

Kurzbegründung
(zum Urteil des 20. Senats vom 20. Mai 2003)

Der Verwaltungsgerichtshof hat in zwei Phasen die Klagen zahlreicher Gemeinden und Anwohner gegen den planfestgestellten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg verhandelt; auf dem Landeplatz sind die Neugestaltung des Gebäudetrakts, Erweiterungen der Vorfelder und eine Verlängerung der Start/Lande-Bahn (SL-Bahn) um Startabbruchstrecken vorgesehen. Die Klagen hatten keinen Erfolg.

1. Gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - in der Ausgangsfassung vom 15. Februar 2002 bestanden seitens des Senats erhebliche rechtliche Bedenken, die am 18. Februar 2003 zum vorläufigen Abbruch der mündlichen Verhandlung und im Folgenden (als Reaktion hierauf) zur Abänderung der Planungen durch die Betreiberin des Landeplatzes (Beigeladene) führten.

Ein bereits im Dezember 1998 beantragtes Planfeststellungsverfahren zur "Optimierung der befestigten Bahn" sah die Verlängerung der SL-Bahn vor (bisher verfügbare Startlaufstrecke: 1.280 m / künftige verfügbare Startlaufstrecke: 1.452 m bzw. 1.422 m). Ebenso war eine großzügige Ausweitung der Vorfelder und der Hochbauflächen beabsichtigt.

Angesichts der Affinger Vertrages vom 21. Dezember 1995, wonach die bisherige Gesamtlänge der SL-Bahn von 1.280 m bis 31. Dezember 2004 unverändert bleiben sollte, änderte die Beigeladene ihren Antrag auf Planfeststellung im Frühjahr 2000. Die tektierten Pläne sahen eine Verlängerung der SL-Bahn um beidseitige Startabbruchflächen vor, die ggf. als Startvorlaufstrecke genutzt werden können. Das Luftamt Südbayern stellte mit Beschluss vom 15. Februar 2002 den Plan zum Ausbau der Verkehrslandeplatzes Augsburg fest, untersagte aber die Nutzung der beidseitigen an der SL-Bahn neuerrichteten Verlängerungen als Startvorlauffläche. Dennoch führten zu den neuen Bahnenden Rollwege; Luftfahrzeuge sollten über diese neubauten Strecken fahren und dann erst (nach ca. 400 m Umweg) ihre Startposition einnehmen.

Nachdem das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt im Anhang 14 Band I bei einer derartigen Anordnung der Rollwege die Nutzung der gesamten Bahn als Startlaufstrecke empfahl, war nicht von der Hand zu weisen, dass sich eine entsprechende Praxis einstellen wird, die im Gegensatz zum Affinger Vertrag steht. Die vom Luftamt verfügte Einschränkung wäre damit auf dem Papier gestanden.

In der mündlichen Verhandlung vom 18. Februar 2002 bzw. im Nachgang dazu reduzierte die Beigeladene das Ausbauvorhaben (geringere Flächen für Vorfelder und Hochbauten), verzichtete auf einen Verkehr mit schwereren Maschinen (über 50 t zulässige Abflugmasse) und auf neue Rollwege zu den Bahnenden.

Der Senat hat am 8. Mai 2003 die mündliche Verhandlung fortgesetzt.

2. Durch die nunmehrige Planung ist in glaubhafter Weise sichergestellt, dass es vorerst bei einer verfügbaren Startlaufstrecke von 1.280 m rechtlich und auch tatsächlich verbleiben wird. Die Startabbruchstrecken werden - auch mangels Befeu-erung - zu keinen anderen Zwecken genutzt werden. Eine wesentliche Kapazitätsausweitung am Verkehrslandeplatz Augsburg wird sich daher nicht ergeben, ebenso nicht eine wesentliche Änderung der verkehrenden Flugzeugmixes. Die Ausweitung der Vorfelder kann vorerst nicht in ein wesentlich gesteigertes Verkehrsaufkommen umgesetzt werden. Da es nach alledem zu keinen höheren, planbedingten Fluglärmwirkungen kommen wird, können Rechte der klagenden Anlieger durch die Planfeststellung nicht verletzt werden.

Der Senat erkennt an, dass die Planung, von außen betrachtet, dadurch vor allem Sanierungscharakter erhält, nämlich durch Verbesserung der Sicherheit und Gewähr-ung von bisher nicht vorhandenen Lärmschutz. Er bedauert aber, dass sich die Bei-geladene nicht dazu durchringen konnte, ihre Planungsvorstellungen für die Zeit nach dem 1. Januar 2005 offen zu legen. Sollte nach Ablauf des Affinger Vertrages eine weitergehende Nutzung der jetzt geschaffenen Längen der Bahn als SL-Bahn beabsichtigt sein - was angesichts der neugeschaffenen Kapazitäten an Vorfeldern und Hochbauten und angesichts der hohen Tragfähigkeit der neuen Startabbruch-strecken vernünftigerweise nicht in Zweifel gezogen werden kann und schon zur Verwertung der getätigten Investitionen sich aufdrängt -, wird es eines weiteren Planfeststellungsverfahrens bedürfen; in diesem Verfahren können die Kläger ihre

Rechte uneingeschränkt wahren betreffend einen dann möglicherweise verstärkt auftretenden Fluglärm.

3. Der Senat hat in einem der Verfahren auch die Zulässigkeit des Betriebs des Triebwerksprobelaufstandes in der Zeit von 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr morgens geprüft. Wegen der zur Nachtzeit besonders stark ausgeprägten Lärmeinwirkungen dieser Anlage hält der Senat deren Einhausung derzeit noch für verzichtbar, bei einem weiteren Ausbau des Verkehrslandeplatzes aber für ernsthaft prüfungsbedürftig.

Der Hubschrauberbetrieb wird zukünftig nicht wesentlich ausgedehnt werden. Das Luftamt Südbayern hat in der mündlichen Verhandlung den bereits zeitlich beschränkten Schulungsbetrieb zur Mittagszeit weiter eingeschränkt. Mit dem sonstigen Betrieb des Hubschrauberlandeplatzes gehen keine die Unzumutbarkeitsgrenze überschreitenden Lärmeinwirkungen einher. Die Klagen hatten daher auch insoweit keinen Erfolg.