² der Fl. Nr. 1665 (Fläche: 3.361 m²) – gewidmet als beschränkt öffentlicher Feld- und Waldweg – zur Ausweisung des hindernisfreien 300 m-Streifens der S/L-Bahn
- 334m² der Fl. Nr. 1670 (Fläche: 5.855 m²) – gewidmet als beschränkt öffentlicher Feld- und Waldweg – zur Herstellung des hindernisfreien 300 m-Streifens der S/L-Bahn
- 189 m² der Fl. Nr. 1671 (Fläche: 3.426 m²) zur Herstellung des hindernisfreien 300 m-Streifens der S/L-Bahn

- 352 m² der Fl. Nr. 1672 (Fläche: 15.891 m²) zur Herstellung des hindernisfreien 300 m-Streifens der S/L-Bahn
- 327 m² der Fl. Nr. 1672/1 (Fläche: 3.422 m²) – gewidmet als beschränkt öffentlicher Feld- und Waldweg – zur Herstellung des hindernisfreien 300 m-Streifens der S/L-Bahn
- 1.454 m² der Fl. Nr. 1692 (Fläche: 3.587 m²) – gewidmet als beschränkt öffentlicher Feld- und Waldweg – zur Ausweisung der Flächen für den Segelflugbetrieb
- Fl. Nr. 1704 (Fläche: 3.488 m²) – gewidmet als beschränkt öffentlicher Feld- und Waldweg – zur Ausweisung der Flächen für den Segelflugbetrieb
- Fl. Nr. 1705 (Fläche: 3.762 m²) zur Ausweisung der Flächen für den Segelflugbetrieb
- Fl. Nr. 1706 (Fläche 3.565 m²) – gewidmet als beschränkt öffentlicher Feld- und Waldweg – zur Ausweisung der Flächen für den Segelflugbetrieb
- 1.784 m² der Fl. Nr. 1707 (Fläche: 3.325 m²) – gewidmet als beschränkt öffentlicher Feld- und Waldweg – zur Ausweisung der Flächen für den Segelflugbetrieb

Die Gemeinde Affing ist mit der Inanspruchnahme ihrer Grundstücksflächen nicht einverstanden, da die vorgesehene Baumaßnahme als solche aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit nicht zwingend erforderlich sei, so dass unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten eine

geplante Enteignung der Grundstücke der Gemeinde scheitere. Die Flächen würden ausschließlich für die geplante Verlegung des Segelfluggeländes benötigt, eine Enteignung zum Zwecke der Hobbyfliegerei (Segelflug) sei aber nicht zulässig, sie liege nicht im öffentlichen Interesse.

Die Einwände der Gemeinde Affing stehen der Änderungsplanung nicht entgegen. Da die Benutzung des Verkehrslandeplatzes Augsburg einschließlich der Nutzungsart Segelflug nicht auf einen bestimmten Zweck oder einen bestimmten Nutzer (wie bei einem Sonderlandeplatz) beschränkt ist, sondern im Gemeingebrauch und somit der Allgemeinheit zur Verfügung steht, handelt es sich beim Verkehrslandeplatz Augsburg um keine privatnützig, sondern im öffentlichen Interesse betriebene Einrichtung. Wie bereits festgestellt, stellen die für den Segelflugbetrieb ausgewiesenen Betriebsflächen kein eigenständiges Segelfluggelände dar, sondern sind integrativer Bestandteil des Verkehrslandeplatzes Augsburg.

Im Rahmen der Planrechtfertigung wurde ausgeführt, dass die beantragte Planung einschließlich der Verlegung der Segelflugflächen erforderlich ist. Demgegenüber haben die Interessen der Grundstückseigentümer einschließlich der Gemeinde Affing zurückzustehen.

Im Übrigen kennt das Luftfahrtrecht grundsätzlich keine Unterscheidung in Hobbyfliegerei und Nicht-Hobbyfliegerei. Gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 4, 5, 6a und Abs. 2 LuftVZO gehören Segelflugzeuge und Motorsegler nicht zu den Luftsportgeräten.

Spezielle Nutzungsabsichten bezüglich der im Eigentum der Gemeinde Affing stehenden Grundstücke wurden nicht vorgetragen.

5.15.1.2.3 Grundstück des Freistaates Bayern

Durch den Ausbau wird das Grundstück Fl. Nr. 1585/1 (Fläche: 1.493 m^2) benötigt. Hiergegen wurden keine Einwendungen erhoben.

5.15.2 Wertminderung, Mietverluste

Von vielen Anwohnern wurde geltend gemacht, dass durch den Ausbau des Verkehrslandeplatzes der Wert ihrer Grundstücke sowie erzielbare Mieterlöse gemindert würden.

Das Luftamt Südbayern hat hierzu Stellungnahmen der Gutachterausschüsse für die Ermittlung von Grundstückswerten der Stadt Augsburg sowie der Landkreise Augsburg und Aichach-Friedberg eingeholt. Hiernach ist eine allein durch das Flugplatzvorhaben verursachte negative Entwicklung der Bodenwerte nicht feststellbar.
In Augsburg sind im Gegensatz zum übrigen südbayerischen Raum die Preise stagnierend bis sinkend. Dies liegt hauptsächlich daran,

dass durch den Abzug von US-Streitkräften Flächen von beachtlicher Größenordnung frei werden und zu einem Überangebot führen.
Der Bodenmarkt in Gersthofen nördlich und südlich der Autobahn wird nach fachlicher Einschätzung neben den Ausbauplänen von mehreren anderen Faktoren beeinflusst.
Die Situation im Stadtbereich Neusäß ist nicht eindeutig. Während im Stadtteil Ottmarshausen die Kaufpreise in den letzten Jahren konstant geblieben sind, sind im Stadtteil Täfertingen die Preise gesunken – allerdings bewegten sie sich vorher auf einem verhältnismäßig hohen Niveau. Eine Differenzierung nach Ursachen ist nicht möglich.
Auch für den Landkreis Aichach-Friedberg ergibt sich kein eindeutiger Trend. Während die Bodenrichtwerte in der Gemeinde Affing selbst 1996 bei 250 DM/m^2 lagen und 1998 auf 275 DM/m^2 angestiegen sind, sind sie 2000 wieder auf 245 DM/m^2 gesunken. Im Ortsteil Haunswies sind die Richtwerte seit 1996 sogar von 230 DM/m^2 auf 280 DM/m^2 gestiegen. Im Ortsteil Mühlhausen gab es seit 1996 keine nennenswerten Veränderungen. In der Stadt Aichach sind insgesamt die Richtwerte seit 1996 kräftig gestiegen (zum Teil über 30%), in einigen Stadtteilen aber auch gesunken (zum Beispiel östlich des Stadtplatzes). Im Stadtteil Edenried ist seit 1996 keine Veränderung festzustellen, in Griesbeckerzell stiegen die Kaufpreise seit 1996 um über 10%.
Diese Ergebnisse zeigen, dass die Ausbauplanungen bisher nicht zu einem Rückgang der Bodenrichtwerte geführt haben, die diesem Vorhaben zuzurechnen sind. Insbesondere im Landkreis Aichach-Friedberg ist in flugplatznäheren Wohnlagen wie Mühlhausen und Edenried kein negativer Trend feststellbar. Im Stadtgebiet Augsburg sind eindeutige Faktoren für bestimmte Entwicklungen verantwortlich, jedenfalls nicht die Flugplatzplanungen. Im südlichen Stadtgebiet Gersthofen macht sich bemerkbar, dass zahlreiche neue Baugebiete im näheren Umkreis ausgewiesen werden, die generell ruhiger gelegen sind, insbesondere weiter entfernt von der BAB, Gewerbegebie-

ten, dem Müllberg und dem bereits bestehenden Flugplatz. Im Stadtteil Täfertingen sind die Rückgänge nach einer Phase des hohen Niveaus als Preisbereinigung anzusehen; im Übrigen dürften angesichts der Nähe zur BAB A 8 Grundstücke in Ottmarshausen gefragter sein.

Soweit passiver Lärmschutz gewährt werden soll, wurde dieser für die Betroffenen dem Grunde nach geregelt. Die Voraussetzungen für eine Entschädigung der Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG liegen teilweise vor (siehe oben).

Weitergehende Vorschriften auf Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche dieser Planfeststellungsbeschluss auslösen kann, bestehen nicht. Diese Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist verfassungsgemäß. Es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne von Art. 14 Abs.1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch einen staatlichen Zulassungsakt ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Allerdings wird in der Rechtsprechung ein Anspruch auf Übernahme des Grundstücks erwogen, wenn durch die Planungsentscheidung die Beeinträchtigungen des Grundstücks faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muss. Das ist etwa bei schweren und unerträglichen Lärmbelastungen angenommen worden. Unzumutbare Lärmbelastungen werden hier durch passive Lärmschutzmaßnahmen verhindert. Auch in diesem Sinne unzumutbare Abgasbelastungen sind nicht zu erwarten.

Im Übrigen ist festzustellen, dass sich aus einer bestehenden Lagebeziehung kein Anspruch auf deren Unabänderbarkeit herleitet. Zur Situationsgebundenheit der betroffenen Grundstücke gehört insbesondere das Vorhandensein des Flugplatzes. Dessen Zulässigkeit ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, sondern lediglich das beantragte Änderungsvorhaben. Insoweit ist bereits fraglich, ob die geltend gemachten Wertminderungen gerade in einer Kausalität zum Änderungsvorhaben stehen. Soweit sich Fluglärm bedingt relevante Nachteile für ein Grundstück ergeben, sind diese in Abwägung mit den Vorteilen des Vorhabens hinzunehmen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass überwiegend keine negativen Bodenwertentwicklungen im flugplatznäheren Bereich gegeben und zu erwarten sind; soweit solche negativen Entwicklungen bestehen, können diese nicht allein dem Änderungsvorhaben zugerechnet werden, im Übrigen müssen Veränderungen der Bodenwerte als situationsbedingte Umstände von den Grundstückseigentümern hingenommen werden.

5.15.3 Private Belange der Segelflugvereine

Dem Planfeststellungsbeschluss stehen die Nutzungsvereinbarung zwischen der AFG und dem Augsburger Verein für Segelflug e.V. (AVS) vom 02.12.1968 i.d.F. vom 01.12.1993, die Nutzungsvereinbarung zwischen der AFG und den Luftsportvereinen sowie die privaten Belange anderer Segelflugvereine nicht entgegen. Der öffentliche Belang Segelflugbetrieb wurde bereits abgewogen (s. 5.12).

Gegenstand der o.g. Nutzungsvereinbarung zwischen der AFG und dem AVS ist, dass die AFG dem AVS auf dem Gelände des Verkehrslandeplatzes Augsburg eine Teilfläche zur Nutzung für Segel-

flugbetrieb einschließlich der Nutzung einer Unterstellhalle und einer Segelflug-Zentralwerkstätte überlassen hat. Dieses Nutzungsverhältnis läuft aktuell bis zum 31.12.2011; wird es nicht 12 Monate vor dessen Ablauf von einem der Vertragspartner gekündigt, so verlängert es sich jeweils um ein weiteres Jahr. In diesem Planfeststellungsbeschluss werden die Betriebsflächen für den Segelflugbetrieb einschließlich des Segelflugzentrums an anderer Stelle als bisher ausgewiesen, da infolge der Verlegung der Hochbaubereiche eine Verlagerung der Flächen nach Süden erforderlich ist. Insoweit sind die privaten Rechte des AVS betroffen.
Hiergegen hat der AVS nebst anderer Segelflugvereine sowie der Luftsport-Verband Bayern e.V. Einwendungen erhoben. Diese richteten sich ursprünglich insbesondere gegen Lage und Umfang dieser neuen Flugbetriebsflächen. Im Rahmen der Neufassung wurden diese Einwände berücksichtigt und die Flugbetriebsflächen für den Segelflugbetrieb nunmehr so gestaltet, dass ausreichend Platz für 2 Windenschleppbahnen mit einer jeweiligen Länge von 1.100 m, einer Flugzeugschlepp- und Motorsegler-S/L-Bahn mit einer Gesamtlänge von 1.050 m, einer Segelflug-Landebahn mit einer Länge von 250 m, einer Motorsegler- und Segelflug-Landebahn sowie Abstellflächen für Segelfluggelände vorhanden ist. Die Einwendungsführer machen nunmehr geltend, dass die AFG sämtliche Kosten der Verlagerung zu tragen habe, keine Nutzungseinschränkungen während der Bauzeit bestehen dürften und die für die Erschließung vorgesehene Straße einschließlich Aussagen über deren Ausbauzustand in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen sei.

Die Planfeststellung bewirkt nach Art. 75 Abs. 1, 2 Satz 1 BayVwVfG neben der Feststellung der Zulässigkeit aller vom Plan erfassten Vorhaben und Maßnahmen im Hinblick auf die davon berührten öffentlichen Belange und den Ausschluss von sonst nach bürgerlichem Recht oder nach öffentlichem Recht in Betracht kommenden Unter-

lassungs-, Änderungs- und Beseitigungsansprüchen grundsätzlich keine weitergehenden privatrechtlichen Wirkungen oder eine Enteignungswirkung. Insbesondere überträgt die Planfeststellung keine privatrechtlichen Rechte auf die AFG, selbst wenn diese unabdingbare Voraussetzung dafür sind, dass das Änderungsvorhaben durchgeführt werden kann. Soweit fremde Rechte der Verwirklichung des Vorhabens entgegen stehen, muss gegebenenfalls, wenn – wie hier – das Vorhaben im öffentlichen Interesse liegt und dem Gemeinwohl im Sinne von Art. 14 Abs. 3 GG dient, ein gesondertes Enteignungsverfahren durchgeführt werden, das mit der Planfeststellung selbst grundsätzlich nichts zu tun hat und durch diese auch nicht entbehrlich oder ersetzt wird, aber nach § 28 Abs. 2 LuftVG präjudiziert wird. Die Auswirkungen auf das Nutzungsrecht der AVS sind jedoch im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.
Gemäß Art. 1, 2 Abs. 1 Nr. 3 BayEG kann das grundstücksbezogene persönliche Recht des AVS Gegenstand einer (selbständigen) Enteignung sein.

Auf den neu auszuweisenden Betriebsflächen für den Segelflug wird der AVS bzw. andere Segelflugvereine Flugbetrieb im bisherigen Umfang durchführen können. Deshalb haben die Einwendungsführer auch gegen Lage und Umfang dieser Flächen ihre Einwendungen nicht aufrecht erhalten. Durch die geplanten Betriebsflächen bleibt Segelflugbetrieb auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg auch künftig möglich. Die AFG hat auch angekündigt, die neuen Betriebsflächen durch eine entsprechende Änderung des Nutzungsvertrages dem AVS wieder zur (Mit-)Nutzung zu überlassen. Die Voraussetzungen für den Segelflugbetrieb bleiben somit auch nach Verwirklichung des Vorhabens erhalten (s.a. 5.12).
Für das Segelflugzentrum ist eine ausreichende Erschließung im Süden vorgesehen.

Der Einwand der AVS und der Vereine reduziert sich somit letztlich auf die finanzielle Abwicklung des Vertragsverhältnisses und auf eine störungsfreie Benutzbarkeit während der Bauphase. Hierzu hat die AFG vorgetragen, dass für Errichtung von Ersatzgebäuden für das Segelflugzentrum sowie das Herrichten des Erschließungswegs dem AVS ein angemessener Betrag zu Verfügung gestellt werde. Weitergehende Entschädigungsforderungen seien nicht gerechtfertigt, da durch die Verlagerung keine erheblichen Nachteile für die Segelflugvereine entstünden. Der Bauablauf sehe bereits in der ersten Bauphase die Herrichtung des neuen Segelfluggeländes vor; durch das Herrichten des Erschließungswegs sei gesichert, dass keine Unterbrechungen des Segelflugbetriebs erfolgen würden.

Es ist festzustellen, dass die Verlegung der Segelflugflächen als Teilkonzept der Ausbauplanung und im öffentlichen Interesse erforderlich ist und hierdurch verursachte Beeinträchtigungen des AVS in der Ausübung seiner Rechte aus der Nutzungsvereinbarung vom 02.12.1968 in ihrer aktuellen Fassung hinter den Interessen am Ausbau zurückstehen müssen. Sollte es zu keiner Einigung zwischen dem AVS und der Vorhabensträgerin kommen, wäre das persönliche Recht des AVS enteignungsfähig; im Rahmen eines solchen Enteignungsverfahrens würde eine Entscheidung über eventuelle Entschädigungsansprüche des AVS getroffen werden.

Die Anträge der Segelflugvereine, vertreten durch die Rechtsanwälte Rick und Partner, in ihrem Schriftsatz vom 08.08.2000, dass in Ergänzung der Planfeststellung auch Aussagen über die Höhe der Entschädigung zu treffen seien und die Aufstellung eines Sozialplans vorzusehen sei, werden zurückgewiesen. Soweit die Anträge auf Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG gestützt werden, ist zu sagen, dass diese Vorschrift nicht Entschädigungsansprüche wegen Enteignung er-

fasst; solche können den Berechtigten in einem gegebenenfalls nachfolgenden Enteignungsverfahren zuerkannt werden (s.o.).

5.15.4 Existenzgefährdung der Campingplatzbetreiber

Auf den Grundstücken Fl. Nrn. 1575, 1576 und 2417 der Gemarkung Mühlhausen besteht ein Unternehmen, das Handel mit und den Reparaturbetrieb von Wohnmobilen/Caravans, einen Campingplatz, der zum Großteil von Dauercampern genutzt wird, betriebt; außerdem befinden sich auf diesem Gelände ein Hotel und ein Restaurant zur Bewirtung der Gäste des Campingplatzes. Schließlich existiert für einen Teilbereich dieses Grundstücks ein Bebauungsplan, nach dem dort 48 Ferienhäuser mit einer jeweiligen Wohnfläche von 50 bis 60 qm errichtet werden können. Der Betreiber und Eigentümer der Anlage bzw. der Grundstücke wendet gegen den Antrag der AFG ein, dass hierdurch sein Unternehmen gefährdet sei.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Die Grundstücke sind einem äquivalenten Dauerschallpegel von maximal 57 dB(A) ausgesetzt und liegen außerhalb der Lärmkontur für Maximalpegel > 16 x > 80 dB(A). Bei der Abwägung mit den Belangen des Lärmschutzes wurde dargestellt, dass auch das Wochenendhausgebiet sowie Campingplätze keinen höheren Schutz genießen als allgemeine Wohngebiete. Insofern sind Maßnahmen des passiven Schallschutzes nicht veranlasst. Für den Nachtzeitraum ergeben sich unter Einbeziehung von Spätlandungen und Triebwerksprobeläufen Belastungen, die regelmäßig deutlich unterhalb von 40 dB(A) – äquivalenter Dauerschallpegel – und 6 x > 65 dB(A) Maximalpegel liegen. Soweit sich die Eigentümer speziell gegen die Belastung durch Triebwerksprobeläufe wenden, sind diese nur prognostisch Gegenstand dieses Verfahrens. Diese wurden vielmehr mit Bescheid vom 2.12.1998 für die Zeit zwischen

5.00 Uhr und 6.00 Uhr Ortszeit mit Einschränkungen zugelassen; seitdem wurde auch die Lärmschutzhalle hierzu vollständig ertüchtigt.

Zusätzliche relevante Gesichtspunkte, die nicht bereits im Rahmen der Abwägung zu den einzelnen Belangen von Bedeutung waren, sind nicht gegeben.

5.15.5 Existenzgefährdung einer Gärtnerei

Von den Eigentümern der Grundstücke Fl .Nrn. 2193/2, 2201,2202, 2226, 2229, 2230, 2232 - 2234 und 2239 der Gemarkung Lechhausen wurde eingewandt, dass durch das Ausbauvorhaben die auf diesen Grundstücken betriebene Gärtnerei in Folge der Immissionen des Flugplatzes in ihrer Existenz gefährdet sei. Die betroffenen Grundstücke liegen nördlich der BAB A 8 und werden landwirtschaftlich genutzt; für die Grundstücksbebauungen wurden Genehmigungen als privilegiertes Außenbereichsvorhaben (Gartenbaubetrieb) erteilt.

Der Einwand ist zurückzuweisen. Die betroffenen Grundstücke liegen im Bereich, der im Prognosezustand eine Maximalpegelbelastung im ungünstigsten Fall von 62 dB(A) aufweist. Soweit sich ein Gebäude mit Aufenthaltsräumen innerhalb der Lärmkontur der Maximalpegel von > 16 x > 80 dB(A) befindet, wird Schallschutz nach Maßgabe der Festsetzungen in diesem Beschluss gewährt. Qualitative Beeinträchtigungen der Gartenbauprodukte sowie Absatzeinbußen wegen der Nähe zum Ausbauvorhaben sind nicht zu befürchten. Potenzielle Veränderungen im Grundstückswert sind hinzunehmen.

Zusätzliche Gesichtspunkte, die nicht bereits im Rahmen der Abwägung zu den einzelnen betroffenen Belangen von Bedeutung waren, sind nicht ersichtlich.

5.15.6 Minigolfplatz

Die AFG hat am 14.9.2001 zum 31.12.2001 wirksam den Nutzungsvertrag vom 27.8.1993 betreffend der Überlassung einer ca. 3.000 qm^2 großen Fläche auf dem Gelände des Verkehrslandeplatzes Augsburg zum Zwecke des Betriebs einer Miniaturgolfanlage mit Hindernisbillard und Trick-In gekündigt. Insoweit wird bei Realisierung des Änderungsvorhabens in keinen bestehenden zivilrechtlichen Vertrag eingegriffen.

Zugleich hat die AFG ihre Bereitschaft zu Verhandlungen für die Fortsetzung des Nutzungsvertrags zu geänderten Konditionen angekündigt und im Übrigen ihr Interesse bekundet, auch im Zuge der Umsetzung der Ausbauplanung an geeigneter Stelle den Betrieb des Minigolfplatzes zu ermöglichen.

Deshalb stehen die privatrechtlichen Belange des Betreibers der Minigolfanlage dem Antrag der AFG rechtserheblich nicht entgegen.

5.15.7 Affinger Vertrag

Die Gemeinde Affing hat vorgetragen, dass das Änderungsvorhaben der AFG, insbesondere die Veränderungen im Bereich der S/L-Bahn sowie die fehlende Antragsbegrenzung auf 75.000 Flugbewegungen pro Jahr, einen Verstoß gegen den sog. Affinger Vertrag darstellten, so dass der Antrag der AFG abzulehnen sei.
Der Affinger Vertrag ist eine privatrechtliche Vereinbarung zwischen der AFG und der Gemeinde Affing (s.o. C.I.6.5).
Dieser Einwand wird zurückgewiesen.

5.15.7.1 Begrenzung der Flugbewegungen

Gem. § 2 b) dieses Vertrags verpflichtet sich die AFG, die Zahl der Motorbewegungen auf 75.000 pro Jahr für die Vertragsdauer (bis 31.12.2004) zu beschränken.
Es besteht keine Veranlassung, die zivilrechtliche Selbstbeschränkung der AFG auch öffentlichrechtlich)ungeachtet des Verfahrens) festzuschreiben.
Es gibt derzeit auch keinen Grund, den möglichen Konflikt zwischen der Betriebspflicht der Flugplatzunternehmerin und der Verpflichtung zur Einhaltung einer Obergrenze an Flugbewegungen vertieft zu behandeln. Die derzeitige Entwicklung der Bewegungszahlen einschließlich der entsprechenden Prognose bis Ende 2004 lässt nicht erwarten, dass sich diese Thematik zum Problem verdichtet.

5.15.7.2 Verlängerung der S/L-Bahn

Gem. § 2 a) Sätze 1 und 2 des Affinger Vertrags hat die S/L-Bahn mit der gegenwärtig bestehenden Gesamtlänge von 1.280 m unverändert zu bleiben und die AFG keinen Antrag auf Verlängerung dieser Bahn zu stellen.
Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden an beiden Bahnenden die Stoppbahnen verlängert; die Lage der Schwellen bleibt unverändert. Die Stoppbahnen sind als zusätzliche Sicherheitsfläche im Falle eines Startabbruchs kein Bestandteil der S/L-Bahn, so dass diese auch nicht verlängert wird.
Soweit die Gemeinde Affing vorträgt, ein Zivilgericht würde es der AFG untersagen, den Antrag auf Verlängerung der S/L-Bahn zu stellen und ein entsprechendes zivilgerichtli-

ches Urteil würde eine Entscheidung treffen, die materiell im Widerspruch zu diesem Planfeststellungsbeschluss stehen würde, ist auch dieser Einwand zurückzuweisen. Dieser Planfeststellungsbeschluss steht nicht im Widerspruch zu § 2 a) des Affinger Vertrags, da – wie bereits dargelegt – rechtlich keine Verlängerung der S/L-Bahn verfügt wird. Im Übrigen hat das LG Augsburg die Klage der Gemeinde Affing gegen die AFG auf Einhaltung des Affinger Vertrags mit Endurteil vom 6.4.2001 abgewiesen und keinen Widerspruch des AFG-Antrags zu diesem Vertrag gesehen. Zwar hat die Gemeinde Affing mit Schriftsatz vom 18.5.2001 gegen das Urteil des LG Augsburg Berufung eingelegt und diese mit Schreiben vom 7.8.2001 begründet; auch aus dieser die Berufungsbegründung lässt sich nichts entnehmen, was für eine rechtliche Diskrepanz zwischen dem Affinger Vertrag und der vorliegenden Entscheidung spräche.

6. Gesamtabwägung

Dem Antrag der AFG war mit den sich aus dem verfügenden Teil ergebenden Einschränkungen stattzugeben.

Das öffentliche Verkehrsinteresse und damit die Notwendigkeit des Änderungsvorhabens sind gegeben.

Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Gemeinden, Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen, sowie der Einwendungen wurde geprüft, ob durch das Änderungsvorhaben die gesetzlichen Vorgaben eingehalten sowie die öffentlichen und privaten Belange unzumutbar beeinträchtigt werden.

Im Wesentlichen mussten Belange des Lärmschutzes, der Wasserwirtschaft, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, des Städtebaus sowie der Inanspruchnahme von Privateigentum (Art. 14 GG) abgewogen werden.

Das Luftamt Südbayern hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht nur jeden einzelnen der berührten Belange gegen das Interesse an dem Änderungsvorhaben abgewogen, sondern auch eine Abwägung aller gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit gegen das Interesse an dem Änderungsvorhaben vorgenommen.

Wie bereits in der Begründung zu den einzelnen abwägungserheblichen Belangen ausführlich dargelegt wurde, waren diese einzelnen öffentlichen und privaten Belange unter Berücksichtigung des Beschlussinhalts und der festgesetzten Nebenbestimmungen gegenüber den Belangen des Luftverkehrs nicht gewichtiger.

Auch bei einer Gesamterwägung ergibt sich, dass das öffentliche Interesse am bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg, das insbesondere in den verkehrspolitischen Forderungen des LEP Bayern, des Gesamtverkehrsplans Bayern und der Regionalplanung formuliert ist, die negativen Auswirkungen auch in seiner Gesamtheit überwiegt.

Der Planfeststellungsbeschluss bedingt zwar eine gewisse Zurückstellung öffentlicher und privater Belange, im Rahmen der Gesamtabwägung war hier jedoch besonders zu berücksichtigen, dass

- das Änderungsvorhaben mit allen seinen Einzelmaßnahmen als Reaktion auf den gesteigerten luftverkehrlichen Bedarf im Bereich des Regionalflugverkehrs anzusehen ist, diese Entwicklung alle (verkehrlich wichtigen) Regionalflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland betrifft und die Ausbauplanungen der AFG eine Verbesserung der Flugplatzanlage bewirken, wie sie von vielen anderen Regionalflughäfen ebenfalls geplant, gegenwärtig ausgeführt oder bereits verwirklicht wurden,

- die fluglärmbedingten negativen Auswirkungen auf die Umgebung zwar erheblich sind, die Schwelle der Unzumutbarkeit sowie der Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen jedoch räumlich auf Gebiete, die bereits gegenwärtig vorbelastet sind, beschränkt bleiben,

- durch das Änderungsvorhaben die Flugplatzanlage einen höheren Sicherheitsstandard als bisher aufweisen wird und Möglichkeiten zur Verbesserung des Passagierkomforts geschaffen werden und diese Verbesserungen im öffentlichen Interesse liegen, und

- durch die Ausweisung von überbaubaren Flächen mit unterschiedlichen Nutzungsbestimmungen auf dem Flugplatzgelände die Ansiedlung neuer luftfahrtaffiner Gewerbe ermöglicht und damit die Chance geschaffen wird, zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen.

Als entscheidende Gesichtspunkte im Rahmen der Abwägung war schließlich zu beachten, dass Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens nicht die erstmalige Anlegung eines Flugplatzes war, vielmehr der Landeplatz bereits seit den 60iger Jahren besteht und zwischenzeitlich zu einer für die Region unverzichtbaren Verkehrseinrichtung geworden ist, die nicht nur der Wirtschaft insgesamt sowie einzelner Betriebe dient, sondern durch die Schaffung der Möglichkeit der Durchführung von Linienverkehr auch den Bewohnern der nahen und weiteren Umgebung Nutzen bringt und der Ausbau mit gewährleistet, dass der Flugplatz auch unter Berücksichtigung gesteigerter luftverkehrlicher Anforderungen seine ihm – insbesondere landesplanerisch – zugewiesene Aufgabe fortgesetzt erfüllen kann. Weiterhin war entscheidend, dass mit diesem Beschluss nicht allein durch passiven Schallschutz und Außenwohnbereichsentschädigung den Belangen des Lärmschutzes Rechnung getragen wird, sondern aktive Beschränkungen zu lärmsensiblen Zeiten bereits bestehen und im Rahmen der Anpassung der Betriebsgenehmigung zusätzlich geprüft werden und der Hubschrauber-Schulflugbetrieb außerhalb dieses Verfahrens bereits eingeschränkt wurde.

7. Begründung der straßenrechtlichen Entscheidungen

Die Einziehung der Teile von Straßen beruht auf Art. 8 Abs. 1 Satz 1, Abs. 5, Art. 6 Abs. 6 BayStrWG. Sie ist durch überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls gerechtfertigt.

Überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls liegen vor, wenn die Vorteile der Einziehung größer sind als ihre Nachteile. Bei dieser Prüfung erfolgte eine Abwägung der für und gegen die Einziehung sprechenden Belange. Hierbei war insbesondere zu berücksichtigen, dass der Gemeingebrauch an einer öffentlichen Straße im öffentlichen Interesse liegt. Die eingezogenen Wegeteile hatten bisher Verkehrsbedeutung insbesondere zur Erschließung einzelner Grundstücke. Im Rahmen der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses wurde jedoch bereits dargestellt, dass das Interesse an einer unveränderten Zufahrtsmöglichkeit zu den einzelnen Grundstücken hinter dem Interesse am Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg zurückzustehen hat. Insofern liegen den Einziehungen überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls zugrunde. Die Erschließung der betroffenen und der sonstigen Grundstücke bleibt gesichert.

8. Begründung der sofortigen Vollziehbarkeit

Dieser Planfeststellungsbeschluss betrifft die Änderung eines Landeplatzes mit beschränktem Bauschutzbereich. Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gem. § 10 Abs. 6 Satz 1 LuftVG keine aufschiebende Wirkung.

9. Begründung der Kostenentscheidung

Das Änderungsplanfeststellungsverfahren ist nach den §§ 1 ff. der Kostenverordnung zur Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) kostenpflichtig. Die Kosten trägt die AFG als Antragstellerin.
Die Gebühr ergibt sich aus § 2 Abs. 1 LuftKostV i.V.m. Abschnitt V. Nr. 7b des Gebührenverzeichnisses hierzu.
Die Gebührenhöhe innerhalb des Gebührenrahmens bemisst sich u.a. nach der Schwierigkeit der Entscheidung, dem Aufwand der Behörde und der wirtschaftlichen Bedeutung des Verwaltungsaktes für die Antragstellerin. Die dementsprechend festgesetzte Gebühr ist angemessen.
Die Auslagen werden gesondert festgesetzt.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann Klage erhoben werden. Die Klage muss innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23, 80539 München, erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule i.S.d. Hochschulrahmengesetzes als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbands des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Beschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden. § 58 VwGO gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Hinweise zur Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird – da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären – allen Betroffenen und denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern, in den Gemeinden ortsüblich sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekanntgemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie einer Ausfertigung des festgestellten Plans werden bei den Städten Aichach, Augsburg, Gersthofen, Friedberg und Neusäß sowie der Gemeinde Affing zwei Wochen zur Einsicht ausliegen;

Ort und Zeit der Auslegung werden im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – , 80534 München angefordert werden.

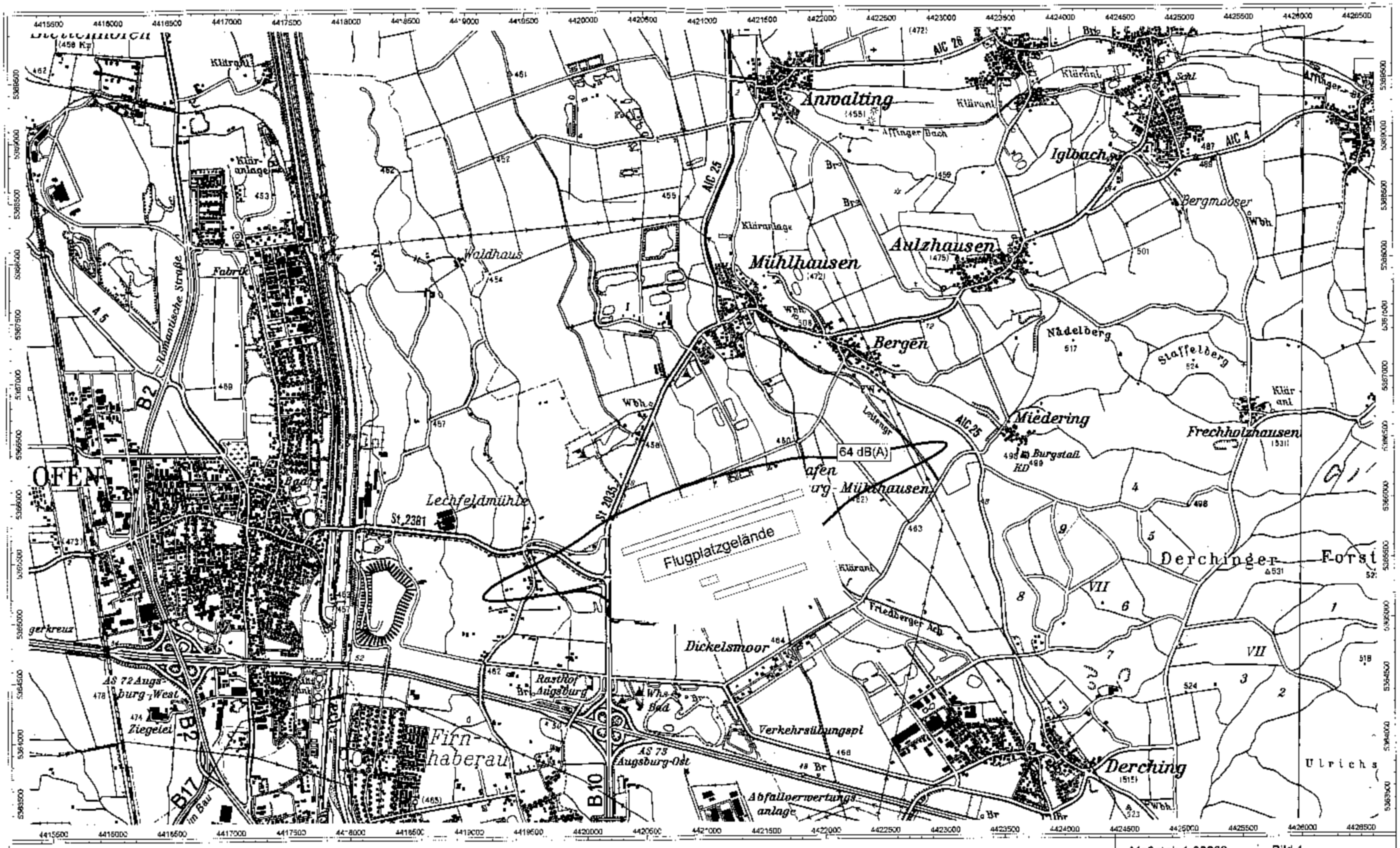
Lutz
Regierungsdirektor

Anhang

- Bild 1 Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm) M = 1 : 30.000 vom 21.11.01
- Bild 2 Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm) M = 1 : 30.000 vom 21.11.01
- Bild 3 Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm) M = 1 : 30.000 vom 21.11.01
- Bild 4 Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm) M = 1 : 30.000 vom 21.11.01
- Bild 9 Kurve mit 19 x 85 dB(A) Maximalpegel M = 1 : 20.000 vom 27.11.01
- Bild 10 Kurve mit 16 x 80 dB(A) Maximalpegel M = 1 : 30.000 vom 27.11.01
- Bild 11 Kurve mit 12 x 70 dB(A) Maximalpegel M = 1 : 55.000 vom 27.11.01

Anlage

Abkürzungsverzeichnis



Maßstab 1:30000 | Bild 1

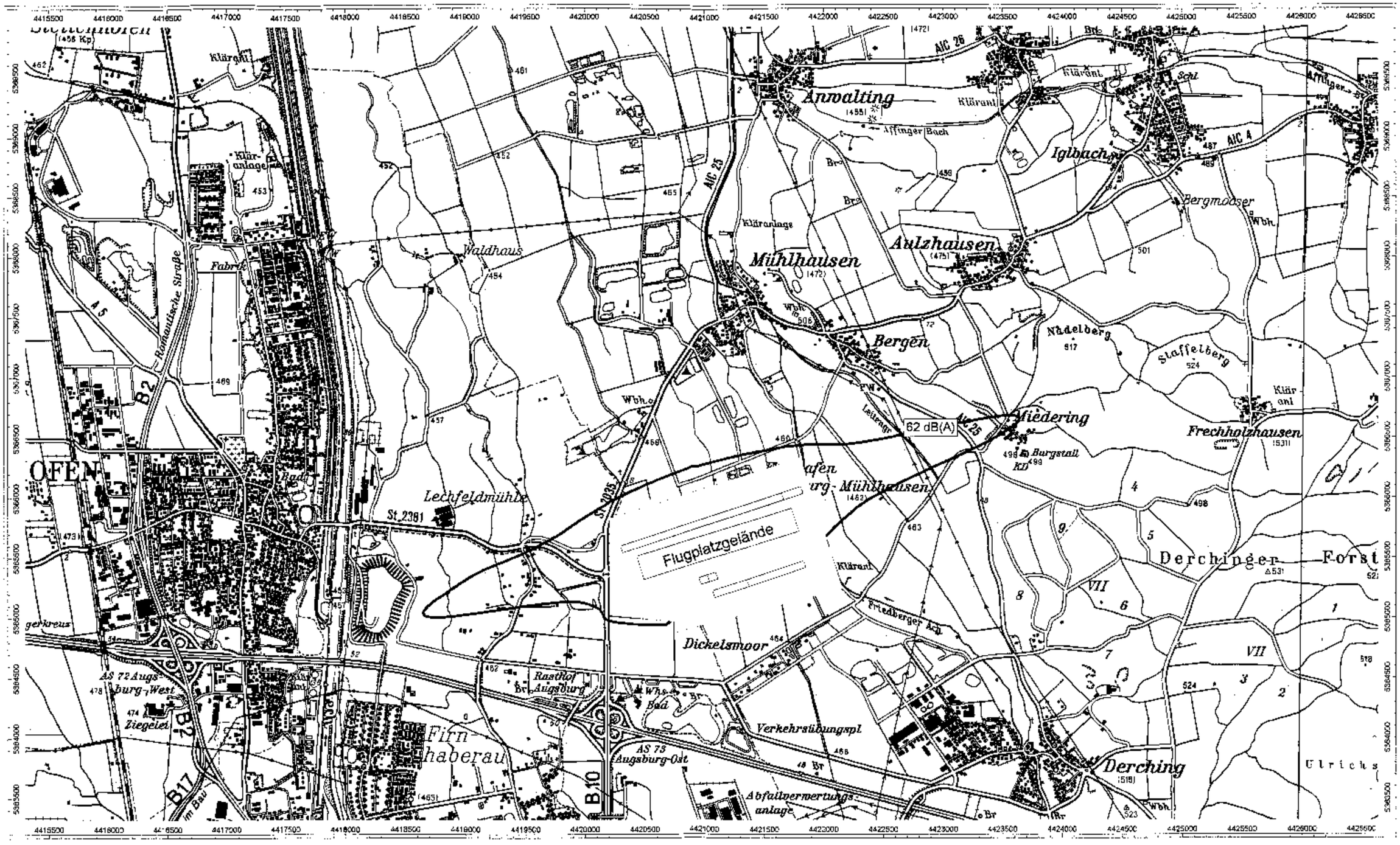
Schalltechnische Untersuchung
zur geplanten Erweiterung
des Verkehrslandeplatzes Augsburg
(ergänzende Untersuchungen)

ACB-0400-1833/28

Beurteilungspegel
(Flug- und Bodenlärm)
Prognose 2010 - Werktag / tags (6°°-22°°)

Bearbeitung: RCCON GmbH

Programm: Cadna/A Version 3.00.92
Datei: 2010_werk_4_mRuhe_Druck.cna
Druckdatum: 21.11.01



Schalltechnische Untersuchung
zur geplanten Erweiterung
des Verkehrslandeplatzes Augsburg
(ergänzende Untersuchungen)

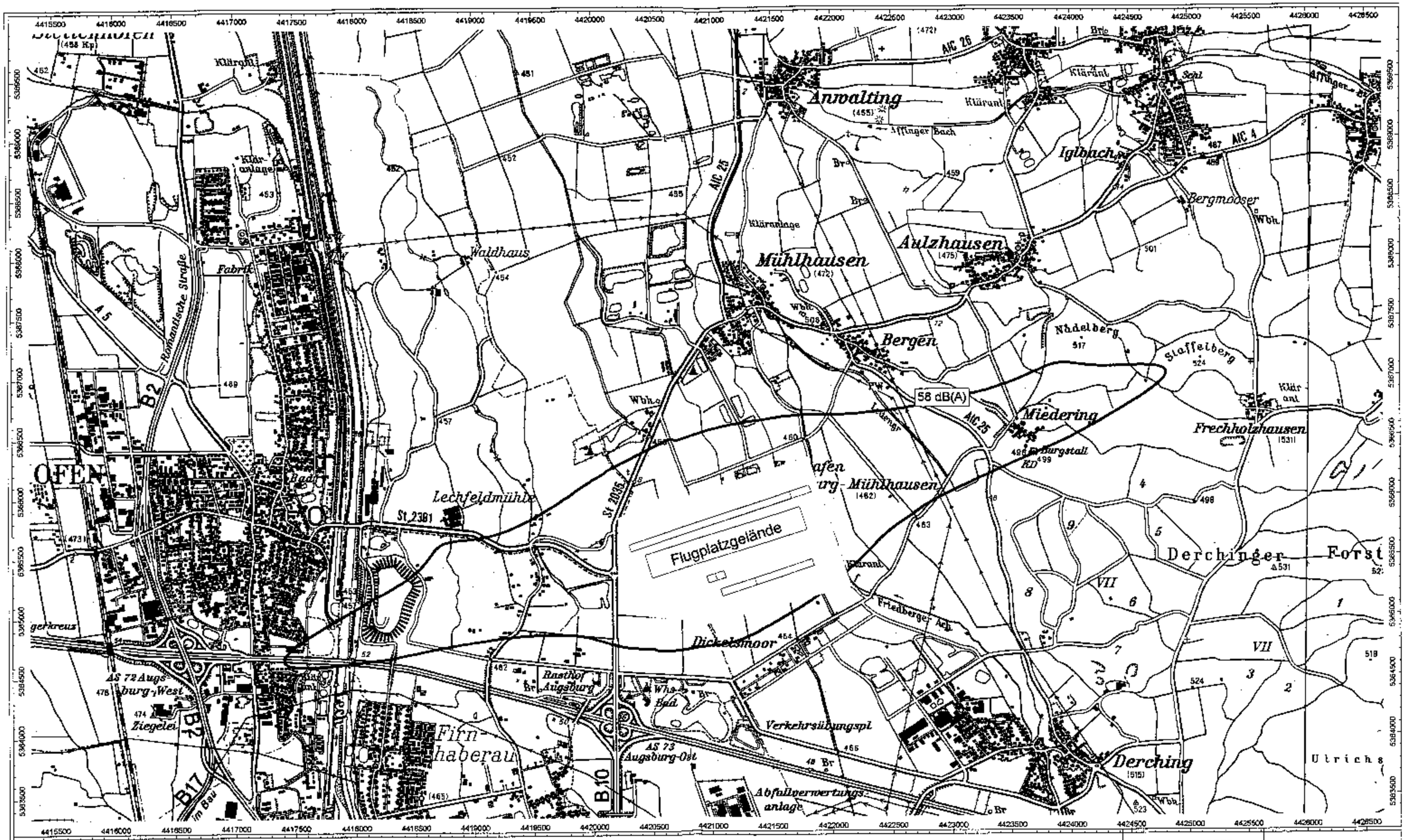
ACB-0400-1833/28

Beurteilungspegel
(Flug- und Bodenlärm)
Prognose 2010 - Werktag / tags (6°°-22°°)

Maßstab 1:30000 Bild 2

Bearbeitung: ACCON GmbH

Programm: Cadna/A Version 3.00.92
Datei: 2010_werk_4_mRuhe_Druck.cna
Druckdatum: 21.11.01



Schalltechnische Untersuchung
zur geplanten Erweiterung
des Verkehrslandeplatzes Augsburg
(ergänzende Untersuchungen)

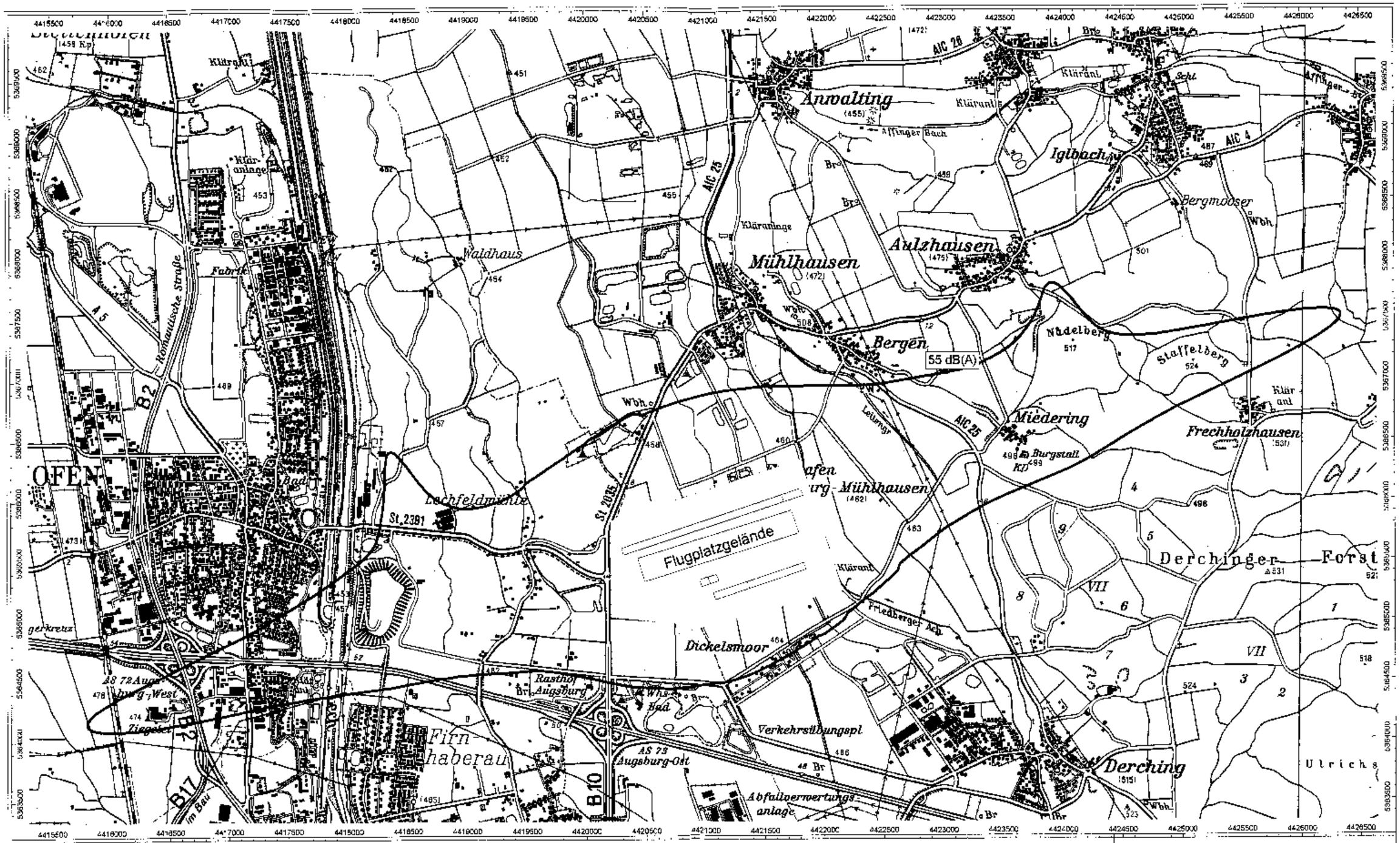
ACB-0400-1833/28

Beurteilungspegel
(Flug- und Bodenlärm)
Prognose 2010 - Werktag / tags (6°°-22°°)

Maßstab 1:30000 | Bild 3

Bearbeitung: RCCON GmbH

Programm: Cadna/A Version 3.00.92
Datei: 2010_werk_4_mRuhe_Druck.cna
Druckdatum: 21.11.01



Maßstab 1:30000 | Bild 4

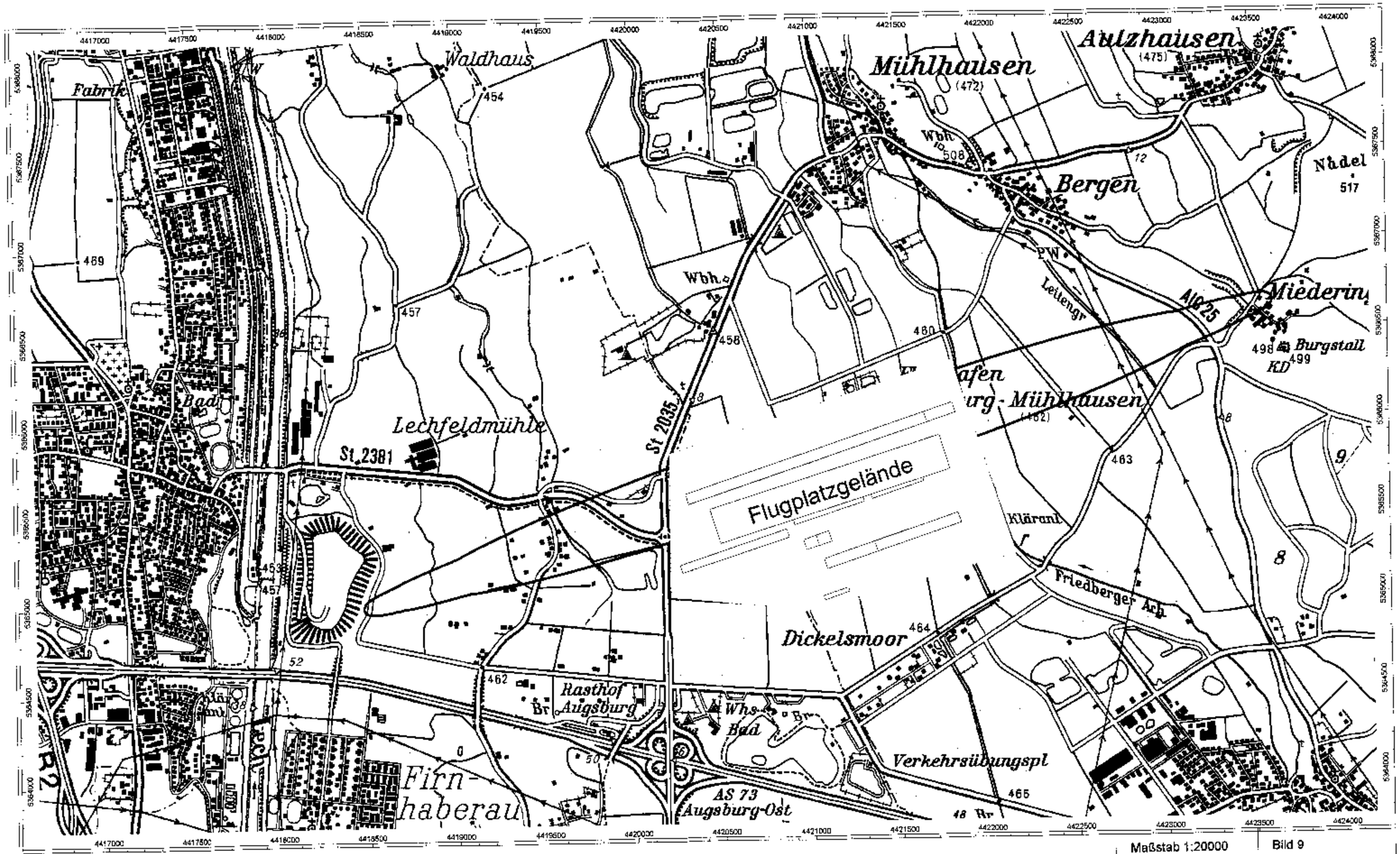
Schalltechnische Untersuchung
zur geplanten Erweiterung
des Verkehrslandeplatzes Augsburg
(ergänzende Untersuchungen)

ACB-0400-1833/28

Beurteilungspegel
(Flug- und Bodenlärm)
Prognose 2010 - Werktag / tags (6°°-22°°)

Bearbeitung: RCCON GmbH

Programm: Cadna/A Version 3.00.92
Datei: 2010_werk_4_mRuhe_Druck.cna
Druckdatum: 21.11.01



Maßstab 1:20000 | Bild 9

Schalltechnische Untersuchung
zur geplanten Erweiterung
des Verkehrslandeplatzes Augsburg
(ergänzende Untersuchungen)

ACB-0400-1833/28

Kurve mit 19 x 85 dB(A) Maximalpegel
Betriebsrichtungsverteilung 100 % West; 100 % Ost

Prognose 2010 - Werktag / tags (6°°-22°°)

Bearbeitung: RCCON GmbH

Programm: Cadna/A Version 3.00.92
Datei: 2010_werk_max19x85Druck.cna
Druckdatum: 27.11.01

Schalltechnische Untersuchung
zur geplanten Erweiterung
des Verkehrslandeplatzes Augsburg
(ergänzende Untersuchungen)

ACB-0400-1833/28

Kurve mit 16 x 80 dB(A) Maximalpegel
Betriebsrichtungsverteilung 100 % West; 100 % Ost

Prognose 2010 - Werktag / tags (6°°-22°°)

Bearbeitung: RCCON GmbH

Programm: Cadna/A Version 3.00.92
Datei: 2010_werk_max16x80Druck.cna
Druckdatum: 27.11.01

Maßstab 1:55000

Bild 11

Schalltechnische Untersuchung
zur geplanten Erweiterung
des Verkehrslandeplatzes Augsburg
(ergänzende Untersuchungen)

ACB-0400-1833/28

Kurve mit 12 x 70 dB(A) Maximalpegel
Betriebsrichtungsverteilung 100 % West; 100 % Ost

Prognose 2010 - Werktag / tags (6°°-22°°)

Bearbeitung:	ACCON GmbH
Programm:	Cadna/A Version 3.00.92
Datei:	2010_werk_max12x70Druckv.cna
Druckdatum:	27.11.01

Anlage

A b k ü r z u n g s v e r z e i c h n i s

AbwV	Abwasserverordnung
ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
AFBG	Augsburger Flughafen Betriebs-GmbH
AFG	Augsburger Flughafen GmbH
AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches und anderer Gesetze
AIP	Luftfahrthandbuch
AK	Autobahnkreuz
AOPA-Germany	Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.
ÄPFB	Änderungsplanfeststellungsbeschluss
ASDA	verfügbare Startabbruchstrecke
AzB	Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an zivilen und militärischen Flugplätzen
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BayAbwAG	Bayerisches Abwasserabgabengesetz
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayLplG	Bayerisches Landesplanungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayRS	Bayerische Rechtsprechungs-Sammlung
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter

BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BewG	Bewertungsgesetz
BGBl	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes Immissionsschutzgesetzes
BNatSchG	Bundes-Naturschutzgesetz
BSB_5	biochemischer Sauerstoffbedarf in 5 Tagen aus der filtrierten Probe
BV	Bayerische Verfassung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CSB	chemischer Sauerstoffbedarf
DB	Deutsche Bahn AG
dB	Dezibel
dB(A)	Dezibel (A-bewertet) – ein nach DIN 45 633 frequenzbewerteter Schallpegel –
DES-L	Datenerfassungssystem für Landeplätze
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DIN	Deutsche Industrie-Norm
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
DTV	durchschnittliches Tages-Verkehrsaufkommen
DVO	Durchführungsverordnung
EG	Europäische Gemeinschaft
EGV	Vertrag der Europäischen Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EÜV	Eigenüberwachungsverordnung
EWS	Entwässerungssatzung
f, ff	folgend, folgende
Fl. Nr.	Flurnummer
FMG	Flughafen München GmbH
ft	feet (Fuß)

GG	Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland
GO	Gemeindeordnung
ha	Hektar
HEZ	Haupteinflugzeichen
HA	highly annoyed (stark belästigt)
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFR	Instrumentenflugregeln
IHK	Industrie- und Handelskammer
ILS	Instrumentenlandesystem
IP	Immissionspunkt
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR-OPS	Joint Aviation Requirements-Operations
l/sec	Liter pro Sekunde
LA	low annoyed (gering belästigt)
L_{Aeq}	äquivalenter Dauerschallpegel außen
LAI	Länderausschuss für Immissionsschutz
L_{Amax}	maximaler Außenschallpegel
LCN	Belastungsindex
LDA	verfügbare Landestrecke
L_{dn}	24 Stunden-Mittelungspegel
LEP	Landesentwicklungsprogramm
L_{eq}	äquivalenter Dauerschallpegel
LG	Landgericht
LLZ	Landekurssender
LuftBO	Betriebsordnung für Luftfahrtgerät
LuftKostV	Kostenverordnung zur Luftfahrtverwaltung
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVO	Luftverkehrs-Ordnung

LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
mg/l	Milligramm pro Liter
MPW	höchstzulässiges Gewicht
NA	not annoyed (nicht belästigt)
NAT70	number above threshold (Anzahl über Schwelle) 70 dB(A)
NH_4-N	Ammonium-Stickstoff
NfL	Nachrichten für Luftfahrer
OFD	Oberfinanzdirektion
OVG	Oberverwaltungsgericht
PAPI	optische Gleitweganzeige
PCN	Lastklassifikation
PPR	vorherige Genehmigung erforderlich
q	Äquivalenzparameter
REM	rapid eye movement (Schlafphase)
ROG	Raumordnungsgesetz
RP	Regionalplan
$R'_{w,res}$	Gesamt-Schalldämmmaß (der Außenbauteile)
RWY	Runway (Start-/Landebahn)
S/L-Bahn	Start- und Landebahn
St	Staatsstraße
TA	Technische Anleitung
TOC	gesamter organisch gebundener Kohlenstoff
TODA	verfügbare Startstrecke
TORA	verfügbare Startlaufstrecke
UL-Flugzeuge	Ultraleicht-Flugzeuge
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVU	Umweltverträglichkeits-Untersuchung
VDI	Verband Deutscher Ingenieure
VEZ	Voreinflugzeichen (OM)
VFR	Sichtflugregeln

VkBl	Verkehrsblatt
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WA	allgemeines Wohngebiet
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WHO	Weltgesundheitsorganisation
worst-case	ungünstigster Fall
WR	reines Wohngebiet