



# Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

20 AS 02.40014  
20 A 02.40015 bis 40017  
20 AS 02.40019  
20 A 02.40020  
20 AS 02.40021  
20 AS 02.40024  
20 A 02.40025  
20 AS 02.40026  
20 A 02.40043  
20 AS 02.40044  
20 A 02.40052 und 40053

## **NIEDERSCHRIFT**

über die mündliche Verhandlung  
des 20. Senats des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs

in der Verwaltungsstreitsache Stadt Friedberg u.a.  
gegen Freistaat Bayern  
wegen Planfeststellung für den Verkehrsflughafen Augsburg

Beginn: je 9.00 Uhr  
Ende: 19.00 Uhr (17.2.)  
15.45 Uhr (18.2.)

**am Montag. 17. Februar 2003**  
**Dienstag. 18. Februar 2003**

Gegenwärtig sind die Mitglieder des Senats:  
Vorsitzender Richter am VGH Dr. Reiland  
Richter am VGH Guttenberger  
Richter am VGH Brandl  
ferner  
Angestellte Prinz-Mansilla (am 17. Februar 2003) und  
Angestellte Graiss (am 18. Februar 2003) als stellvertretende Urkundsbeamtinnen.

Zur Verhandlung haben sich eingefunden:

Anwesend am 17. u. 18. Februar 2003:

1. Für die Kläger:
  - zu 1., 15 bis 17: Erster Bürgermeister Bergmair und Kommunalreferent Basch der Klägerin zu 1, Rechtsanwalt Dr. Steichele
  - zu 2 : Oberverwaltungsrat Eisen und Verwaltungsamtsrat Adolf mit Rechtsanwalt Dr. Eiding und Rechtsanwältin Köhler
  - zu 3.: Erster Bürgermeister Deffner und Verwaltungsangestellter Mayr mit Rechtsanwalt Dr. Eiding und Rechtsanwältin Köhler  
als Sachbeistände zu 2 und 3: Herr Heldmaier und Herr Faulenbach
  - zu 4. und 5: Erster Bürgermeister Habermann der Klägerin zu 4, Rechtsanwalt Dr. Bachelin
  - zu 6.: Erster Bürgermeister Fuchs mit Rechtsanwalt Seitz
  - zu 7.-14.: Die Kläger persönlich mit Rechtsanwalt Rottner
2. für den Beklagten:

Oberlandesanwalt Wittstock von der Landesrechtsanwaltschaft Bayern mit Baudirektor Dr. Szymanski, den Oberregierungsräten Buchner und Ehinger sowie Amtmann Leidel von der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern  
als Sachbeistände: Herr Mihlan und Prof. Dr. Wolf
3. für die Beigeladene:

Rechtsanwalt Dr. Gronefeld mit Geschäftsführer Müller  
als Sachbeistände: ehem. Geschäftsführer der AFG Herr Scheidler sowie Herr Edel und Herr Mellmann.
4. Herr Albrecht als freier Mitarbeiter des Bundesverkehrsministeriums

Es wird öffentlich verhandelt.

Es ergeht

### **Beschluss:**

Die Verfahren der für die Sitzungsperiode ab 17. Februar 2003 Geladenen im Hauptsache- und Eilverfahren werden zur gemeinsamen Verhandlung verbunden.

Auf den Vortrag des Sachverhalts wird verzichtet.

Dem Gericht werden übergeben Schriftsätze der Rechtsanwälte Rottner und Auge vom 14.2.2003 und Schriftsätze der Rechtsanwälte Dr. Steichele und Kollegen vom 17.2.2003. Nebenstücke werden jeweils an Beklagten und Beigeladene übergeben. Ferner übergibt Herr Rechtsanwalt Dr. Eiding noch Exemplare seines bereits den übrigen Beteiligten in Abdruck zugegangenen Schriftsatzes vom 14.2.2003 mit Anlagen. Herr Dr. Eiding erklärt, die am Freitag gefaxten Unterlagen enthielten einige Blätter noch nicht, die jetzt übergeben werden (Anlagen 1 bis 5).

Die Fragen der Kapazität der Start- und Landebahn werden besprochen.

Der Senat gibt bekannt, dass er Herrn Albrecht, der auf die Ladung des Senats hin vom Bundesverkehrsministerium als freier Mitarbeiter entsandt wurde, im Sinne der Erstattung der amtlichen Auskunft hören möchte. Das Schreiben des BMV vom 11.2.2003 wird verlesen.

Herr Albrecht ergänzt: Ich bin Angestellter des Frankfurter Flughafens.

Die Art und Weise, wie Herr Albrecht gehört werden soll, wird erörtert.

Das Gericht schlägt vor, ihn zunächst als Sachverständigen zu hören und dem BMV zu überlassen, ob es später die gemachten Aussagen auch als eigene übernehmen will. Einer Anhörung als Ersteller einer amtlichen Auskunft wird von Klägerseite, vor allem von Herrn Rechtsanwalt Rottner, widersprochen, mit der Anhörung als Sachverständiger besteht jedoch Einverständnis. Herr Rechtsanwalt Dr. Eiding widersetzt sich auch einer eventuellen nachherigen Würdigung als amtliche Auskunft.

Es ergeht

### **Beschluss:**

Herr Albrecht ist als Sachverständiger zu Fragen der Kapazität der Start- und Landebahn des Augsburger Flughafens mündlich zu hören.

Nach gesetzlicher Belehrung gibt der Sachverständige zur Person an:

Klaus Albrecht, 42 Jahre, Leiter des Planungsbüros für Luftraumnutzer am Frankfurter Flughafen, wohnhaft in Walldorf, mit den Beteiligten nicht verwandt und nicht verschwägert.

Die Aussagen des Sachverständigen zur Sache werden in die Erörterung eingebunden.

Zu dem Inhalt der Planung bezüglich Kapazität der Bahn wird das Luftamt befragt.

Das Luftamt erklärt: Wir wollten uns bei der Planfeststellung an die Vorgaben des ICAO Annex 14 halten. Die beiden Enden der Bahn (nach den Schwellen) sind Stoppbahnen. In der Tragfähigkeit und auch sonst unterscheiden sich die Stoppbahnen nicht von der Startbahn. Nach Annex 14 müssen die Stoppbahnen nicht die gleiche Tragfähigkeit haben wie die Startbahn, können es aber. Stoppbahnen sind nur für Startabbrüche da. Die Rollweeinmündungen am Beginn der Stoppbahnen dienen dem Einrollen der Flugzeuge vor dem Start, aber nicht zum Start. Sie können auch zum Ausrollen vom Startabbruch benutzt werden. Die Verlängerung der Stoppbahnen dient vor allem zusätzlicher Sicherheit beim Startabbruch. Nach Ausbau des Flughafens wird für den Start die Fläche hinter der jeweiligen Schwelle nicht mehr freigegeben sein, sondern nur zum Rollen. Außenstarterlaubnisse für die Benutzung dieser Flächen zum Start werden nur mehr in Einzelfällen erteilt werden, insbesondere für die Benutzung durch Flugzeuge, die sonst auf dem Flugplatz nicht verkehren. Die Freigabe der Stoppbahnen für Startvorgänge durch die bisherigen Außenstarterlaubnisse war aus grundsätzlichen Erwägungen nicht fortzuführen. Eine Freigabe durch die Planfeststellung war nicht beantragt, da eine Einstufung als Stoppbahn beantragt war. Die ebenfalls beantragte Startvorlaufstrecke war luftrechtlich nicht einordenbar. Der Umstand, dass im Planfeststellungsantrag die eben diskutierten Strecken hinter dem startenden Flugzeug in TORA, TODA und ASDA eingerechnet waren, haben wir nicht für entscheidend gehalten, da wir gegenüber diesen Zahlenangaben die verbale Bezeichnung als Stoppbahn bzw. Startvorlaufstrecke für rechtlich maßgebend gehalten haben. In die LDA können die Stoppbahnen nicht eingerechnet werden, weil dort nur die Startbahn berücksichtigt werden darf.

Zum Sicherheitsstreifen und zur RESA übergibt das Luftamt ein Schreiben an das BMV vom 24.6.2002 mit Antwort vom 13.8.2002. Die Schreiben werden verlesen.

Ergänzend erklärt das Luftamt: Dementsprechend befindet sich an den Enden der Stoppbahnen nur jeweils der Sicherheitsstreifen von 60 m Länge.

Zur allgemeinen Frage, warum die Angaben über die verschiedenen Funktionsstrecken gemäß ICAO Annex 14 in der Planfeststellung gegenüber den Zahlen im Antrag in verschiedener Hinsicht ermäßigt wurden, erklärt das Luftamt: Wir haben nach mündlicher Abklärung mit der Beigeladenen den Antrag so interpretiert, dass mit „Startvorlaufstrecke“ nur eine Außenstarterlaubnis gemeint war, die wir allgemein nicht erteilen würden. Ferner ist im zweiten Antrag ausdrücklich vermerkt, dass eine Verlängerung der Start- und Landebahn nicht beabsichtigt ist.

Herr Albrecht äußert sich zu diesen Angaben wie folgt: Es geht um die declared distance. Ich äußere mich nicht zu der „declaration“. Bei dieser mag es gute Gründe geben, die einzelnen Strecken nur in dieser Distanz zu deklarieren, insbesondere was den Verkehrsbedarf betrifft. Technisch sehe ich keinen Grund, die beiden Enden der Bahn nicht als Start- und Landebahn zu deklarieren. Dabei unterstelle ich das Gesagte, dass die technische Ausstattung der der Piste im übrigen entspricht. Bei anderen nationalen und internationalen Flughäfen besteht die Tendenz, alles was technisch möglich ist, auch als Start- und Landebahn zur Verfügung zu stellen, und so sind üblicherweise Flughäfen auch ausgewiesen.

Auf Frage: Vergleiche zu dem Thema, ob Stoppbahn und Freifläche im Vergleich zur Startbahn relativ groß sind, mit anderen Flughäfen sind schwierig, da insbesondere bei längeren Bahnen ohnehin schon eine gewisse Sicherheit eingebaut ist. Außerdem hängt es von dem jeweiligen Verkehr ab, wie viel Sicherheit benötigt wird.

Auf Vorhalt Herr Albrecht: Es ist richtig, dass die Hälfte der Strecke vom Abheben, die bis zu einer Höhe von 35 Fuß benötigt wird, über der TORA, also der Startbahn liegen muss, nach JAR-OPS.

Herr Albrecht weiter: Ich betone nochmals, dass die Notwendigkeit von Stoppbahnen und Freiflächen bei kürzeren Startbahnen eher größer ist als bei längeren. Entscheidend für die Wahl der Bahnlängen ist aber immer die Art des Fluggeräts, das verkehren soll. Unabhängig vom erwarteten Fluggerät kann ich mich nicht zu der Frage äußern, ob das Verhältnis von Startbahn und Stoppbahnen "unharmonisch" ist.

Auf weitere Frage: Wäre die LDA länger, würde meiner Meinung nach die Sicherheit nicht leiden, allerdings werden Piloten bei einer kürzeren LDA darauf achten, die Landung dort zu Ende zu bringen. Dann werden Piloten tendenziell früher aufsetzen.

Auf weitere Frage Herr Albrecht: Meine Kenntnisse schöpfe ich aus der Berufserfahrung. Ich habe keine technische oder fliegerische Ausbildung.

Herr Dr. Szymanski abschließend zu den Gründen der Entscheidung über die einzelnen Bahnteile: Ich weise darauf hin, dass die protokollierte Konzession des BMV bezüglich der Freifläche sich auf die Planfeststellung bezieht und bei einer Verlängerung der Startbahn so nicht mehr gelten würde. Dann müsste die RESA im jeweiligen Anschluss bereitgestellt werden, was nach meiner Kenntnis im Westen wegen der dortigen Hindernissituation (Antennen, Straße) Schwierigkeiten machen würde.

Auf Fragen verschiedener Kläger, u.a. der Stadt Gersthofen, wie sich nach der Planfeststellung die weitere Handhabung seitens des Luftamts und der AFG darstellen wird, verweist das Luftamt auf seine bisherigen Erklärungen. Die AFG gibt keine weitere Erklärung ab.

Die Sitzung wird von 11.35 bis 11.45 Uhr unterbrochen.

Herr Dr. Szymanski auf Frage zur Festigkeit der Rollbahnen: 1. Sie wurde festgestellt wie beantragt, 2. halte ich die Festigkeit für sinnvoll, weil über diese Strecke zum Start gerollt wird. Laut Herrn Szymanski würde bei einem Anrollen des Flugzeugs zum Start an der Schwelle wegen des Einrollwinkels Startbahn „verschenkt“, daher empfiehlt sich ein Zurollen am Ende der Stoppbahn.

Auf Vorhalt von Herrn Faulenbach, ein Rollvorteil von 15 m werde mit einem längeren Rollweg von ca. 400 m erkauft, Herr Dr. Szymanski: Der Rollweg am Ende der Stoppbahn dient auch zum Abrollen nach Startabbruch.

Auf Vorhalt von Herrn Faulenbach, es gebe dann normalerweise kein Abrollen, sondern es werde zunächst die Bahn gesperrt und untersucht, Herr Dr. Szymanski: Diese Konfiguration war aus unserer Sicht Sache des Antragstellers. Bei den von uns zu vertretenden Belangen gab es keine Gegengründe.

Herr Faulenbach verweist noch auf S. 16 Abb. 5 seiner jüngsten Ausarbeitung.

Herr Heldmaier hält der Planung vor, die ASDA überschreite die TORA in unharmo- nischer Weise um einen zu großen Betrag und berücksichtigte dabei nicht die allge- mein praktizierte reduzierte Entscheidungsgeschwindigkeit beim Startabbruch („balanced field“). Er hält weiter vor, angesichts der Hindernisse im Osten, die auch bei Triebwerksausfall einen Steiggradienten von 5,6 % erzwingen, sei die Nichtein- beziehung der Stoppbahnen in den zugelassenen Startvorgang unverständlich.

Auf den Vorhalt Herr Dr. Szymanski: Ich wiederhole mich, dies ist nicht beantragt worden.

Darüber, ob die Frage der „Harmonie“ zwischen ASDA und TORA allgemein beant- wortet werden kann oder von den Flugzeugtypen abhängt, sind sich Herr Heldmaier und Herr Mihlan nicht einig.

Herr Rechtsanwalt Dr. Eiding regt an, dass sich die Beigeladene zu den soeben an- gesprochenen Fragen äußern sollte.

Hierzu Herr Dr. Gronefeld: Die Kläger erörtern Planungsalternativen , die in der gegenüber der AFG bestandskräftigen Planfeststellung nicht enthalten sind und auch nicht beantragt wurden und zu denen er sich deshalb zu einer Stellungnahme nicht veranlasst sieht, weil dieses Thema im Prozess nicht vorgesehen sei.

Herr Mihlan auf Frage zu seiner Aussage auf Seite 50 des Prognosegutachtens, die Vorgaben der Planfeststellungsbehörde schränken gegenüber dem Antrag den Be- trieb von Jets wesentlicher stärker als nach der ursprünglichen Prognose ein: Nach den Vorgaben wären neben Turbopropmaschinen nur kleinere Jets, wie z.B. DO 728 oder die Embraer 145 auf die Bahn gegangen, nicht aber z.B. Airbusse oder die B 737, die bei den ursprünglichen Vorgaben, wenn auch eingeschränkt wegen der Hindernissituation, verkehren würden können.

Herr Dr. Szymanski ergänzt: Die Bahnbreite von 30 m reiche für diese Flugzeuge zwar nach ICAO aus, aber nach den Handbüchern sind diese Maschinen bei einer Bahnbreite von 30 m nur eingeschränkt einsetzbar. Die Beteiligten sind sich einig, dass sich die Einschränkungen auf die Seitenwindkomponente beziehen.

Zu der Frage, ob die verschiedenen Funktionsdaten (Antrag gegenüber Planfeststellung) einen „Kapazitätssprung“ bewirkt haben, sind sich die Beteiligten einig, dass die Landevorgänge die kritische Funktion sind. Nach Meinung der Klägerbeistände wäre bei den größeren Bahnlängen die B 737 wirtschaftlich einsetzbar, bei nasser Bahn allerdings mit Zuladungseinbußen von 21 bis 34 %. Ähnlich wäre es beim A 319. Für die Wirtschaftlichkeit sei auch noch die Nähe mehrerer Ausweichflughäfen bedeutsam, die es ermögliche, die Treibstoffreserve z.T. durch Zuladung zu ersetzen. Die Reichweiten der Flugzeugtypen betrügen zwischen 2.100 und 4000 km.

Anträge zur Vereidigung des Sachverständigen, der bittet wegen der Rückreisemöglichkeit entlassen zu werden, werden nicht gestellt.

Es ergeht

### **Beschluss:**

Der Sachverständige bleibt unbeeidigt.

Er wird um 13.30 Uhr entlassen.

Herr Mihlan glaubt, dass B 737 und A 319 zwar bei der längeren LDA einsetzbar wären, aber nicht wirtschaftlich wegen der nötigen Reduzierung der Passagierzahlen. Er sieht den wesentlichen Unterschied gegenüber den Rechenansätzen der Klägerbeistände darin, dass nach seiner Meinung vorsorglich mit nasser Bahn bei der Landung gerechnet werden muss. Möglicherweise liegen Unterschiede auch bei der Definition des Leergewichts.

Herr Mihlan auf Frage zu dem zusammen mit Prof. Wolf erstellten Prognosegutachten: Die Berechnungen der Start- und Landemöglichkeiten der Flugzeugmuster im Gutachten stammten von mir. Bei dem Vergleich der verschiedenen Vorgaben hatte ich damals nicht die Muster B 737 und A 319 im Auge, siehe oben, sondern Regionaljets. Bei diesen, beispielsweise bei der DO 328, habe ich aber Einsatzprobleme bei einer LDA von 1.280 m gesehen, keine mehr jedoch bei 1422/1454 m, bei anderen Mustern hätten sich Beschränkungen vermindert.

Herr Mihlan verweist im übrigen nochmals auf die von ihm zu verantwortenden Teile des Gutachtens und seine spätere schriftliche Äußerung vom 28.11.2002.

Die Klägerbeistände (unter Bezug auf Anlage 2 - 1 ihrer neuesten Unterlagen) und Herr Mihlan sind sich darüber uneins, wie sich die Verlängerung der nötigen Bahn bei Nässe um 15 % in Tonnenverlust bei der Zuladung auswirkt, die Klägerbeistände behaupten: Weniger als 9,2 t. Die Klägerbeistände ergänzen aber, dass eine trockene Bahn von 1452 bzw. 1422 m gar nicht erforderlich wäre für die Landung dieses Typs, so dass sich dieser Abzug - wegen eines Ausgangspunkts über 100 % - nicht in dem Umfang von 9 t bemerkbar macht. Sie verweisen auf die letzte Seite ihrer neuesten Ausführungen.

Sitzungspause von 14.15 bis 15.10 Uhr.

Herr Heldmaier weist darauf hin, dass Herr Mihlan einen wirtschaftlichen Verkehr der B 737 auf trockener Bahn von 1.280 m Länge annimmt. Da bei Nässe nach JAR-OPS ein Zuschlag von 15 % zur Bahnlänge vorgesehen ist und nichts weiter, ergäbe eine Multiplikation bzw. Division mit dem Faktor 1,15 die Einsatzmöglichkeit bei einer längeren nassen Bahn.

Zum Typ B 737 erläutert Herr Mihlan, die Landung bei trockener Bahn mit 45 Passagieren (S. 61 des ersten Gutachtens) beziehe sich auf eine Bahn von 1.280 m Länge. Die entsprechende Zahl 107 bzw. 118 in seinem zweiten Gutachten vom November 2002 beziehe sich auf eine Bahnlänge von 1.422 bzw. 1.452 m.

Herr Faulenbach erwidert, nach seinen Berechnungen, basierend auf Herstellerangaben, können bei trockener Bahn von 1.280 m Länge ca. 125 Passagiere landen.

Das Luftamt und Herr Mihlan erwidern, das Problem liege bei den Herstellerangaben, die, möglicherweise aus Werbegründen, niedrig gehalten seien. In Wirklichkeit wiegen die Flugzeuge mehr, für die realistischen Gewichte gibt das Flughandbuch und der Wägebericht die geeignete Grundlage.

Herr Mihlan ergänzt: Seine Handbücher stammten von Eurowings und Hamburg International.

Die Klägerbeistände erwidern: Schon wegen der Produkthaftung seien Fehler bei den Herstellerangaben zu bezweifeln, auch könne sich ein Flughafen bei vielen verkehrenden Unternehmen nicht auf einzelne einstellen, sondern werde sich an die Herstellerangaben halten.

Herr Dr. Gronefeld zu den ursprünglich bei den Anträgen ins Auge gefassten Flugzeugen: Dies seien Turbopropflugzeuge und Regionaljets gewesen, wobei sich allerdings der Markt für Jetflugzeuge nicht wie erwartet entwickelt habe. Der Markt gebe im übrigen die von den Klägern befürchteten größeren Flugzeuge in absehbarer Zeit nicht her.

Prof. Wolf ergänzt: In den beiden Prognosen vor der Planfeststellung seien die großen Jets nie enthalten gewesen.

Herr Dr. Gronefeld auf Frage von Herrn Rechtsanwalt Seitz: "Ob bei der ersten Antragstellung der Typ DASH 8 - 400 eine Rolle gespielt hat, kann ich heute nicht sagen. Die letztes Jahr in einem Zivilprozess gemachte Aussage, dass dieser Typ derzeit in Augsburg nicht eingesetzt wird und werden soll, hat aber weiterhin Gültigkeit."

Die Sachbeistände der Kläger kritisieren am Planfeststellungsbeschluss, dass dieser die veränderten Bedingungen im Luftverkehr, dokumentiert durch die Prognose von Prof. Wolf, nicht hinreichend berücksichtigt hat.

Herr Dr. Eiding bemängelt, dass vor der Planfeststellung nicht eine noch neuere Prognose eingeholt wurde.

Die Vorfelder und die Abfertigung werden besprochen.

Herr Dr. Gronefeld erläutert die Funktion der drei Vorfelder; der limitierende Faktor der Gesamtkapazität sei nach wie vor die Start- und Landebahn. Die Vorfelderweiterung ist, von dem bekannten Sicherheitsaspekt abgesehen, als Optimierung der bisherigen Funktionen zu verstehen. Das gilt insbesondere für das Vorfeld 2, das für den Linien- und Charterverkehr die faktisch bisher schon vorhandenen 6 Positionen vorhalten wird, dazu weitere 6 Positionen für kleineres Gerät.

Herr Faulenbach erläutert seine schriftsätzliche Vorfeldeberechnung.

Herr Dr. Szymanski erwidert: Schon aus Sicherheitsgründen, wie bekannt, muss das Vorfeld teilweise verlegt werden. Eine entsprechende Vorfeldgrößenberechnung ist nicht beim Akt, wir haben aber solche Rechnungen durchgeführt. Bezüglich V 2 weicht das Ergebnis nicht wesentlich von dem von Herrn Faulenbach ab. V 1 enthält Abstellpositionen der allgemeinen Luftfahrt und ist Wartungsbereich von Augsburg Airways. Die Abstellpositionen ersetzen bahnahe Positionen und zum Teil auch Hallenpositionen, die verlegt werden müssen. V 3 dient dem Rollen von Motorseglern und vor allem Fracht- und sog. luftfahrtaffinem Gewerbe, dies auch auf Wunsch der Gemeinde Affing.

Herr Faulenbach erwidert unter Vergleich mit anderen Flughäfen, dass insbesondere V 1 im Verhältnis zu dem Augsburger Bedarf äußerst groß geraten ist.

Dr. Gronefeld verweist auf Seite 9 ff. im Erläuterungsbericht zum Plan der Flugbetriebsflächen als Erläuterung der Vorfeldplanung.

Das Luftamt erläutert die Größenberechnung für die Passagierabfertigung.

Herr Faulenbach erwidert, den nach seinen Berechnungen erforderlichen 3.600 bis 7.200 m<sup>2</sup> (je nach Inlands- oder Auslandsverbindungen) stehen die ausgewiesenen Flächen von 21.000 m<sup>2</sup> gegenüber. Es sei auffällig, dass damit ungefähr ein Jahresaufkommen von 1,2 Mio. Passagieren bewältigt werden könne und dass diese Zahl auch gut mit der Kapazität der übrigen Anlagen (Vorfelder und Bahn) übereinstimme.

Die Beigeladene weist darauf hin, dass die vorgesehenen Gebäude in Baustufen verwirklicht werden sollen und dass man auch Flächen für Nebennutzungen, z.B. Büros für Airlines, berücksichtigt habe.

Herr Dr. Eiding verweist auf § 40 Abs. 1 Nr. 8 LuftVZO i.V.m. § 41; Dr. Gronefeld hält diese Vorschrift nicht für einschlägig.

Rechtsanwalt Rottner stellt für die von ihm vertretenen Kläger folgende

### **Beweisanträge:**

Zum Beweis der Tatsache, dass Flugzeugmuster wie die B 737-700, B 717-200 und /oder der Airbus 318/319 auf dem Flughafen Augsburg - auch bei nasser Bahn - wirtschaftlich betrieben werden können, wenn eine erreichbare LDA von 1.422 bzw. 1.425 m angenommen wird, wird die Einholung eines Sachverständigengutachtens beantragt.

### **Begründung:**

Über diese Frage besteht zwischen den Verfahrensbeteiligten Streit. Der vom Beklagten beigezogene Gutachter Mihlan konnte nicht nachvollziehbar darlegen, wie er zu der Auffassung kommt, dass die angesprochenen Flugzeuge A 319/B 737 bei nasser Bahn nur noch mit 48/30 Passagieren (bzw. 21/11) betrieben werden können. Der Airbus 318 ist im übrigen nicht gerechnet und ist leichter als der Airbus 319, vgl. die beigefügten Auszüge aus einem Katalog über Verkehrsflugzeuge. Deshalb ist er auf dem Flughafen zu betreiben. Dies gilt im übrigen auch auf die Boeing 717-200. Zur Diskussion hinsichtlich § 87 b VwGO verweisen wir auf unseren Schriftsatz vom 13.12.2002, Ziff. I Nr. 1 und Ziff. II Nr. 3, sowie unseren diesbezüglichen Vortrag in der Klagebegründung, 13.5.2002, S. 51.

Herr RA Dr. Eiding schließt sich für die Städte Neusäß und Gersthofen dem Beweis-antrag an.

Die Beteiligten erhalten Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die Rechtsanwälte Dr. Steichele, Seitz (unter Übergabe eines entsprechenden Schriftsatzes vom 14.2.2003), Rottner und Dr. Bachelin machen die in Sachen Gersthofen und Neusäß übergebene Ausarbeitung von Herrn Faulenbach zu ihrem eigenen Sachvortrag; Herr Dr. Eiding stimmt diesem Vorgehen zu.

Herr Dr. Gronefeld weist darauf hin, dass sich die Gemeinde Affing mit der vorge-nannten Erklärung die Einwendungen von Herrn Faulenbach gegen den Bereich des Vorfeldes V 3 und der entsprechenden Gebäude zu eigen gemacht hat, wobei diese

Planungen auf Wunsch der Gemeinde zustande gekommen sein sollen, und behält sich hierzu weitere Erklärungen vor.

Die Sitzung wird um 19.00 Uhr geschlossen.

Am Dienstag, 18. Februar 2003. 9.00 Uhr, wird die Sitzung fortgesetzt.

Die Betroffenheit der einzelnen Kläger wird besprochen.

Stadt Friedberg:

Rechtsanwalt Dr. Steichele verweist auf das Einwendungsschreiben, in dem auf die Ausweisung von Dickelsmoor als Kleinsiedlungsgebiet hingewiesen worden war.

Stadt Neusäß:

Rechtsanwalt Dr. Eiding weist daraufhin, dass in den Einwendungen die betroffenen Objekte (Bebauungspläne, Grundstücke) einzeln aufgeführt wurden und dass jeder Gruppe dieser Objekte allgemeine Hinweise auf deren Betroffenheit vorangestellt wurden. Das Luftamt erklärt, das von der Stadt ebenfalls erwähnte, für das Voreinflugzeichen vorgesehene Grundstück gehöre, wie sich aus einem bei den Akten befindlichen Brief des Eigentümers ergebe, nicht der Stadt. Herr Dr. Eiding ergänzt, die Klagebegründung präzisiere die in den Einwendungen bereits angesprochene Betroffenheit.

Dr. Eiding zitiert aus seinem Schriftsatz vom 29. Juli 1999 S. 18 f.

Zur Abwägungsschwelle bei Lärmbetroffenheit weist Herr Dr. Eiding auf die schriftsätzlich bereits erwähnte „Neufahrner Resolution“ hin und auf die Mitgliedschaft der Stadt Neusäß in der Fluglärmkommission. Herr Dr. Szymanski bemerkt dazu, dass diese Mitgliedschaft seinerzeit in entgegenkommender Weise ohne Anerkennung einer Notwendigkeit vom Luftamt gewährt wurde. Herr Dr. Eiding verweist auf § 32 b Abs. 4 LuftVG .

Stadt Aichach, Frau Riemensperger, Gemeinde Affing:

Die Abwägungsschwelle bei Lärmbetroffenheit wird erörtert. Die Beteiligten weisen auf die jüngst veröffentlichten „Fluglärmkriterien“ von Griefahn und anderen hin sowie

auf die europäischen Richtlinie von 2002 zum Umgebungslärm. Herr Rechtsanwalt Dr. Bachelin weist ergänzend auf die Einwendungen zur Hindernissituation (u.a. Strommasten) hin und übergibt dazu einen Plan aus dem Luftfahrthandbuch. Herr Dr. Szymanski verweist auf die bereits am Vortag erörterte Anhebung des Gleitwinkels des ILS. Für die von ihnen vertretenen Mandanten schließen sich die Rechtsanwälte Dr. Bachelin und Seitz dem am Vortag gestellten Beweisantrag von Rechtsanwalt Rottner an.

Firma Michael Bauer OHG und Mitglieder der Familie Bauer

Herr Rechtsanwalt Dr. Steichele gibt an, dass die unter Firma Michael Bauer OHG, Walter und Therese Bauer und Walter und Rudolf Bauer erhobenen Klagen jeweils verschiedene Grundstücke betreffen.

Der Vorsitzende gibt Gelegenheit zu den Betroffenenheiten weiterer noch nicht angesprochener Kläger Stellung zu nehmen.

Der Lärmschutz wird erörtert.

Die Frage, ob bei angenommener gleichbleibender Kapazität der Bahn bisher das Vorfeld die Gesamtkapazität beschränkt hat, wird erörtert. Herr Faulenbach erklärt dazu, bei einer vom Flugzeugmix abhängigen stündlichen Maximalkapazität der Bahn von 19 bis 23 Bewegungen wirkt das derzeitige Vorfeld unter Umständen limitierend, und zwar weniger bei kleineren Flugzeugen, jedenfalls aber bei den nach der Prognose vermehrt zu erwartenden größeren Flugzeugen. Herr Dr. Szymanski widerspricht: Einen Vorfeld-Engpass hat es bisher nicht gegeben. Für die größeren Maschinen bestanden bereits jetzt sechs Abstellpositionen, dass auch sonst ein stärkerer Verkehr insgesamt abzuwickeln war, belegen Tageszahlen von 475 Bewegungen, die nicht nur im Einzelfall vorgekommen sind. Verbessern wird sich in Zukunft die Leichtigkeit der Abwicklung, aber nicht die Kapazität. Herr Faulenbach hält entgegen, auch die verbesserte Leichtigkeit trägt zur Kapazität bei. Rechtsanwalt Rottner verweist auf das neu anzulegende Segelfluggelände und den Hub-schrauberlandeplatz. Herr Dr. Eiding verweist auf die Ausführungen zum Vorfeld in den Planfeststellungsanträgen. Herr Heldmaier verweist auf seinen schriftsätzlichen Vortrag zu PCN 50. Herr Rottner meint, die Zahl von etwa 450 täglichen Bewegungen dürfte viele Schulungsflüge enthalten, die das Vorfeld nicht in Anspruch nehmen. Herr Dr. Szymanski erläutert zu der vorgenannten Zahl von 475 Bewegungen: Dort

sind keine Segelflieger enthalten, wohl aber in gewissem Ausmaß Schulungsflüge, die das Vorfeld nicht in Anspruch nehmen.

Die Frage, ob rechtlich Lärmschutz geboten war oder ob der vorgesehene Lärmschutz nicht als rechtlich nicht geschuldete Lärmsanierung zu werten wäre, wird erörtert. Das Luftamt erklärt hierzu, jedenfalls werde den Betroffenen im Einzelfall nicht entgegengehalten werden, dass Lärmschutz grundsätzlich nicht zu gewähren gewesen wäre.

Der Beklagte übergibt für die Beteiligten eine Ausarbeitung des Beistands Mihlan vom Juni 2002.

Sitzungspause von 11.45 bis 13.15 Uhr.

Zu dem vor der Pause übergebene Papier von Herrn Mihlan nehmen Herr Faulenbach und Herr Heldmaier Stellung. Zu einer genaueren Erwidern beantragt Rechtsanwalt Dr. Eiding eine Schriftsatzfrist von etwa einer Woche.

Der Senat zieht sich zur Beratung zurück.

Um 13.28 Uhr wird die Verhandlung fortgesetzt.

Es ergeht folgender

### **Beschluss:**

Die Beweisanträge der Rechtsanwälte Rottner, Dr. Bachelin, Seitz und Dr. Eiding sowie der Antrag auf Schriftsatzfrist von Rechtsanwalt Dr. Eiding werden abgelehnt, weil es nach der derzeitigen Einschätzung des Senats auf die jeweiligen Beweisthemen nicht ankommt.

Der Vorsitzende gibt bekannt, dass es nach einer Zwischenberatung des Senats zweckmäßiger erscheint, die noch ausstehenden Fragen, insbesondere Lärmschutz, in der Verhandlung zunächst zu vertagen, weil nicht auszuschließen ist, dass der Rechtsstreit schon aufgrund der bisher behandelten Themen entscheidungsreif ist. Es wird deshalb ein Verkündungstermin am 28. Februar in Aussicht gestellt, der einerseits der Verkündung eines Urteils, andererseits der Wiederaufnahme der Ver-

handlung zwecks Besprechung der restlichen Fragen dienen kann. Die Beteiligten erhalten deshalb Gelegenheit, ihre Anträge zu dem bisher verhandelten Teil des Streitgegenstands zu stellen und zu begründen.

Auf Bitte des Beklagten wird die Sitzung bis 14.00 Uhr unterbrochen.

In sämtlichen verbundenen Verfahren (d.h. alle geladenen Verfahren mit Ausnahme des Augsburger Vereins für Segelflug und weiteren Segelflugbetreibern) beantragen die Kläger, den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern für den Verkehrslandeplatz Augsburg vom 15. Februar 2002 aufzuheben.

Sämtliche Kläger, im Falle der von Rechtsanwalt Rottner vertretenen Kläger jedoch nur die Kläger Fischer und Schabacker, beantragen ferner die Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klagen.

v.u.g.

Der Beklagte und die Beigeladene beantragen die Abweisung der Klagen und der Eilanträge.

v.u.g.

Die Antragstellung geschieht auf Hinweis des Vorsitzenden, dass die beabsichtigten Planergänzungsanträge im Falle einer Wiederaufnahme einer mündlichen Verhandlung gestellt werden können.

Die Beteiligten erhalten Gelegenheit, ihre Anträge zu begründen.

Der Vertreter der Beigeladenen gibt im Rahmen seiner Ausführungen folgende Erklärung ab:

1. Die AFG wird auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. Februar 2002 i.V. mit der bestehenden luftrechtlichen Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Augsburg auf diesen Verkehrslandeplatz im regelmäßigen Flugbetrieb keine Fluggerät abfertigen, das ein maximal zulässiges Abfluggewicht von 50 t erreicht oder überschreitet. Die AFG erklärt, dass sie gegen einen ihrer

Auffassung nach in dieser Weise klarstellenden betrieblichen Planfeststellungsbeschluss kein Rechtsmittel einlegen wird.

2. Die AFG wird von den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. Februar 2002 zum Vorfeld V 3 und der Hochbaufläche F 3 - nach Maßgabe des im Protokoll beigefügten Planes - keinen Gebrauch machen.
3. Die AFG wird von der im Planfeststellungsbeschluss vom 15. Februar 2002 festgesetzten Fläche für das Vorfeld V 1 nach Maßgabe des dem Protokoll beigefügten Planes nur 70% beanspruchen.

Der Vertreter der Beigeladenen übergibt den erwähnten Plan.

Dr. Szymanski erläutert den vorgelegten Plan.

Der Beklagte erlässt folgende Nebenbestimmung zum Planfeststellungsbeschluss vom 15. Februar 2002:

1. Auf dem Flugplatz Augsburg dürfen regelmäßig keine Luftfahrzeuge verkehren, deren maximales Abfluggewicht 50 t erreicht oder überschreitet. Die luftrechtliche Genehmigung wird entsprechend angepasst.
2. Im Hinblick auf die Verzichtserklärungen der Beigeladenen bezüglich der Planungsteile F 3, V 3 und V 1 wird erklärt, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 15. Februar 2002 entsprechend angepasst wird.

Nachdem niemand mehr das Wort wünscht, schließt der Vorsitzende die mündliche Verhandlung und bezieht sich wegen des weiteren Verfahrens auf die oben abgegebenen Erklärungen.

Es ergeht folgender

**Beschluss:**

Termin zur Verkündung einer Entscheidung wird anberaumt auf

**Freitag, den 28. Februar 2003 9.00 Uhr im Sitzungssaal 4 des Bayer.  
Verwaltungsgerichtshofs.**

Sitzungsende 15.45 Uhr.

Dr. Reiland  
(Vorsitzender)

Prinz-Mansilla  
Graiss  
(Schriftführerinnen)