

Augsburger Flughafen GmbH, Flughafenstraße, 86169 Augsburg

Regierung von Oberbayern  
Luftamt Südbayern  
Maximilianstraße 39

80538 München

Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht vom:

Unser Zeichen: MI/zi

Augsburg, 18.Mai2005

**Einbeziehung der Startabbruchstrecken des Verkehrslandesplatzes Augsburg in die verfügbare Start-/Landebahn  
Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2002**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Augsburgener Flughafen GmbH beantragt.

im Wege der Planfeststellung nach §§ 8 ff. des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. April 2005 (BGBl. II S. 1070) i.V.m. den Art. 72 ff. BayVwVfG vom 23. Dezember 1976 (BayRS 2010-1-I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.12.2002 (GVBl S. 975), den Plan für die Einbeziehung der bereits festgestellten und errichteten Startabbruchstrecken der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Augsburg in die nutzbaren Flugflächen nach Maßgabe der folgenden Unterlagen festzustellen und damit Anlage und Betrieb der planfestzustellenden Anlagen zuzulassen sowie die zu Anlage und Betrieb des Vorhabens erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen und Planfeststellungen (§ 9 Abs. 1 LuftVG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) einschließlich der erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse, Bewilligungen und Planfeststellungen (§ 14 WHG) zu erteilen.

Postanschrift:

Flughafenstraße  
D-86169 Augsburg

Telefon: 0821/270 81-0  
Telefax 0821/74 18 44

Geschäftsführer:  
Eberhard Müller

Vorsitzender des Aufsichtsrates:  
Oberbürgermeister Dr. Paul Wengert

Sitz der Gesellschaft Augsburg

Bankverbindung:

Stadtparkasse Augsburg  
BLZ 720 500 00

# I. Antrag

## 1. Pläne

### 1.1 Die Feststellung folgender Pläne wird beantragt.

Plan Nr. 1	Übersichtsplan gemäß § 51 Abs. 1 Nr. 2 a LuftVZO	M 1 : 25.000
Plan Nr. 2	Lageplan gemäß § 51 Abs. 1 Nr. 2 b LuftVZO	M 1 : 5.000
Plan Nr. 3	Längsschnitt gemäß § 51 Abs. 1 Nr. 3 a LuftVZO	M 1 : 25.000
Plan Nr. 4	Längsschnitt gemäß § 51 Abs. 1 Nr. 3 b LuftVZO	M 1 : 5.000 / 500
Plan Nr. 5	Querschnitte gemäß § 51 Abs. 1 Nr. 3 c LuftVZO	M 1 : 2.500

- 1.2 Die Augsburgener Flughafen GmbH beantragt - unter Bezugnahme auf die zur Feststellung beantragten Pläne sowie die eingereichten Gutachten und Stellungnahmen -, die luftrechtliche Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Augsburg an das Ergebnis dieses Planfeststellungsverfahrens gemäß § 6 Abs. 4 S. 1 LuftVG anzupassen.

## 2. **Gutachten, gutachterliche Stellungnahmen**

Zur Erläuterung des zur Planfeststellung nachgesuchten Vorhabens werden folgende Gutachten und gutachterlichen Stellungnahmen vorgelegt.

- Technischer Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren „Einbeziehung der vorhandenen Stoppflächen in die reguläre Start-/Landebahn“ vom Ingenieurbüro Heinz Mellmann vom Februar 2005
- Auswirkungen der Nutzung der Startabbruchstrecken als Start-/Landebahn auf die Umweltverträglichkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2000 unter Berücksichtigung des Prognosehorizontes 2015 der TÜV-Industrie-Service GmbH vom 18.03.2005
- Planfeststellungsänderung zur Umwidmung der verfügbaren S/L-Stecken am Flughafen Augsburg - Flugleistungsberechnungen von Herrn Jürgen Mihlan, April 2005
- Auswirkung der Nutzung der Startabbruchstrecken als Start-/Landebahn auf die Lärmprognose aus dem Jahr 2000 unter Berücksichtigung des

Prognosehorizontes 2015 (Bericht Nr. ACB-0205-3397/03) der ACCON GmbH vom 02.03.2005

- Auswirkungen der Nutzung der Startabbruchstrecken als S/L-Bahn auf die Verkehrsprognose aus dem Jahr 2001 unter Berücksichtigung des Prognosehorizontes 2015 von der Desel Consulting und von der Airport Research Center GmbH vom 15. März 2005

## **II. Begründung**

### **1. Bestand**

Der Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen liegt nordöstlich der Autobahnausfahrt „Augsburg-Ost“ der Bundesautobahn A8. Die Entfernung zur südwestlich vom Flugplatz liegenden Stadtmitte Augsburgs beträgt ca. 6 km. Das Gelände wird im Westen durch die Staatsstraße St 2035 und im Osten durch das Gewässer Friedberger Ach begrenzt.

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

Der Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen verfügt über eine Start-/Landebahn in Betriebsrichtung 07/25 mit einer Gesamtlänge von 1.594 m und einer Breite von 30 m.

### **2. Genehmigungshistorie**

- 2.1 Mit Bescheid des Bayerischen 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-Schleppstart 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 Entscheidungen erfolgten zahlreiche Änderungen der Platzanlage und des Betriebes

- 2.2 Mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - vom 15.02.2002 (Az.: 315.30-3736-A-P), i.d.F. der Prozessklärungen der Augsburger Flughafen GmbH und der Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - in der mündlichen Verhandlung vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof am 18.02.2003 sowie der Erklärungen der Augsburger Flughafen GmbH gegenüber dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof vom 20.02.2003 und der Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - vom 24.02.2003 wurde der gegenwärtig bestehende Zustand bestandskräftig planfestgestellt.

Danach verfügt der Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen über eine Start-/Landbahn mit einer nutzbaren Länge von 1.280 m. Die Landeswellen befinden sich an den Bahnenden. An das westliche Bahnende schließt eine 142 m lange Startabbruchstrecke (Stoppfläche) an. Die Startabbruchstrecke an dem östlichen Bahnende ist 172 m lang. Beide Startabbruchstrecken sind auf einer Breite von 30 m befestigt. Ihre Tragfähigkeit entspricht derjenigen der Start-/Landebahn.

Die Freifläche (Clearway CWY) in die Betriebsrichtung 25 ist 250 m lang, die Freifläche in der Betriebsrichtung 07 hat eine Länge von 220 m. Hieraus ergeben sich folgende verfügbaren Längen für die vorhandene Start-/Landebahn am Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen.

Betriebsrichtung	TORA	TODA	ASDA	LDA
07	1.280	1.500	1.452	1.280
25	1.280	1.530	1.422	1.280

Soweit gegenwärtig Luftfahrzeuge auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen verkehren, denen diese Längen nicht ausreichen, erteilt das Luftamt Südbayern die erforderlichen Außenstarterlaubnisse nach § 25 Abs. 1 S. 3 Nr. 1 LuftVG.

### 3. **Beantragtes Vorhaben**

Durch das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben soll die bestehende Start-/Landebahn durch die Einbeziehung der bereits vorhandenen Startabbruchstrecken verlängert werden. Diese Einbeziehung erfordert keine Maßnahmen im Tiefbau. Die Startabbruchstrecken sind bereits befestigt und verfügen über eine für die Nutzung als Start-/Landebahn ausreichende Tragfähigkeit.

- 3.1 Die zukünftige nutzbare Länge der Start-/Landebahn wird somit insgesamt 1.594 m betragen. Da die vorhandenen Schwellen nicht verändert werden, wird der Abstand zwischen ihnen auch künftig 1.280 m betragen. Die Schwelle 07 ist danach zukünftig um 142 m und die Schwelle 25 um 172 m bahneinwärts versetzt.

Auch die zukünftige Start-/Landebahn wird von einem 300 m breiten Streifen umgeben.

Die Länge des Streifens ist von der Möglichkeit abhängig, die so genannte Runway-Endsafety-Area (RESA) auszuweisen. Aufgrund der bestehenden Begrenzung des Flugplatzareals ist es nicht möglich, die RESA im Anschluss an einen - die gesamte Start-/Landebahn umgebenden - Streifen anzuordnen.

Unter besonderer Berücksichtigung der bestehenden Anlage des Flugplatzes wurde in Übereinstimmung mit dem Luftamt Südbayern festgelegt, dass die RESA in Abhängigkeit von der Betriebsart (Start oder Landung) und der Betriebsrichtung (07 oder 25) angeordnet werden kann. Daher werden die verfügbaren Längen von der räumlichen Anordnung der RESA bestimmt.

Für den Start bedeutet dies, dass die Start-/Landebahn an dem entsprechenden Bahnbeginn nur von dem Streifen umgeben werden muss. Flugzeuge können somit von dem jeweiligen Bahnbeginn aus starten. Am gegenüberliegenden Bahnende wird eine RESA für den Fall des Überschießens bei einem Startabbruch berücksichtigt.

Im Fall der Landung wird auf beiden Seiten der Landestrecke die RESA ausgewiesen. Gelandet wird auf den Schwellen, deren Lage unverändert bleibt. Vor den beiden Schwellen ist - aufgrund des Schwellenversatzes - ausreichend Platz für Streifen und RESA (vgl. technische Erläuterungsbericht, Bl. 10/11).

Aufgrund des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens würde der Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen über folgende verfügbaren Längen verfügen:

Betriebsrichtung	TORA	TODA	ASDA	LDA
07	1.422	1.642	1.497	1.354
25	1.452	1.702	1.503	1.331

Dies bedeutet eine Verlängerung der Start-/Landebahn gegenüber dem bisherigen Zustand von:

Betriebsrichtung	TORA	TODA	ASDA	LDA
07	142	142	45	74
25	172	172	81	51

- 3.2 Die Flugzeug-Bezugsstartbahnlänge nach ICAO Annex 14 beträgt 1.238 m. Damit wird der Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen - wie bisher - in die Code-Zahl 3C eingestuft (technischer Erläuterungsbericht, Bl. 12 - 14; Bl. 140 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2002).

#### 4. Planrechtfertigung

Die Einbeziehung der Startabbruchstrecken verbessert die Flugsicherheit, insbesondere für die allgemeine Luftfahrt, im Hinblick auf die vorhandenen Hindernisse (Bl. 27 des ARC-Gutachtens vom 15.03.2005).

Gleichzeitig wird die gegenwärtig bestehende Notwendigkeit, zur Aufrechterhaltung des zulässigen Luftbetriebs je Einzelfall Außenstarterlaubnisse nach § 25 Abs. 1 S. 3 Nr. 1 LuftVG zu erteilen, durch die Einbeziehung der Startabbruchstrecken in die nutzbare Länge der Start-/Landbahn erheblich reduziert.

Durch die Einbeziehung der Startabbruchstrecken in die Start- und Landebahn ergibt sich gegenüber den derzeit ausgewiesenen Startstrecken eine Erhöhung der erlaubten Startmasse. Dies gilt insbesondere für die regelmäßig in Augsburg verkehrende Flugzeugmuster Fokker 50 und Dash-8-315. Die erlaubte Startmasse der Dash-8-315 erhöht sich um 420 kg, die der Fokker 50 um 401 kg. Diese Erhöhung des zulässigen Startgewichts entspricht einer Verbesserung der Zuladung um ca. 4 Passagiere oder eine Erhöhung der Reichweite um 200 nautische Meilen. Dadurch können deutlich verbesserte Auslastungsgrade im Linien- und Charterverkehr erzielt werden.

- 4.1 Die Einbeziehung der Startabbruchstrecken in die Start-/Landebahn bewirkt keine erhebliche Veränderung der Verkehrsprognose aus dem Jahr 2001 (Bl. 45 des ARC-Gutachtens vom 15.03.2015).

Die angepasste Verkehrsprognose legt dar, dass die auf der Basis des Jahres 2000 für 2010 ursprünglich prognostizierten Passagier- und Flugbewegungszahlen in Augsburg-Mühlhausen erst etwa fünf Jahre später erreicht werden. Für diese Verschiebung sind neben den allgemeinen wirkenden Einflüssen nach dem 11. September 2001 lokal wirkende Faktoren maßgebend, die das Luftverkehrswachstum am Standort Augsburg-Mühlhausen geprägt haben und noch prägen (Bl. 62 des ARC-Gutachtens vom 15.03.2005).

Die angepasste Verkehrsprognose prognostiziert zwischen den Jahren 2003 und 2010 ein durchschnittliches Wachstum des Luftverkehrsmarktes [Inlands-, Europa- und Interkontinentalverkehr (Nordafrika)] am Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen von 4,7 und zwischen 2011 und 2015 von 4,0 % (Bl. 41 ff. des ARC-Gutachtens vom 15.03.2005). Entsprechend prognostiziert der Gutachter eine Steigerung des Passagierpotenzials von 3,6 Mio. im Jahr 2003 auf 4,9 Mio. im Jahr 2010 und 5,9 Mio. im Jahr 2015 (Bl. 44 des ARC-Gutachtens).

Die ergänzende Verkehrsprognose geht davon aus, dass die gegenüber der im Jahr 2001 prognostizierten Verkehrsentwicklung langsamere Zunahme des Luftverkehrsauf-

kommens nicht den Blick dafür verstellen darf, dass die Nutzung der Startabbruchstrecken als Start-/Landebahn die flugbetrieblichen Möglichkeiten in Augsburg verbessert und die Sicherheit des Flugbetriebs erhöht. Beides rechtfertigt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes die Einbeziehung der Startabbruchstrecken in die Startlandebahn.

## 5. Lärm

Die Einbeziehung der Startabbruchstrecken in die nutzbare Start-/Landebahn führt zu keiner Veränderung der im ACCON-Bericht ACB-0400-1833/10 vom 28.04.2000 prognostizierten Lärmbelastung der Umgebung des Verkehrslandeplatzes Augsburg.

- 5.1 Durch die Verlegung der Startschwelle rückt der Startbeginn näher an die Grenze des Flugplatzgeländes und somit näher an die den Verkehrslandeplatz umgebenden Wohnbauflächen. Außerdem führt der frühere Startbeginn tendenziell zu früherem Abheben von der Start-/Landebahn und somit zu größeren Überflughöhen an Wohnhäusern unter der Abflugroute. Der Schallgutachter qualifiziert beide Einflüsse als gering und mit den gesetzlich festgelegten Berechnungsverfahren nach AZB als nicht quantifizierbar (ergänzende Lärmprognose vom 02.03.2005).

Die Verlegung des Startpunktes um maximal 172 m bei Mindestentfernungen von ca. 2.000 m zu den betroffenen Ortslagen wird zu keiner wahrnehmbaren Veränderung (Erhöhung) des Startgeräusches führen. Eine Abschätzung mit einem simulierten Punktschallpegel mit Take-Off-Power einer Dash-8 führt bei Berechnung der Schallausbreitung nach ISO9613 zu einer maximalen Pegelerhöhung von 1,2 dB in der Gemeinde Miederring. Der Maximalpegel einer Dash-8 bei Anrollen auf der Startbahn liegt in Miederring auch mit 50 bis 55 dB(A) deutlich niedriger als bei Anflug einer Dash-8 von Osten.

Die Verlegung des Startpunktes bewirkt auch keine wahrnehmbare Verringerung des Fluglärms in den betroffenen Ortslagen. Der frühere Startbeginn führt zwar zu einer maximal 15 m größeren Überflughöhe entlang des Steigpfades einer Flugbewegung und eine größere Entfernung zum Immissionsort zu niedrigeren Maximalpegeln. Allerdings relativiert sich dieser Einfluss mit zunehmender Überflughöhe.

- 5.2 Zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses am 15.02.2002 stand der Affinger Vertrag in der Fassung vom 21.12.1995 der Einbeziehung der Startabbruchstrecke in die verfügbare Start-/Landebahn entgegen. Nach § 2 lit. a) dieses Vertrages verpflichtete sich die Augsburger Flughafen GmbH gegenüber der Gemeinde Affing, freiwillig die Gesamtlänge der nutzbaren Start-/Landebahn nicht über 1.280 m zu erweitern.

*7. Mäusle / gemalte Fen?*

In § 2 lit. a) dieses Vertrages ist die Augsburger Flughafen GmbH gegenüber der Gemeinde Affing eine privatrechtliche Verpflichtung eingegangen. Diese Verpflichtung ging über das luftrechtlich gebotene Maß an Rücksichtnahme auf die Gemeinde Affing weit hinaus und ist mit dem Auslaufen des Vertrages zum 31.12.2004 entfallen. Luftrechtliche Hinderungsgründe für die Einbeziehung der vorhandenen Startabbruchstrecken in die nutzbare Start-/Landebahn bestehen nicht.

## 6. Umweltverträglichkeit

Die ergänzende Umweltverträglichkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass das geplante Vorhaben bei keinem Schutzgut einschließlich der potenziellen Wechselwirkung zu erheblichen nachteiligen Auswirkungen führen wird (Bl. 16 der ergänzenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung vom 18.03.2005). Dies liegt im Wesentlichen daran, dass das planfestgestellte Vorhaben keine baulichen Veränderungen nach sich zieht. Vielmehr sind die vorhandenen Startabbruchstrecken bereits vollständig tiefbaulich erstellt und sollen durch die beantragte Planfeststellung lediglich in die nutzbare Start-/Landebahn einbezogen werden. Bauliche Maßnahmen werden nicht erforderlich. Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgen nicht.

Ebenso kommt die ergänzende Umweltverträglichkeitsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass die Auswirkungen des Flugbetriebes auf den einbezogenen Startabbruchstrecken nur zu einer geringfügigen Ausbreitung von Luftschadstoffen und Veränderung der Immissionssituation führen werden (Bl. 10 der ergänzenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung).

## 7. Sonstiges

Das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben wird im Übrigen keine geänderten Bewertungen der im Planfeststellungsbeschluss vom 15.02.2002 abgewogenen öffentlichen und privaten Belange, insbesondere der Raumverträglichkeit, der Flug- und sonstigen Sicherheit, des Gewässerschutzes und der Luftschadstoffbelastung erforderlich machen.

Das Vorhaben soll auf Grundstücken der Antragstellerin realisiert werden.

Mit freundlichen Grüßen  
Flughafen Augsburg GmbH

gez.

Eberhard Müller  
Geschäftsführer