HERMANN MICHAEL GIRR
RECHTSANWALT

Hirblinger Str. 222
86156 Augsburg

RA H. GIRR, 86156 AUGSBURG, HIRBLINGER STR. 222

Tel.: 0821 - 7 80 84 80
Mail@RA-Girr.de

Regierung von Oberbayern
- SG 25: Luftamt Südbayern -
Maximilianstr. 39

80538 München

Donnerstag, 06. April 2006

Landeplatz Augsburg-Mühlhausen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die **Unterzeichner dieses Schreibens** werden durch die von der Augsburger Flughafen Gesellschaft (AFG) bei Ihrer Behörde bereits oder künftig beantragte Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2002 i.d.F.v. 28.04.2003 im Wege

- des **„Vereinfachten Planänderungsverfahrens“ nach § 76 Abs. 3 VwVfG,**
- des bloßen **Plangenehmigungsverfahrens nach § 74 Abs. 6 VwVfG bzw. § 8 Abs. 2 LuftVG**
- oder gar des völligen **Freistellungsverfahrens nach § 74 Abs. 7 VwVfG, § 76 Abs. 2 VwVfG bzw. § 8 Abs. 3 LuftVG**

und die darin vorgesehenen Vorhaben des „Masterplans“ zur „Neuausrichtung“ des Flughafens Augsburg **unmittelbar in ihren subjektiven Rechten und Rechtsgütern verletzt.** All diese **Verfahrensarten** sind hier **von vorneherein rechtlich unzulässig**.

Die nach § 6 Absatz 4 Satz 2 Halbsatz 2 Alternative 2 (beabsichtigte wesentliche Änderung von Anlage oder Betrieb eines Flugplatzes) VwVfG parallel erforderliche luftrechtliche **Änderungsgenehmigung** ist der AFG vom Luftamt **ebenfalls zu versagen**.

Die Unterfertigten haben deshalb einen **Anspruch** darauf, dass das Luftamt bei seiner Entscheidung über den AFG-Antrag ihren **folgenden Sach- und Rechtsvortrag mit dem ihm zukommenden Gewicht** und **vollständig** berücksichtigt, den **Antrag der AFG ablehnt** und ein **komplett neues Planfeststellungsverfahren** mit neuer Bürgerbeteiligung, neuem Lärmgutachten, neuer UVP und neuer Abwägung verlangt.

1. Anspruch der unmittelbar Planungsbetroffenen auf unverzügliche Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2002 i.d.F.v. 28.04.2003

Die Stadt Augsburg und die AFG haben den rechtskräftig planfestgestellten 32-Millionen-Euro-Ausbau des Landeplatzes Augsburg-Mühlhausen schon Mitte letzten Jahres wegen Zusammenbruchs des Linienverkehrs und der Finanzierung **offiziell und endgültig begraben.** Vgl. u. a. folgende Berichte aus der „Augsburger Allgemeinen Zeitung“:

Mittwoch, 20. Juli 2005

„Stadt begräbt den Ausbau des Airports

Nach der Entwicklung in den zurückliegenden Monaten ist die Nachricht keine Überraschung: **Die Stadt Augsburg hat sich jetzt offiziell von den großen Ausbauplänen für den Flughafen verabschiedet. Das 32-Millionen-Euro-Projekt wird nicht weiter verfolgt.** Dies sagte gestern SPD-Fraktionschef Karl-Heinz Schneider noch vor der nichtöffentlichen Sitzung des Wirtschaftsausschusses, in der das Thema behandelt wurde.**“**

Mittwoch, 15. Juni 2005

„Absturz auf Raten in Mühlhausen

Augsburg und seine Flughäfen, das ist die Geschichte eines allmählichen Scheiterns, eines Absturzes auf Raten. Nach der Bauchlandung mit den Zivilflugplänen für das Lechfeld kommt nun vom bestehenden Regionalflugplatz in Mühlhausen innerhalb weniger Wochen eine Hiobsbotschaft nach der anderen. Zuerst der **Verzicht auf einen Ausbau**, dann der Abflug der letzten Linienflieger von Denim Airways, jetzt die Insolvenz der Flughafenbetriebsgesellschaft.**“**

Freitag, 23. September 2005

„Für den Airport wird ein Kurswechsel vorbereitet

Der 32 Millionen Euro teure Ausbau ist vom Tisch, der Linienverkehr eingestellt, die Zahl der Mitarbeiter drastisch reduziert worden und jetzt macht Flughafen-Geschäftsführer Eberhard Müller den Abflug. Von einst hochfliegenden Plänen für den Airport ist nicht viel übrig geblieben. Wie soll es nach dem (Fast-)Absturz weitergehen?“

§ 77 VwVfG verpflichtet das Luftamt deshalb **von Amts wegen** und **ohne Ermessens-spielraum** zur **unverzüglichen**

A U F H E B U N G
des Planfeststellungsbeschlusses
vom 15.02.2002 i.d.F.v. 28.04.2003.

Der ausdrückliche Gesetzes-Wortlaut ist eindeutig:

§ 77 VwVfG
Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses

„Wird ein Vorhaben, mit dessen Durchführung begonnen worden ist, endgültig aufgegeben, so **hat** die Planfeststellungsbehörde den Planfeststellungsbeschluß **aufzuheben.** In dem Aufhebungsbeschluß sind dem Träger des Vorhabens die Wiederherstellung des früheren Zustandes oder geeignete andere Maßnahmen aufzuerlegen, soweit dies zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist.“

Dieser Verpflichtung ist das Luftamt bisher nicht nachgekommen. Im Gegenteil: Das Luftamt hat den obsoleten und von ihm längst aufzuhebenden Planfeststellungsbeschluß sogar noch mit **Änderungsbescheid vom 28.10.2005** – AZ: 315.30-3736-A-P/3 – im einseitigen Interesse der Vorhabensträgerin AFG modifiziert (Aussetzung des Vollzugs der Schallschutz-Auflagen).

Die folgenden Auszüge aus der Begründung dieses Bescheides zeigen, dass **das Luftamt die Rechtslage völlig verkennt:**

“Andererseits soll **nach dem Willen der AFG** der **Planfeststellungsbeschluss** auf der Grundlage dieser prognostizierten Flugbewegungen **- jedenfalls gegenwärtig - nicht zur Disposition gestellt werden.”**

“Im Erörterungstermin erklärten die Vertreter der AFG, die Wiederaufnahme von Linienflugbetrieb bleibe möglich und **die AFG möchte/könnte** ihr **Planungsrecht aus dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss nicht aufgeben.”**

“Somit zeigt sich insgesamt, dass [...] - jedenfalls gegenwärtig - keine neue dauerhafte planerische Entscheidung über die fortgesetzte Geltung des Planfeststellungsbeschlusses begründet wird.”

“Eine Aufhebunq des Planfeststellungsbeschlusses - wie in einigen Einwendungen gefordert - scheidet aus. Zum einen wurde der Planfeststellungsbeschluss durch den Bau und den Betrieb der Startabbruchstrecken partiell bereits ausgenutzt, des Weiteren würde eine völlige Aufhebung des Beschlusses die Planungsgrundlage des Flugplatzes entziehen. Schließlich ist es auch der erklärte **Wille der AFG**, **gegenwärtig rechtlich am Planfeststellungsbeschluss** trotz des gestellten Antrags **festzuhalten**.

Allerdings existiert der **Wille von Gesellschaftern der AFG**, angesichts der Verkehrsentwicklung **die Ausbaupläne hinsichtlich der konkreten Maßnahmen zu überdenken.** In diesem Zusammenhang **wird das Ziel eines City-Flughafens ins Spiel gebracht, der unter Umständen eines anders gearteten Ausbaus bedarf.**

Diese Überlegungen wurden im Anhörungstermin erörtert. Dort wies der Verhandlungsleiter aber darauf hin, dass **zu gegebener Zeit eine Gesamtanpassung des Planfeststellungsbeschlusses an die veränderte betriebliche und wirtschaftliche Situation zu erfolgen habe.**

Die gegenwärtige Entscheidung dispensiert temporär lediglich die Umsetzung der Lärmschutzauflagen in dieser **Überlegungs- und Planungsphase**. Die AFG hat daher, soweit sich die betriebliche Situation, insbesondere im Bereich des Linienverkehrs, klarer darstellt, **in den nächsten 1-2 Jahren**, spätestens mit Ablauf der sich aus diesem Bescheid ergebenden Aussetzungszeiträume, eine an die gewollte zukünftige Ausrichtung des Platzes orientierte **angepasste Gesamtplanung in Form eines Änderunqsplanfeststellunqsantrags** zu beantragen, **soweit sie an der gegenwärtigen Planung nicht mehr oder nur in veränderter Form festhalten möchte.”**

Nach Gesetz, Rechtsprechung und Kommentarliteratur dürfen die vagen und hinhaltenden Absichtserklärungen der AFG bei der Entscheidung des Luftamtes über die Aufhebung des PFB überhaupt keine Rolle spielen. Der vom Luftamt in seinen oben zitierten Ausführungen irrtümlich immer wieder hervorgehobene "Wille der AFG" ist völlig unerheblich. Es kommt nicht darauf an, was die AFG "will", "möchte", "hofft" oder "könnte", sondern ob sie den planfestgestellten Generalausbau in absehbarer Zeit und ohne wesentliche Änderung ausführen wird. Vgl. Kopp/Ramsauer, Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz, 9. Aufl. 2005, Rdnr. 3a und 4 zu § 77 VWVfG:

> **"**Auf die Gründe, die für die endgültige Aufgabe maßgebend waren, kommt es nicht an (Obermaver 10; Knack 3).
>
> **Maßgeblich für die Beurteilung der „Endgültigkeit" der Aufgabe ist allein die auf Grund aller Umstände gewonnene objektive Betrachtung, die hierin mit dem Träger des Vorhabens übereinstimmen, aber auch von seiner Auffassung abweichen kann (MB 3; Knack 4).**
>
> **Entscheidend ist, ob bei verständiger Würdigung aller Umstände des Falles unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Planungsträgers** (VGH Kassel UPR 1992, 116) **noch mit einer Ausführung des Vorhabens entsprechend dem festgestellten Plan gerechnet werden kann oder nicht** (Obermayer 14; StBS 7; Knack 4).
>
> **Die bloße Behauptung, dass das Vorhaben nur zeitweilig nicht weitergeführt oder betrieben werde, genügt jedenfalls dann nicht, wenn den ganzen Umständen nach eine Weiterführung des Vorhabens vernünftigerweise ausgeschlossen erscheint.**
>
> Die Entscheidung über die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses setzt nach dem Wortlaut der Vorschrift keinen Antrag voraus. Sie erfolgt bei Vorliegen der Voraussetzungen **von Amts wegen**. Das schließt aber nicht aus aus, dass **Drittbetroffene** einen entsprechenden Antrag stellen. Sofern sie von dem Planfeststellungsbeschluss in ihren Rechten betroffen werden, haben sie einen **Anspruch auf die Planaufhebung (BVerwG NVwZ 1986,834 = DVBl 1986, 1007; Broß DÖV 1985, 517; Grupp 55 und DVBl 1990, 85; Knack 4; StBS § 75 Rn 41; UL § 43 Rn 9; Obermayer 18)"**

Das Luftamt darf der AFG also "keine 1 – 2 jährige Überlegungs- und Planungsphase" einräumen, wenn sich die Vorhabensträgerin schon Monate vorher offiziell und endgültig von ihrer planfestgestellten "Master"-Generalausbauplanung verabschiedet hat.

Die Unterzeichner dieses Schreibens fordern das Luftamt Südbayern daher ultimativ auf, den Planfeststellungsbeschluß schleunigst,

spätestens bis zum 31. Mai 2006 aufzuheben.

Andernfalls müssen Sie damit rechnen, daß wir unseren – vom Bundesverwaltungsgericht bestätigten (vgl. oben erster Absatz !) – Anspruch auf Planaufhebung gerichtlich durchsetzen werden.

2. Rechtliche Unzulässigkeit eines Planänderungsverfahrens zur Schaffung eines "City-Flughafens" für Privatflieger aus ganz Westbayern und Ost-BW

Gliederung:

1. § 77 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

Anspruch der unmittelbar Planungsbetroffenen auf unverzügliche Aufhebung des Planfeststellungsbeschlussesvom 15.02.2002 i.d.F.v. 28.04.2003

2. § 76 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

Rechtliche Unzulässigkeit eines Planänderungsverfahrens zur Schaffung eines "City-Flughafens" für Privatflieger aus ganz Westbayern bis Ost-Baden-Württemberg

a) Inhalt der neuen Planungen (soweit bekannt)

aa) Bescheid vom 28.10.2005

bb) Pressemeldungen

cc) AFG-Homepage

dd) „Masterplan Flughafen-Augsburg" vom 07.02.2006

b) Vergleich der jetzigen „Änderungs"-Planung mit dem Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002 i.d.F.v. 28,04.2003

c) Rechtliche Unzulässigkeit einer bloßen Planänderung im „Vereinfachten Änderungsplanfeststellungsverfahren" (§ 76 Abs. 3 VwVfG) oder gar „Formlosen Planänderungsverfahren" (§ 76 Abs. 2 VwVfG):

3 Gründe für Unzulässigkeit eines Planänderungsverfahrens und Notwendigkeit eines komplett neuen Planfeststellungsverfahrens:

aa) Völlig neues Vorhaben („Aliud"):

(1) RECHTSPRECHUNG UND KOMMENTARLITERATUR

(2) Völlig andere Planungsrechtfertigung

(3) Art und Verbreitungsgebiet des Fluglärms ändern sich grundlegend

bb) Keine "unwesentlichen" Planänderungen

(1) RECHTSPRECHUNG UND KOMMENTARLITERATUR

(2) 122 (in Worten: einhundertzweiundzwanzig !) wesentliche Änderungen

(3) Speziell: Veränderung der Lage der Hallen, Rollwege und Strassen

cc) Erweiterter Kreis von erstmals, stärker oder anders Planungsbetroffenen

(1) Radius der örtlichen unmittelbaren Fluglärm-Betroffenheit rund um den Landeplatz-Mittelpunkt ist größer als im Lärm-Gutachten der Fa. "Accon" für den PFB 2002 (Platzrunden)

(2) Wegen Zunahme der Flugbewegungszahlen und wesentlicher Veränderung der Fluglärm-Charakteristik sind mehr Bürger stärker und in anderer Weise betroffen

(3) Höheres Sicherheitsrisiko durch Platzrunden und Reparatur-Betriebe

3. Jetzige Planungen widersprechen dem Gesamtverkehrsplan und Landesentwicklungsprogramm Bayern

a) Widerspruch zur bisherigen Politik der Stadt Augsburg

b) Widerspruch zum Gesamtverkehrsplan Bayern

c) Widerspruch zum Landesentwicklungsprogramm Bayern

4. Ergebnis: Anspruch der Betroffenen auf Durchführung eines komplett neuen Planfeststellungsverfahrens mit Bürgerbeteiligung

5. Anspruch der Betroffenen auf Einsichtnahme in alle Antrags- und Planungs-Unterlagen des Luftamtes Südbayern

---

a) Inhalt der neuen Planungen (soweit bekannt)

Für einen Vergleich zwischen dem im Jahre 2002 planfestgestellten Generalausbau und der jetzt von der Vorhabensträgerin AFG beabsichtigten Änderungsplanung

aa) Bescheid vom 28.10.2005

In den oben unter Punkt 1. zitierten Auszügen aus dem Bescheid vom 28.10.2005 kam bereits zum Ausdruck, wie die AFG den Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002 i.d.F.v. 28.04.2003 zu retten versucht:

> **"**Allerdings existiert der **Wille von Gesellschaftern der AFG**, angesichts der Verkehrsentwicklung **die Ausbaupläne hinsichtlich der konkreten Maßnahmen zu überdenken.** In diesem Zusammenhang **wird das Ziel eines City-Flughafens ins Spiel gebracht, der unter Umständen eines anders gearteten Ausbaus bedarf.**
>
> Diese Überlegungen wurden im Anhörungstermin erörtert. Dort wies der Verhandlungsleiter aber darauf hin, dass **zu gegebener Zeit eine Gesamtanpassung des Planfeststellungsbeschlusses an die veränderte betriebliche und wirtschaftliche Situation zu erfolgen habe.**

Die AFG hat daher, soweit sich die betriebliche Situation, insbesondere im Bereich des Linienverkehrs, klarer darstellt, **in den nächsten 1-2 Jahren**, spätestens mit Ablauf der sich aus diesem Bescheid ergebenden Aussetzungszeiträume, eine an die gewollte zukünftige Ausrichtung des Platzes orientierte **angepasste Gesamtplanung in Form eines Änderunqsplanfeststellunqsantrags** zu beantragen, **soweit sie an der gegenwärtigen Planung nicht mehr oder nur in veränderter Form festhalten möchte."**

bb) Pressemeldungen

Nach den Zeitungsberichten der letzten Wochen haben diese Pläne der AFG zur Schaffung eines "City-Flughafen" mittels eines "anders gearteten Ausbaus" und eines "Änderungsplanfeststellungsantrags" mittlerweile konkrete Gestalt angenommen:

Stadtzeitung, Mittwoch 07. Dezember 2005

Augsburg bleibt ein „netter City-Flughafen"

Nur Charterflugverkehr

Seit fünf Wochen ist Bayer auch Geschäftsführer des Augsburger Flughafens, der Aufsichtsrat befürwortete die Personalie einstimmig. Den Mitgliedern ist klar: **Augsburg ist und bleibt ein Flughafen für Charter- und Privatflieger, ohne Linienverkehr.**

Ein Ausbau der Startbahn, Linienflüge, dem riesigen Münchner Flughafen Konkurrenz machen: Diese Überlegungen sind endgültig vom Tisch.

Bayer will mit seinem „netten City-Flughafen" das verwerten, was von den Tischen der Großen fällt: **„Es gibt ein Geschäftspotenzial bei kleineren Fliegern, die weder der Münchner, noch der Stuttgarter Flughafen aufnehmen können.** Da werden wir verstärkt für uns werben.

Unsere Zielgruppe sind Kunden bis in den Ulmer Raum hinaus."

„Augsburger Allgemeine Zeitung", Mittwoch 08. März 2006

„Flughafen will investieren

Der große Ausbau des Augsburger Flughafens, für den einst 32 Millionen Euro veranschlagt waren, ist schon länger vom Tisch. Der neue Flughafen-Geschäftsführer Peter Bayer möchte nun die Zeit des Stillstands beenden. Sein Ziel ist es, dass noch heuer erste Arbeiten am Airport beginnen. Vorgesehen ist der **Bau zweier Flugzeugunterstellhallen mit Rollwegen zur Startbahn**. Deswegen muss auch eine **neue Erschließungsstraße** kommen. Seine Pläne stellte Bayer gestern in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vor. Das Gesamtpaket hat ein **Investitionsvolumen von elf Millionen Euro**.

Noch ist es aber ein weiter Weg bis zur Umsetzung. Zumal auch viele Detailfragen der Finanzierung geklärt werden müssen. **Genehmigungsrechtlich gibt es wohl keine Probleme, da bereits ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt.** Von den Stadträten gab es breite Rückendeckung für den Vorstoß des Flughafen-Chefs, der seit Herbst 2005 in dieser Funktion tätig. ist.

Die Ausbaupläne sind Bestandteil eines so genannten Masterplans. Er gibt vor, wie der defizitäre Flughafen-Betrieb aus den roten Zahlen kommen könnte. Bayer: „Es besteht eine Marktlücke im Bereich der **gehobenen Geschäftsfliegerei. Dieses Marktsegment wird in München und Stuttgart aufgrund von Kapazitätsengpässen verdrängt.** Diese Chance muss Augsburg nutzen:" […]

Ein Betrieb zur Wartung von Hubschraubern habe bereits detaillierte Pläne, in Augsburg ein Wartungszentrum zu errichten.

Zudem hat sich laut Bayer ein **bayerischer Ultraleichtflugzeughersteller, der künftig stark für den amerikanischen Markt produzieren werde**, intern entschieden, dass „bei angemessenen Konditionen" ein **Verkaufs-, Wartungs- und Konstruktionszentrum** in Augsburg eingerichtet werde."

Was ist alles am Airport geplant

Was soll sich am Flughafen Augsburg tun? Nach den gegenwärtigen Überlegungen gibt es folgende Pläne, die aber teils noch mit Fachbehörden abgestimmt werden müssen.

- **Neubau von Hallen:** Hier sollen Flugzeuge abgestellt werden. Gedacht ist an einen **75 mal 25 Meter großen Hangar** und einen **25 mal 20 Meter großen Hangar**. Die Hallen befinden sich außerhalb des eingezäunten Sicherheitsbereichs. Dies muss geändert werden, da es von den Hallen eine Zufahrt zur Start- und Landebahn geben muss. **Der Bau der Hallen kostet zwei Millionen Euro.** Die Investition würde die Augsburger Flughafen GmbH (AFG) tätigen. Durch die Mieteinnahmen soll sich das Ganze rechnen. Einen staatlichen Zuschuss gibt es nicht, da es sich um Gebäude handelt, die Erträge erwirtschaften.

- **Neubau einer Erschließungsstraße:** Die Straßenführung muss sich ändern. Die Flughafenstraße würde in einem Teilbereich versetzt. Die Zufahrt verläuft 300 Meter südlicher. Es müsste somit auch eine neue Abbiegemöglichkeit an der Straße von Augsburg nach Mühlhausen geschaffen werden. Die Erschließungsstraße führt an den Hallen vorbei und wird hinter der Minigolfanlage an die bestehende Flughafenstraße angebunden.

  Hallen, Rollwege zur Startbahn, Straße und Kreuzungsausbau kosten 6,5 Millionen Euro.

- **Sanierung der Start- und Landebahn:** Die mittlerweile 28 Jahre alte Start- und Landebahn soll komplett saniert werden. Dafür sind **2,5 Millionen Euro** an Kosten veranschlagt.

Stadtzeitung, Mittwoch 15. März2006

Flughafen: „Es muss voran gehen"

Augsburg. „Es muss voran gehen!" lautet die Devise des seit November 2005 agierenden Flughafen-Geschäftsführers Peter Bayer. Um die bestehenden Defizite zumindest teilweise aufzufangen, soll deshalb kräftig investiert werden.

Ein entsprechendes Konzept, das Bayer jetzt dem Stadtentwicklungsausschuss vorlegte und grundsätzlich positiv begrüßt wurde, beinhaltet den **Bau zweier Flugzeugunterstellhallen** sowie eine **neue Erschließungsstraße**. […]

Die **Investitionskosten in Höhe von elf Millionen Euro** schließen die Grundsanierungsmaßnahmen mit ein. […] Für die gesamte Finanzierung erhofft sich Bayer nach konkreten Gesprächen mit dem bayerischen Wirtschaftsministerium Zuschüsse vom Freistaat, die jedoch spärlicher ausfallen werden als die einst zugesicherten 12,3 Millionen Euro für den **gescheiterten großen Flughafen-Ausbau**.

Auch Unternehmen, wie ein **Wartungsbetrieb von Hubschraubern** oder ein **bayerischer Ultraleichthersteller**, hätten bereits Interesse am Standort Augsburg angemeldet, untermauerte er seinen Optimismus.“

cc) AFG-Homepage

Auf der Internet-Seite **http://www.flughafen-augsburg.de/page11.html** werden diese Pläne von der AFG unter der Überschrift **„Weitere Entwicklung des Flughafens“** bestätigt und konkretisiert

> „Der Flughafen ist eine wichtige Infrastruktureinrichtung für die Region Augsburg. Aufgrund der geografischen Lage und der Verkehrsanbindung (Autobahn A8) ist auch der **Großraum München** über den Augsburger Flughafen gut und schnell zu erreichen. […]
>
> Der von der AFG mit Billigung der Gesellschafterin und des Aufsichtsrats aufgestellte Masterplanentwurf sieht entsprechend dem bereits genehmigten Planfeststellungsbeschluß den **Bau zweier Flugzeughallen** vor. Die Flugzeughallen sollen vermietet werden. Die zukünftigen Mieter können in der jetzigen Planungsphase noch Einfluss auf die Bauausführung nehmen. […]
>
> Hallenplätze werden für **alle Flugzeuge bis zu 14 t Abfluggewicht** zur Verfügung stehen.“

dd) „Masterplan Flughafen-Augsburg“ vom 07.02.2006

Folgende Auszüge stammen aus dem sogen. „Masterplan Flughafen Augsburg“, den die AFG erstmals in ihrer Aufsichtsratssitzung vom 07.02.2006 vorgelegt hat (Die Überschriften und die Anmerkungen stammen vom Unterfertigten):

(1) Augsburg importiert Fluglärm von den Großflughäfen München und Stuttgart sowie dem Großraum Ulm

> **“**Die gehobene Geschäftsfliegerei ist zur Zeit im **Großraum München** - Augsburg weitestgehend noch am **Flughafen München** angesiedelt. **Die Kapazitäten dort sind ausgelastet.** Insofern besteht auch ein Bedarf für dieses Marktsegment in Augsburg. Im übrigen ist auch **im Bereich Stuttgart** die gleiche Problematik vorhanden.
>
> Aufgrund des Instrumentenflugbetriebes einschließlich ILS und des installierten Sicherheitsbereiches ist **Augsburg die einzige wirkliche Alternative** für Geschäftsflugzeuge im Großraum München - Augsburg.
>
> Durch die Erschließung des Marktsegmentes gehobene Geschäftsfliegerei **kann die in Augsburg nur teilweise ausgenutzte Kapazität für Flugbewegungen sinnvoll ausgelastet werden.** Diese Maßnahme würde zur **Erhöhung der Wirtschaftlichkeit** beitragen.
>
> **Um die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen** ist die Planung so durchzuführen, dass die übrigen Aufgaben des Flughafens unbeeinträchtigt bleiben. Auf die **Einnahmen** aus diesen Bereichen kann aufgrund der **kritischen Ertragslage** keinesfalls verzichtet werden.
>
> Durch die Ausbauplanung können die städtischen Flächen bzw. die Flächen der AFI GmbH **wirtschaftlich** genutzt werden. **Zur Zeit liegen sie brach.”**

Anmerkung:

Diese Ausführungen der AFG zeigen deutlich, daß die **Rechtfertigung des Planfeststellungsbeschlusses 2002** – lokaler Bedarf an der Schaffung zusätzlicher Start-, Lande- und Abfertigungskapazitäten zugunsten heimischer Fluglinien - für die jetzige Planung **nicht mehr gültig** ist. Es ist kein örtlicher Bedarf mehr vorhanden. Die AFG räumt selbst ein, daß die derzeit am Landeplatz vorhandenen Kapazitäten weitgehend brach liegen.

Weiter gibt die AFG in ihrem "Masterplan" offen zu erkennen, daß sie mit den jetzigen Planungen **keinerlei Allgemeinwohlinteressen mehr verfolgt.** Es geht ihr einzig und allein nur noch ums Geld und **rein privatnützige Interessen** (Auslastung von Kapazitäten, Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, Einnahmen zur Verbesserung der kritischen Ertragslage).

Vereinfacht ausgedrückt: Der – in privatwirtschaftlicher Rechtsform organisierten – AFG steht das Wasser bis zum Hals. Sie wäre mit einem Schuldenberg von mehreren Millionen, der sich jährlich um rund eine weitere Million Schulden erhöht – längst pleite, wenn die hinter ihr stehende Mehrheitsgesellschafterin Stadt Augsburg nicht ständig neues Steuerzahlergeld in dieses Fass ohne Boden pumpen würde. Um ihre "Ertragslage" wenigstens geringfügig um – erhoffte ! – 130.000 Euro an Start- und Landegebühren jährlich zu verbessern, plant sie den Import von Fluglärm aus einem Umkreis von 150 Kilometern Radius durch Anwerbung einer großen Zahl von lärmintensiven Kleinflugzeugen, Ultraleichtflugzeugen und Hubschraubern, die andernorts unerwünscht sind und deshalb aus München, Stuttgart, Ulm, usw. verdrängt werden.

Die jetzigen Planungen dienen also nur rein privatwirtschaftlichen Finanzinteressen der AFG und **widersprechen eklatant den Allgemeinwohlinteressen der Bevölkerung im Großraum Augsburg**.

(2) Das AFG-Märchen von der angeblichen "schrittweisen Teilverwirklichung" der "noch offenen Gesamtplanung" in einem "ersten Bauabschnitt"

> "Die Verwirklichung dieser Ziele ist nach Auffassung der Geschäftsführung der AFG dadurch möglich, dass **der im Rahmen der Planfeststellung bereits genehmigte Plan in einem ersten Schritt teilverwirklicht wird**.
>
> Der genehmigte Plan sieht neben einem Passagierabfertigungsbereich in der Mitte des Flughafens einen eher gewerblich geprägten Bereich im Südwesten des bisherigen Flughafens vor. Aufgrund **des zur Zeit in Augsburg nicht betriebenen Passagierflugverkehrs** und **der kurz- und mittelfristigen Perspektiven** ist der **Bau des Passagierabfertigungsbereiches zur Zeit nicht zu rechtfertigen.**
>
> Das Konzept City-Airport erfordert jedoch die **Weiterentwicklung** des Flughafens im westlichen **Ausbauabschnitt** des Flughafens. Hier besteht die Möglichkeit Unterstellplätze für angestrebte Marktsegment gehobene Geschäftsfliegerei zu schaffen und damit eine Basis für diesen Geschäftsbereich in Augsburg zu etablieren. Durch den **Teilausbau** der Erschließungsstrasse ist ein für mehrere Jahre ausreichender Entwicklungsbereich geschaffen worden. Die **im ersten Bauabschnitt** vorgesehenen zwei Hallen mit Rollwegen ließen sich kurzfristig wirtschaftlich durch Vermietung nutzen. Der gesamte Bereich wäre für **weitere Ausbauten** erschlossen.

Die übrigen Aktivitäten des Flughafens wären nicht behindert. Planänderungen wären nicht erforderlich. **Insbesondere würden die Baumaßnahmen nicht im Widerspruch zu den bisherigen Planungen stehen, sodass die Teilverwirklichung des Plans die Gesamtverwirklichung des Plans nach wie vor offen lässt.**

Der schwierigste und sehr kostenträchtige Teil, nämlich die Genehmigung des Flughafenausbaus ist bereits durch das rechtskräftige Planfeststellungsverfahren durchgeführt und von der Stadt Augsburg bezahlt worden.

Das Projekt lässt sich aufgrund seiner überschaubaren Größe und des **vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses** kurzfristig, verwirklichen. Der Baubeginn ist für Ende 2006 geplant.**"**

Anmerkung:

Die AFG räumt in den obigen Auszügen aus ihrem "Masterplan" selbst ein, daß die "Gesamtverwirklichung" des Planfeststellungsbeschlusses 2002 "noch völlig offen" ist und daß die Realisierung der darin genehmigten Bauvorhaben "wegen des zur Zeit in Augsburg nicht betriebenen Passagierflugverkehrs" "kurz- und mittelfristig nicht zu rechtfertigen" ist. In Wahrheit steht schon jetzt fest, daß die wesentlichen Teile des Planfeststellungsbeschlusses 2002 – mangels Bedarf und mangels Finanzierbarkeit -nie mehr realisiert werden. Nicht einmal "langfristig" besteht hierfür noch eine vage Möglichkeit.

Trotzdem geht die Vorhabensträgerin rechtsirrig von der Hoffnung aus, den inhaltlich längst von ihr aufgegebenen Planfeststellungsbeschluß 2002 mit vorgeschobenen Scheinbegriffen wie "Teilausbau", "Teilverwirklichung", "schrittweise Realisierung", "erster Bauabschnitt" vor seiner Aufhebung nach § 77 VwVfG retten zu können, um sich so ein neues "schwieriges und kostenträchtiges" Planfeststellungsverfahren sparen zu können.

(3) Völlige "Neuausrichtung des Flughafens" erfordert Neuverfahren

Die AFG räumt in ihrem "Masterplan" selbst die völlige "Neuausrichtung des Flughafens" ein:

"Aufgrund des Aufsichtsratsbeschlusses vom 14.12.05 ist die AFG beauftragt worden, die Vermietbarkeit der Hallen und die Veräußerungsmöglichkeiten hinsichtlich der Gewerbeflächen zu überprüfen. Das Projekt wurde durch Anzeigen in Luftfahrtzeitschriften und im Pilotenraum am Augsburger Flughafen Ende Januar 2006 bekannt gemacht. Trotz der Kürze der Zeit ergab sich die erwartete Resonanz. Es zeigte sich, dass die **Neuausrichtung des Flughafens** auf den gehobene Geschäftsreiseverkehr den Markt trifft.**"**

Es versteht sich von selbst, daß die komplette "Neuausrichtung des Flughafens" keinesfalls eine "unwesentliche Änderung" i.S.v. § 76 II, III VwVfG ist und ein bloßes Planänderungsverfahren von vorneherein ausscheidet.

(4) Hinzukommen weiterer erheblicher Lärm-Quellen, die vom Planfeststellungsbeschluß 2002, seinem zugrundeliegenden "Accon"-Lärmgutachten und seiner Abwägung nicht erfaßt werden:

Nach dem jetzigen "Masterplan Flughafen Augsburg" vom 07.02.2006 sollen sich auf dem Vorfeld des Flughafens **Reparatur-, Wartungs-, Verkaufs- und Konstruktionszentren** eines **Hubschrauber-** und eines **Flugzeugherstellers** ansiedeln, um von Augsburg aus den europäischen Markt und eine internationale Kundschaft zu bedienen:

> **"Für die Gewerbeflächen im Sicherheitsbereich (nördlich der geplanten Straße) liegen folgende Anfragen vor:**
>
> - Ein **Betrieb zur Wartung von Hubschraubern** hat bereits detaillierte Pläne, in Augsburg ein **Wartungszentrum** zu errichten.
>
> - Ein **expandierender bayerischer Ultraleichthersteller, der zukünftig insbesondere für den amerikanischen Markt produzieren wird**, hat sich intern bereits entschieden, dass bei angemessenen Konditionen in Augsburg ein **Verkaufs-, Wartungs- und Konstruktionszentrum** eingerichtet wird. **Von Augsburg aus soll auch der österreichische und schweizerische Markt bedient werden.** Für den Hersteller ist insbesondere wichtig, seine Produkte an seine internationale Kundschaft in einem professionellen Flughafenumfeld präsentieren zu können.
>
> - Ein bekannter **Flugmotorenreparaturbetrieb** zeigte ebenfalls Interesse an dem Neubauprojekt in Augsburg. Hier käme eventuell auch eine Ansiedlung im südlichen Gewerbegebiet in Betracht.
>
> - Ein **luftfahrttechnischer Betrieb** denkt ebenfalls an die Verlagerung nach Augsburg.**"**

Diese neuen Pläne, die zu einer **enormen Steigerung der besonders lärmintensiven Hubschrauber-Flüge** führen würden, gehen weit über die planfestgestellten Vorhaben hinaus. Der Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002 geht davon aus, daß sich am Landeplatz Augsburg lediglich eine **kleine Hubschrauber-Schule** mit der hochtrabenden Firmierung "Hubschrauber Akademie Augsburg" befindet, deren wenige Schulungsflüge am Tag sich nach den Prognosen in Zukunft sogar weiter reduzieren sollten. Vgl. folgende Auszüge aus dem Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002:

> **Seite 54:** „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.**"**
>
> **Seite 65:** „Die **Stadt Friedberg** wendet ein: Der **Hubschrauberlandeplatz** werde wegen des **Schulbetriebs** abgelehnt."
>
> **Seite 83:** „Die **Gemeinde Affing** sieht sich durch den Ausbau in ihrer Planungshoheit verletzt. Das Lärmgutachten sei wegen der fehlerhaften Prognose nicht nachvollziehbar, insbesondere hinsichtlich der **Hubschrauberbewegungen**.**"**
>
> **Seite 89:** „Das Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts vom 5.9.2001 kommt zur Verkehrsentwicklung in Augsburg bezogen auf das Prognosejahr 2010 zu folgenden wesentlichen Ergebnissen: […] Für die **Hubschrauber-Bewegungen** sei aufgrund von Gebührenerhöhungen und Betriebseinschränkungen ein **Rückgang der Bewegungszahl […] zu erwarten."**

Seite 153: „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.“

Seite 154: „Ein Antrag der AFG, **Ultraleichtflugzeuge** auf dem Verkehrslandeplatz Augsburg zuzulassen, liegt allerdings bisher nicht vor.“ (Anmerkung des Unterfertigten: Diese Genehmigung hat das Luftamt mittlerweile, anscheinend im Oktober 2005 – wie üblich im Zusammenspiel mit der AFG hinter dem Rücken von Anwohnern und Öffentlichkeit – erteilt. Die „Salami-Taktik“ geht munter weiter !)

Seite 155: „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.“

Seite 170: „3.4.6. Neubau eines Hubschrauberlandeplatzes: 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.“

Seite 337: „Es wurde ferner vorgetragen, das Lärmgutachten zum **Hubschrauberbetrieb** sei fehlerhaft, da anstelle von **4 Platzrunden à 3 Minuten** in Wirklichkeit 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.“

Seite 342: „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.** […] Die bereits zitierte Regelung der **Hubschrauberschulung** stellt nunmehr sicher, dass die Lärmemissionen durch Einschränkung der Zahl der Hubschrauber begrenzt werden.“

Seite 349: „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.“

Seite 385: „Dieser **Hubschrauberlandeplatz** wird überwiegend **zu Schulungszwecken** und an Werktags-Wochentagen Montag bis Freitag genutzt.“

Die jetzt geplante massive Ausweitung der Hubschrauber-Flugbewegungen zu Reparatur-, Wartungs-, Verkaufs- und Test-Zwecken ist also weder vom “ACCON”-Lärmgutachten noch vom Planfeststellungsbeschluß 2002 gedeckt. Nicht einmal ansatzweise ! Allein der Punkt “Reparatur-, Wartungs-, Verkaufs- und Konstruktions-zentrum eines großen Hubschrauber-Herstellers” im “Masterplan Flughafen Augsburg” vom 7.2.2006 macht ein **komplett neues Planfeststellungsverfahren** erforderlich.

(5) AFG macht bereits Werbung mit noch nicht vom Luftamt genehmigten Planänderungsverfahren:

Seite 5 Absatz 5 des "Masterplans Flughafen Augsburg" der AFG vom 07.02.2006 spricht Bände über das abwegige Rechtsverständnis der Vorhabensträgerin und über ihr enges Verhältnis zum Luftamt als angeblich "neutraler" Aufsichts- und Genehmigungsbehörde:

> "Gewerbeflächen mit Flughafenanbindungen werden außerhalb von strukturschwachen Gebieten aufgrund von genehmigungsrechtlichen Schwierigkeiten sehr selten angeboten. Insofern ist die vorhandene Nachfrage (in Augsburg) nicht erstaunlich."

Die AFG ist sich also schon Monate vor Stellung ihres Antrags auf Genehmigung ihres "Masterplan"-Vorhabens im bloßen Planänderungsverfahren absolut sicher, daß das Luftamt zu ihren Gunsten (und zu Lasten der Fluglärmbetroffenen) entscheiden wird. Dreist macht die AFG sogar Werbung damit, daß ihr das Luftamt "keine genehmigungsrechtlichen Schwierigkeiten" machen wird.

b) Vergleich der jetzigen „Änderungs"-Planung mit dem Planfeststellungs-beschluß vom 15.02.2002 i.d.F.v. 28,04.2003:

Nach den oben unter Punkt 2. a) skizzierten Neubauvorhaben verfolgt die AFG – nachdem „der große Ausbau endgültig vom Tisch ist" – eine **im Vergleich zum Planfeststellungs-beschluß 2002 völlig andere Planung:**

- Statt „Flughafen der Kategorie 3 C für Linienflugverkehr" nur noch ein **„netter City-Flughafen"**

- Statt Linienverkehr nur **Charter- und Privatflieger**.

- Nachdem in der Region Augsburg der Bedarf an einem Flughafenausbau weggefallen ist, sollen durch Werbung all diejenigen **Charter- und Privatflieger** nach Augsburg gelockt werden, die – nicht zuletzt wegen ihres Lärms - **von den Großflughäfen München und Stuttgart verdrängt** werden. Andere Kleinflieger sollen **bis „aus dem Ulmer Raum"** nach Mühlhausen geholt werden. Der Einzugsbereich der neuen Planungen umfasst damit halb Bayern und Baden-Württemberg zwischen München/Ulm/Stuttgart und ist erheblich größer als derjenige des ursprünglichen, mit „regionalem Bedarf" begründeten Planfeststellungsbeschlusses.

- Zusätzlich zur planfestgestellten Hubschrauber-Schule sollen das **„Wartungszentrum eines großen Hubschrauberherstellers"** (offensichtlich der Fa. „EUROCOPTER" aus Donauwörth) und das **„Verkaufs-, Wartungs- und Konstruktionszentrum eines großen bayerischen Ultraleichtflugzeugherstellers"** (offensichtlich Fa. „GROB" aus Mindelheim) hinzukommen.

- Nach bislang unbestätigten Gerüchten ist im benachbarten „Airpark"-Gewerbegebiet die Ansiedlung **des Logistik- und Versandzentrums eines großen Post- und Paket-Versenders** geplant, der über den Landeplatz Augsburg seine gesamte **Luftfracht – besonders im Nachtflugverkehr -**abwickeln will.

- Die Investitionssumme reduziert sich von ursprünglich **32 Millionen Euro** auf **ein Drittel (11 Millionen Euro)**.

Trotzdem gehen AFG und Luftamt davon aus, dass für diese neuen Planungen kein neues Planfeststellungsverfahren notwendig sei, weil „bereits ein Planfeststellungsbeschluß vorliegt". Daß diese Auffassung rechtlich unhaltbar ist, leuchtet selbst juristischen Laien anhand eines Vergleichs ein: Ein Bauherr, der die Baugenehmigung für ein Hochhaus oder ein 3-Familienhaus erhalten hat, dann aber feststellt, dass ihm dafür das Geld nicht reicht, kann stattdessen nicht einfach einen Bungalow bauen. Sondern die Baugenehmigung für das Hochhaus ist aufzuheben und für den Bungalow ist eine neue Baugenehmigung zu beantragen.

c) Rechtliche Unzulässigkeit einer bloßen Planänderung im „Vereinfachten Änderungsplanfeststellungsverfahren“ (§ 76 Abs. 3 VwVfG), „Formlosen Planänderungsverfahren“ (§ 76 Abs. 2 VwVfG), Plangenehmigungsverfahren (§ 74 Abs. 6 VwVfG bzw. § 8 Abs. 2 LuftVG) oder völligen Freistellungsverfahren (§ 74 Abs. 7 VwVfG bzw. § 8 Abs. 3 LuftVG):

Das von AFG und Luftamt offenbar beabsichtigte Planänderungsverfahren nach § 76 II, III VwVfG ist rechtlich unzulässig,

- weil die neuen Planungen im Vergleich zum planfestgestellten Generalausbau eine **völlig andere Planung („Aliud“)** sind (Vgl. unten Punkt 2. c) aa) !),

- weil die neuen Planungen jedenfalls **keine „unwesentliche“ Änderung** sind (Vgl. unten Punkt 2. c) bb) !),

- weil die vom Planfeststellungsbeschluß 2002 nachteilig betroffenen **Bürger durch die neuen Planungen stärker und/oder in anderer Weise in Mitleidenschaft gezogen** werden (Vgl. unten Punkt 2. c) cc) !)

- weil sich das **Einwirkungsgebiet der neuen Planungen** im Vergleich zum PFB 2002 **ausweitet** und **erheblich mehr Bürger unmittelbar betroffen** sind (Vgl. unten Punkt 2. c) dd) !)

aa) Völlig neues Vorhaben („Aliud“):

Die jetzigen Pläne der AFG, Charter- und Kleinflugzeuge aus ganz Bayern und Baden-Württemberg (München, Stuttgart, Ulm) nach Augsburg-Mühlhausen zu locken sowie die Verkaufs-, Wartungs- und Konstruktions-Zentren eines Hubschrauber- und eines Leichtflugzeugherstellers auf dem Landeplatz-Gelände anzusiedeln, haben mit den ursprünglichen Planungen und der ursprünglichen Bedarfs-Rechtfertigung eines Flughafens für den regional-veranlaßten Linienverkehr nichts mehr gemein.

(1) RECHTSPRECHUNG UND KOMMENTARLITERATUR

AFG und Luftamt verkennen die eindeutige Rechtslage: Eine bloße Planänderung scheidet schon von vorneherein aus, wenn sich die beiden Vorhaben – 32-Millionen-Euro-Generalausbau zum Linien-Flughafen der Kategorie 3-C im Vergleich zum jetzt geplanten 11-Millionen-Euro-Vorhaben „netter City-Flugplatz“ für private Kleinflugzeuge – so stark unterscheiden, dass die „Identität des planfestgestellten Vorhabens“ nicht mehr gewahrt ist. Der jetzige „Masterplan Flughafen Augsburg“ vom 07.02.2006 ist ein sogenanntes „Aliud“ zum Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002. Vgl. folgende Kommentar-Auszüge:

Obermayer, Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz, 3. Aufl. 1999, Rdnr. 12 zu § 76 VwVfG:

"Von einer Änderung kann nicht gesprochen werden, wenn das bisherige Vorhaben so stark umgestaltet wird, daß im Ergebnis ein völlig neues Vorhaben verfolgt wird (»aliud«). Denn zum Begriff der Änderung gehört nicht nur ein erneuerndes, sondern auch ein bewahrendes Element. Außerdem ist bei einer völligen Umgestaltung die für das Änderungsverfahren typische Weiterverwertung des alten Planfeststellungsverfahrens nicht gerechtfertigt. [...] **Die Identität des Vorhabens muß nach Gegenstand, Art und Betriebsweise erhalten bleiben (BverwG Urteil vom 24.10.1991, Buchholz 451.22, Nr. 44 S. 98).**

Die Gesamtkonzeption des Vorhabens und wesentliche Teile des Plans dürfen nicht in Frage gestellt werden (BVerwG Urteil vom 05.12.1986, BverwGE 75, 214, 219).

Diese Identität des Vorhabens kann bei einer wesentlichen Vergrößerung ebenso verlorengehen wie **bei einer wesentlichen Verkleinerung**. So geht die Identität des Vorhabens verloren, wenn eine bestehende Abfalldeponie um mehr als die doppelte Fläche erweitert wird. Ebenso fehlt die Identität, wenn der ursprüngliche Plan eines Autobahnbaus aufgegeben wird und die Trasse für eine Bundesstraße genützt werden soll. Bei einem Flughafenneubau kann die Gesamtkonzeption durch den Wegfall einer dritten Start- und Landebahn in Frage gestellt werden, wenn dadurch ernstliche Zweifel an dem Bedürfnis für den Flughafenneubau oder an der Richtigkeit der Standortwahl auftreten."

Kopp/Ramsauer, Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz, 9. Aufl. 2005, Rdnr. 2 zu § 76 VwVfG:

"a) Wahrung der Identität:

Um eine Änderung i.S. von § 76 handelt es sich nur, wenn die Identität des Vorhabens gewahrt bleibt, dh das Konzept des Vorhabens in seinen Grundzügen erhalten bleibt.

Das ursprüngliche Vorhaben darf nach Art, Größe, Gegenstand und Betriebsweise nicht durch ein wesentlich andersartiges Vorhaben ersetzt werden.

Die Behörde hat zu prüfen, ob und inwieweit die beabsichtigte Änderung bereits entschiedene Fragen der Planung erneut aufwirft. Ein bloßes Änderungsverfahren ist unzulässig, wenn die beabsichtigte Änderung des Vorhabens möglicherweise die ursprüngliche Gesamtkonzeption oder wesentliche Teile des übrigen Planinhalts in Frage stellt (BVerwGE 61, 310; 75, 219; Knack 12) und zwar insbesondere im Hinblick auf die **Planungsrechtfertigung**, das **Bedürfnis für die Anlage**, die **Auswirkungen auf das Gemeinwohl und die Rechte der Betroffenen**, die **Ausgewogenheit der Planung** und die **Problembewältigung**.

Das ist zum Beispiel bei der **Planfeststellung für einen Flughafen** dann der Fall, wenn durch den Wegfall einer Start- und Landebahn **ernsthafte Zweifel an dem Bedürfnis für einen Flughafenneubau überhaupt** oder an der Abgewogenheit der Standortentscheidung aufgeworfen werden; dann würde ein Änderungsverfahren gemäß § 76 nicht mehr genügen, vielmehr wäre ein **neues, alle Bereiche erfassendes Planfeststellungsverfahren erforderlich."**

Knack, Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz, 8. Auflage, Rdnr. 16 zu § 76 VwVfG:

"4. Identität des Vorhabens

Der Begriff der Änderung setzt ferner die **Identität des ursprünglichen Vorhabens mit dem umgestalteten Vorhaben** voraus (BVerwG NVwZ 86, 3834; VGH München BayVBl. 97, 85/86; NVwZ 89,685/680; Kopp/Ramsauer § 76 Rdn. 7)."

Hüting/Hopp, "Die Änderung von Planfeststellungsbeschlüssen", UPR 2003 1 ff.:

> **"**Eine Planänderung setzt begrifflich weiterhin voraus, dass die **Identität des Vorhabens gewahrt** ist. **Dies bedeutet, dass die Änderung nicht von so grundlegender Natur sein darf, dass sie zu einem nach Art, Gegenstand oder Betriebsweise in wesentlicher Hinsicht andersartigen Vorhaben führt** (BVerwG, Urteil vom 11.04.1986, 4 C 53/82, DVBL 1986, 1007; BVerwG, Urteil vom 24.11.1989, 4 C 41.88, UPR 1990, 186/187 f.). **Soll ein andersartiges als das ursprünglich geplante Vorhaben realisiert werden, bedarf es der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens (Zweitverfahren)."**

(2) Völlig andere Planungsrechtfertigung

Daß der „Masterplan Flughafen Augsburg" der AFG vom 07.02.2006 ein völlig anderes Vorhaben im Sinne der oben unter Punkt (1) zitierten Rechtsprechung zum Ziel hat, beweist ein Vergleich mit dem Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002. Die **ursprünglichen Planungsrechtfertigungen** des 32-Millionen-General-Ausbaus waren:

- der angeblich von Seiten des Lufamts drohende Entzug der (Ausnahme-) Betriebserlaubnis wegen **geänderter EU-Sicherheitsbestimmungen („Anhang 14 der ICAO-Richtlinien"** und **„Richtlinie über Hindernisfreiheit bei Instrumentenflugbetrieb" des BMVBW vom 02.11.2001")**, die dringend eine Verlegung aller Hochbauten in ausreichendem Abstand zur Start- und Landebahn erforderlich machen würden.

- und der angeblich **vor Ort** bestehende **dringende Bedarf an einer Vergrößerung der Passagier-Abfertigungs-Kapazitäten** für Fluglinien wie „Augsburg Airways". Vgl. z.B. Seite 43 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2002: „Eine Erweiterung der Hochbauflächen ist nach der Antragsbegründung der AFG 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 **jetzigen Planungen** verfolgen **völlig andere Ziele** mit **völlig anderen Mitteln:**

- Von der – angeblich bereits im Jahre 2000 dringenden – „Herstellung der Hindernisfreiheit" ist keine Rede mehr. Für die hierfür nötige Verlegung der Hochbauten hat die Stadt Augsburg langfristig kein Geld. Der jetzt geplante „City-Flughafen" für Charter- und Privatflieger wäre also auf Dauer von Ausnahmegenehmigungen zu Lasten der Sicherheit abhängig.

- Nachdem der lokale Bedarf an den im PFB planfestgestellten Bauvorhaben mit dem Abzug aller Fluggesellschaften und Einstellung aller Linien-Verbindungen weggefallen ist, geht es der AFG nur noch darum, wenigstens lächerliche 130.000.- Euro jährlich an Start- und Landegebühren von Kleinflugzeugen zu verdienen, um das jährliche Betriebsdefizit von rd. 1 Million Euro etwas abzumildern.

- Die bereits aufgrund des PFB 2002 realisierte Verlängerung der S/L-Bahn um „Sicherheitsstreifen" wurde mittlerweile mit dem AFG-Antrag auf Einbeziehung dieser 190 m „Stopways" in die reguläre S/L-Bahn ad absurdum geführt.

bb) Art und Verbreitungsgebiet des Fluglärms ändern sich grundlegend:

Das im „Masterplan Flughafen Augsburg“ der AFG vom 07.02.2006 enthaltene Vorhaben ist auch deshalb wesensverschieden zum 2002 planfestgestellten Vorhaben, weil die Lärmsituation eine ganz andere wäre. Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2002 ist das **Lärm-Gutachten der Fa. “ACCON”**, dem im Planfeststellungsbeschluß ganze 118 Seiten (Seite 226 – Seite 344) gewidmet werden. Dieses Gutachten beruht auf Prognosen, die aus **vier Prämissen** entwickelt wurden:

- **Erstens der Annahme, daß am Landeplatz Augsburg auch in Zukunft fast ausschließlich Linienverkehr mit großen Linienmaschinen stattfinden wird.** Mit dieser – inzwischen völlig obsoleten – Annahme hat das Luftamt im Rahmen seiner damaligen Abwägung ein weit überwiegendes öffentliches Interesse konstruiert, mit dem es die privaten Interessen der vom Fluglärm betroffenen Bürger abgeschmettert hat. Vgl. z.B.

  Seite 310: „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**.“

- **Zweitens den damals auf dem Landeplatz Augsburg eingesetzten Flugzeugtypen** (sogen. “Flugzeugmix” nach bestimmten “Flugzeuggruppen”) – vorwiegend größere Linienmaschinen vom Typ “Dash-8” und “Avro-Liner”. Diese damals von Fluglinien wie “Augsburg Airways “eingesetzten “Flugzeuggruppen” werden in der Abwägung des PFB 2002 dutzendfach als Ausgangsbasis verwendet, vgl. z.B. die Seiten 66, 88, 91, 148, 150, 152, 228, 264, 276, 334, 347, 349, 357 usw. ! Allein die 72-sitzige Turboprop-Linienmaschine “Dash 8” wird im PFB 2002 an sechs Stellen als Referenz für Flugbewegungen und Lärmentwicklung herangezogen, vgl. die Seiten 89, 162, 165, 272, 331, 367 ! Vgl. auch die folgenden Feststellungen aus dem PFB vom 15.02.2002:

  Seite 148: „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.“**

  Seiten 152 – 154: „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.

  Seite 221: “Der Flugzeugmix, der künftig am Verkehrslandeplatz Augsburg eingesetzt wird, wird sich […] nicht grundlegend verändern.“

  Seite 367: „Die Flugzeugmuster der **DASH-8-Serie oder vergleichbare Turboprop-Maschinen, die typischerweise in Augsburg zum Einsatz kommen ...“**

- **Drittens: Prognosen zur Zahl der Flugbewegungen**, die aus dem damaligen „Flugzeugmix“ und den damaligen Linien-Flugbewegungen hochgerechnet wurden.

- **Viertens der Annahme, dass Linienmaschinen von Profi-Piloten gesteuert werden und deshalb nur mit geringen Abweichungen die Mittellinien der Flugschneisen einhalten.**

Mittlerweile haben sich **alle vier Prämissen grundlegend geändert**:

- Mit dem Abzug der letzten Fluglinien „Augsburg Airways“ und „Denim Airways“ steht fest, dass die **Prognose im „ACCON“-Lärmgutachten**, der Landeplatz werde weiterhin – und mit stark steigenden Flugbewegungszahlen - fast ausschließlich von großen Linien-Maschinen vom Typ „Dash-8“ (oder größer) benutzt, **fundamental falsch** ist.

- Der **„Flugzeugmix“**, von dem das „ACCON“-Lärmgutachten für den PFB 2002 ausging, soll jetzt **ein völlig anderer** sein: Die jetzigen Planungen zielen nicht mehr auf relativ große Linienmaschinen für 30 – 100 Passagiere ab, sondern auf zahlreiche **Kleinflugzeuge** aus einem Einzugsbereich mit 150 Kilometer Radius. Die neuen Mottos der AFG lauten „Masse statt Klasse.“ und „Kleinvieh macht auch Mist.“ Propeller-Kleinflugzeuge wie zB Cessnas erzeugen aber ein **ganz andere Lärm-Charakteristik** als Turboprop-Flugzeuge, die für die betroffenen Anwohner erheblich „nervtötender“ sein kann („Rasenmäher“).

- Die Zahl der damals vor allem für **Linienflugzeuge** prognostizierten **Flugbewegungen** wird von den zahlreich aus München, Stuttgart, Ulm, usw. angeworbenen **Kleinfliegern deutlich übertroffen** werden.

- Hobby- und Gelegenheits-Piloten in Kleinflugzeugen wie Cessnas haben weder die Ausbildung, noch die technische Ausstattung noch die Intention, den Augsburger Luftraum auf schnellstem Wege zu räumen. Sie fliegen nicht wie die Berufs-Piloten der großen Linien-Maschinen – von GPS- oder Funksignal gesteuert - auf der Mittellinie der Flugschneisen ein und aus. Kleinflugzeug-Piloten drehen vielmehr **„Platzrunden“ über Affing, Miedering, 7-Häusle, Dickelsmoor, Aulzhausen, Firnhaberau, Hammerschmiede, Friedberg, etc.**

Mit dem endgültigen Zusammenbruch des Linienverkehrs, dem Wegzug aller Fluglinien und der jetzt geplanten “Neuausrichtung des Flughafens” auf Kleinflugzeuge, Hubschrauber und Ultraleichtflugzeuge haben sich der “Flugzeugmix” und die auf ihm basierenden Flugbewegungs- und Lärmprognosen grundlegend geändert. Das **Lärmgutachten der Fa. “ACCON”**, auf dem die gesamte Abwägung sowie alle Umweltverträglichkeitsprüfungen und Genehmigungen des PFB 2002 beruhen, **wurde von der tatsächlichen Entwicklung ad absurdum geführt.** Trotzdem behauptet die AFG in grotesker Realitätsferne, am damaligen PFB habe sich “nichts wesentliches geändert” !

bb) Keine “unwesentlichen” Planänderungen

Neben der “Wahrung der Identität” (vgl. oben Punkt aa) !) ist zweite Voraussetzung für ein bloßes Planänderungsverfahren nach § 76 Abs. 2 oder 3 VwVfG, daß es sich nur um “unwesentliche Änderungen” handelt.

(1) RECHTSPRECHUNG UND KOMMENTARLITERATUR

Folgende Kommentar-Auszüge zeigen, was die Rechtsprechung unter dem Begriff “unwesentliche Änderung” versteht:

Obermayer, Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz, 3. Aufl. 1999, Rdnr. 26 zu § 76 VwVfG:

“1. Unwesentliche Bedeutung:

Ein formloses Verfahren ist grundsätzlich nur möglich, wenn die Planänderung von unwesentlicher Bedeutung ist. Hierbei handelt es sich um einen **unbestimmten Rechtsbegriff, der gerichtlich grundsätzlich voll nachprüfbar ist**. Ob eine Änderung wesentlich oder unwesentlich ist, muß aus objektiver Sicht bei verständiger **Würdigung des Gesamtvorhabens** entschieden werden. [...]

Für die Wesentlichkeit der Änderungsplanung ist der Vergleich zur Gesamtplanung entscheidend. Eine Änderung ist dann wesentlich, wenn das Plangefüge in seinen Grundzügen berührt wird.

Hingegen ist eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung, wenn sie **Abwägungsvorgang und Abwägungsergebnis nach Struktur und Inhalt nicht berührt**, also die Frage sachgerechter Zielsetzung und Abwägung im Sinne der Gesamtplanung nicht erneut aufwerfen kann.

Eine unwesentliche Änderung liegt regelmäßig vor, wenn Umfang und Zweck des Vorhabens weitgehend gleich bleiben [...]

Erforderlich ist aber auch, daß die **Änderungsplanung keine erheblichen Auswirkungen auf öffentliche oder private Belange** hat. Bringt die Änderung gravierende Mehrbelastungen für die Umwelt oder die Planbetroffenen mit sich, kann nicht mehr von einer unwesentlichen Bedeutung gesprochen werden. Das gilt besonders bei Änderungen im Bereich der Anlagensicherheit.

2. Keine nachteiligen Auswirkungen

Die Änderung muß schließlich konfliktfrei erfolgen. Die erste Alternative des § 76 Abs. 2 nennt den Fall, daß **Belange anderer nicht berührt werden**.

Dieser Fall liegt vor, **wenn nach sorgfältiger Prüfung objektiv betrachtet damit zur rechnen ist, daß die Änderungsplanung keine nachteiligen Auswirkungen auf private Interessen oder Rechte hat.** Entscheidend ist der Vergleich zum Planfeststellungsbeschluß.

Es darf aller Voraussicht nach keine Personen geben, die aufgrund der Änderung erstmals, anders oder nachhaltiger in ihren Interessen bzw. Rechten beeinträchtigt werden als aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses. Nur in diesem Fall kann niemand im Sinne des § 73 Abs. 4 berechtigt sein, Einwendungen gegen die Änderungsplanung zu erheben. Diese erste Alternative des § 76 Abs. 2, **daß private Interessen überhaupt nicht berührt werden, kommt eher selten vor.”**

Knack, Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz, 8. Auflage, Rdnr. 16 zu § 76 VwVfG:

"II. Unwesentliche Änderung

Eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (E 84,32 = NJW 90,925; VGH Mannheim NuR 97,449; Obermayer 5 76 Rdn. 26; Hüting/Hopp UPR 03, 1) gegeben, wenn das Plangefüge in seinen Grundzügen und die mit der Planung verfolgte Zielsetzung nicht berührt wird, so dass die bereits getroffene Abwägung aller einzustellender Belange in ihrer Struktur unangetastet bleibt. Dies ist nach der zitierten Entscheidung des BVerwG stets der Fall, **wenn Umfang und Zweck des Vorhabens unverändert bleiben** und **wenn zusätzliche Belastungen von einigem Gewicht sowohl auf die Umgebung als auch hinsichtlich einzelner öffentlicher oder privater Belange auszuschließen sind."**

Stelkens/Bonk, Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz, 5. Aufl. 1998, Rdnr. 18 ff. zu § 76 VwVfG:

"a) Es muß sich um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung handeln. [...]

Unwesentlich ist die Änderung hiernach möglicherweise dann, wenn die Änderung der Pläne **im Verhältnis zur vorangegangenen, mit einem Planfeststellungsbeschluß abgeschlossenen Gesamtplanung** nicht erheblich ist, also **Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens im wesentlichen gleich bleiben**, aber bestimmte räumlich und sachlich abgrenz- und feststellbare Teile gegenüber der bisher genehmigten Planung verändert werden sollen. [...]

Die beabsichtigte Änderung muß daher Abwägungsvorgang und Abwägungsergebnis nach Struktur und Inhalt berühren, also die Frage sachgerechter Zielsetzung und Abwägung im Sinne der Gesamtplanung erneut aufwerfen können, wenn sie als wesentlich anzusehen sein soll.

Wesentlich ist eine Änderung vor allem dann, wenn sie das Vorhaben insgesamt zur Disposition stellen kann. Von unwesentlicher Bedeutung kann eine Planänderung sein, wenn das Plangefüge in seinen Grundzügen erhalten bleibt, daher Abwägungsvorgang und Abwägungsergebnis nach Struktur und Inhalt nicht berührt, also die Frage sachgerechter Zielsetzung und Abwägung im Sinne der Gesamtplanung nicht erneut aufwerfen kann. [...]

Eine **Entscheidung über die Entbehrlichkeit einer Planfeststellung** wegen unwesentlicher Bedeutung enthält zugleich diejenige über die öffentlich-rechtliche Zulässigkeit einer geplanten Maßgabe; die Entscheidung ist daher **Verwaltungsakt und kann vom planbetroffenen Dritten regelmäßig mit der Behauptung subjektiver Rechtsverletzung angefochten werden.** Eine rechtliche Prüfung ist aber nur insoweit zulässig, als der Dritte durch die Regelungen des ändernden VA **gegenüber dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluß erstmals oder stärker in seinen Rechten oder Belangen beeinträchtigt** werden kann.

b) Neben der unwesentlichen Bedeutung muß als weitere Tatbestandsvoraussetzung feststehen, daß die Belange anderer nicht berührt werden (hierzu § 73 Rn. 67). [...] **Ist es möglich, daß Belange anderer erstmals oder zusätzlich erheblich berührt werden können, wird eine unwesentliche Bedeutung durchweg zu verneinen sein.** Es ist unerheblich, ob allein diejenigen in ihren Belangen unberührt bleiben, die bereits beim ursprünglichen Plan im Sinne des § 73 Abs. 4 Satz 1 einwendungsbefugt waren; durch die Änderung kann vielmehr ein anderer Personenkreis betroffen sein."

Kopp/Ramsauer, Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz, 9. Aufl. 2005, Rdnr. 14 zu § 76 VwVfG:

"3. Unwesentliche Planänderung

Als unwesentlich ist eine Planänderung entsprechend dem Zweck der Regelung nur dann anzusehen, wenn sie Abwägungsvorgang und Abwägungsergebnis nach Struktur und Inhalt nicht berührt, also die Frage sachgerechter Zielsetzung und Abwägung der Gesamtplanung nicht erneut aufwerfen kann (BVerwG NJW 1990, 925), dh, wenn die **Gesamtkonzeption, insb. Umfang und Zweck des Vorhabens, dieselben bleiben** (BVerwGE 56, 133; Obermayer 26; Ronellenfitsch 94; StBS 18, Knack 26) und idS die Änderung den Abwägungsvorgang und das Abwägungsergebnis der bereits vorliegenden Planfeststellung, dh die mit der Planung verfolgte Zielsetzung und die bereits getroffene Abwägung aller einzustellender Belange, in ihrer Struktur unberührt lässt. Das wird stets der Fall sein, **wenn Umfang und Zweck des Vorhabens unverändert bleiben** und wenn zusätzliche, belastendere Auswirkungen von größerem Gewicht, als sie mit dem ursprünglichen Vorhaben verbunden waren, sowohl auf die Umgebung als auch hinsichtlich der Belange Einzelner mit Sicherheit auszuschließen sind (BVerwG NJW 1990, 926; BVerwGE 48, 56; BVerwGE 61, 310; VGH Mannheim NVwZ 1986, 663).

4. Keine Beeinträchtigung oder Zustimmung Betroffener

Zusätzlich zu der Voraussetzung der unwesentlichen Bedeutung wird für die Anwendbarkeit des Abs 2 verlangt, dass die Änderung keine Belange anderer berührt oder dass die Betroffenen zugestimmt haben. Eine Berührung der Belange Dritter kommt einmal in Betracht, wenn diese erstmalig von der Änderung, zB einer Erweiterung, betroffen sein würden, oder wenn sie von der Änderung **in ihren Belangen stärker als in der ursprünglichen Planfeststellung vorgesehen beeinträchtigt werden.** [...]

Im Zweifel muss ein neues Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden."

Hüting/Hopp, "Die Änderung von Planfeststellungsbeschlüssen", UPR 2003 1 ff.:

Planänderung „von unwesentlicher Bedeutung": Ob eine Planänderung „von unwesentlicher Bedeutung" ist, muss vor allem mit Blick auf den das Vorhaben rechtfertigenden Zweck und die Abwägungsentscheidung bestimmt werden. **Von unwesentlicher Bedeutung ist eine Planänderung, „wenn die mit der Planung verfolgte Zielsetzung unberührt bleibt und wenn die beabsichtigte Änderung die bereits getroffene Abwägung aller einzustellender Belange in ihrer Struktur unberührt lässt"** (BVerwG Urteil vom 11.04.1986 – 4 C 53.82, UPR 1986, 183, S. 34; BayVGH, Beschluß vom 15.03.1988, 8 CS 88.00196, ZfW 1989, 95; VGH BW, Urteil vom 22.11.1996, 8 S 1006/96, NuR 1997, 449/450 f. = UPR 1997, 300 (Ls.); Allesch/Häußler in Obermayer, VwVfG, § 76 Rn. 26).

Keine strukturell neue Abwägungsentscheidung liegt jedenfalls dann vor, wenn der Umfang des Vorhabens unverändert bleibt und zusätzliche belastende Auswirkungen der Planänderung von „einigem" Gewicht auf öffentliche und private Belange auszuschließen sind". [...] Eine Planänderung ist allerdings immer dann von wesentlicher Bedeutung, wenn sie mit einer (nicht nur völlig geringfügigen) Veränderung des Standortes bzw. der Trasse verbunden ist. Die Auswirkungen eines Vorhabens werden durch seine Beziehungen zur jeweiligen Umgebung definiert. [...] Für die Annahme einer Planänderung von unwesentlicher Bedeutung ist somit bei einer Änderung des Standorts bzw. der Trasse des Vorhabens in aller Regel kein Raum."

(2) 122 (in Worten: einhundertzweiundzwanzig !) wesentliche Änderungen

Nach der oben unter Punkt (1) zitierten Rechtsprechung zur "Unwesentlichkeit" i.S.v. § 76 II, III VwVfG ist also ein **Gesamtvergleich der Gesamtplanungen** vorzunehmen: Alle neu geplanten Vorhaben, für die ein bloßes Änderungsverfahren beantragt ist, sind vom Luftamt mit dem Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002 daraufhin zu vergleichen, ob und inwieweit sich **Umfang**, **Zweck**, **Betriebsweise** oder **Planungsrechtfertigung** geändert haben. Nicht zulässig ist eine isolierte Betrachtung nur der Einzelvorhaben.

Die folgende Tabelle listet

122 wesentliche Unterschiede

auf, in denen sich der "Masterplan Flughafen Augsburg" 07.02.2006 vom Planfeststellungsbeschluß 15.02.2002 in Umfang, Zweck, Betriebsweise oder Planungsrechtfertigung unterscheidet. Es handelt sich also um eine grundlegende Neuausrichtung des Flughafens und eine völlige Umgestaltung des damals planfestgestellten Vorhabens "General-Ausbau" – keinesfalls, wie von der AFG jetzt grob verharmlosend behauptet wird, nur um "ein paar unwichtige Änderungen".

Fund-stelle Pfb	Absatz	Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002 i.d.F.v. 28.04.2003	"Masterplan Flughafen Augsburg" vom 07.02.2006
S. 12	1/1.1	Schulflüge	Hubschrauber
S. 12	1/1.3	Sicherheitsstreifen	Nicht eingehalten nach ICAO
S. 13	2.1.1	Langzeitmittelungspegel	Nicht mehr nachgewiesen
S. 14	2.1.3	Beurteilungspegel Flug- u. Bodenlärm	Nicht mehr nachgewiesen
S. 16	2.1.4	Umsetzungszeitraum	Nicht eingehalten
S. 17	2.2	Entschädigung	Maximalpegel nicht mehr nachgewiesen
S. 30	4.2	Leistungsfähigkeitsprüfung d. Knotenpunkte	Abstände der Ampeln nach Strassenverkehrsrecht ??
S. 34	7.3	Luftsicherheitsbelange	Nicht eingehalten
S. 35	X.	Einwendungen nicht mehr zutreffend	Anderer Sachverhalt

Fund-stelle Pfb	Absatz	Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002 i.d.F.v. 28.04.2003	"Masterplan Flughafen Augsburg" vom 07.02.2006
S. 36	B.I.1.	Aktuelle Nutzung ... Regionalflugplatz	Nicht mehr zutreffend
S. 39	II./4	AFBG	Nicht mehr zutreffend
S. 41	1.1	-Verlegung u. Erweiterung....	Nicht mehr zutreffend
S. 41	1.2.1	Die Massnahme wird	Nicht mehr zutreffend
S. 42	1.2.4	Hochbauzone	Nicht eingehalten und nicht zutreffend
S. 44	1.2.8	Neubau ILS 07	???
S. 45	3. Abs.	Die AFG begründet	Nicht mehr zutreffend
S. 45	4. Abs.	bedarfsgerechter Ausbau	Nicht mehr zutreffend
S. 52	2.3.1	Verkehrsprognose	Nicht mehr zutreffend
S. 56	2.3.4	Lärmphysikalisches Gutachten	Nicht mehr zutreffend
S. 57	2.3.5	Lärmmedizinisches Gutachten	Nicht mehr zutreffend
S. 59	2.4	Antragsbegründung	Nicht mehr zutreffend
S. 70	4. Abs.	Augsburg Airways	Nicht mehr zutreffend
S. 87	3.	Überprüfung der Verkehrsprognose	Nicht mehr zutreffend
S. 91	2. Abs.	Das Gutachten kommt	?????
S. 91	4.2	Änderung der Prognose	Nicht mehr zutreffend
S. 95	1. Abs.	.. den Schwellen bleibt antragsgemäß nach wie vor 1280 m	Nicht zutreffend
S. 96	1. Abs.	.. auch seiner Verkehrsbedeutung nach ein Regionalflughafen	Nicht mehr zutreffend
S. 99	1.2	-Die Veränderungen an der bestehenden S/L-Bahn... -Der Neubau einer ILS-Anlage... -In der Hochbauzone....	Nicht mehr zutreffend ????? Nicht eingehalten

Fund-stelle Pfb	Absatz	Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002 i.d.F.v. 28.04.2003	"Masterplan Flughafen Augsburg" vom 07.02.2006
S. 102	3. Abs.	Der Umstand, dass ...	Nicht mehr zutreffend
S. 107	3. Abs.	....Grenzlinie eines Dauerschallpegels von 55 dB(A), sondern 52 dB(A)	Neuberechnung erforderlich
S. 113	1. Abs.	Bei einer Entscheidung nach Art. 73 Abs.8 VwVfG ...	Zutreffend ????
S. 136	2.1	Keine Verlängerung der S/L-Bahn	Nicht mehr zutreffend
S. 137	1. Abs.	-Verlängerung der stopway...	????
S. 137	2. Abs.	Soweit die AFG... „Startvorlaufstrecke" zu nutzen,..... war...abzulehnen	????
S. 137	3. Abs.	..Beachtung der JAR OPS-1-Anforderungen...	Nicht mehr zutreffend
S. 138	2.2	Aussenstarterlaubnis	Nicht mehr zutreffend
S. 139	2. Abs.	Die Aussenstarterlaubnis wird deshalb...	????
S. 139	3.	Planrechtfertigung... Sicherheit	Nicht mehr zutreffend
S. 140	3.1.1	..Die auffälligsten Änderungen betreffen die neu ausgewiesenen Hochbauflächen	Bestehende Gebäude sollen saniert werden
S. 141	3.1.2	Art der Änderungen.. Der Antrag ist nicht auf Erweiterung der Flugbewegungen gerichtet	Nachweis fehlt
S. 141/ 142	3.1.3.1	Gegenwärtiger Bedarf ...Hochbaufläche... Erweiterung der Stoppbahnen...	Nicht mehr zutreffend
S.143	3.2.1	..sollen neben Linien- u. Charterverkehr..	Nicht vollständig zutreffend
S. 145	3.2.2	..ein wichtiger Standortfaktor..	Arbeitsplätze derzeit 16, Wunsch nach Flugplatz bei Wirtschaft auf Platz 16/17

Fund-stelle Pfb	Absatz	Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002 i.d.F.v. 28.04.2003	"Masterplan Flughafen Augsburg" vom 07.02.2006
S. 146	3.3.1	..im Segment Linien- u. Charterverkehr..	Nicht vollständig zutreffend
S. 147	1. Abs.	.. allesamt eine Zunahme des Passagierverkehrs..	Für Augsburg unzutreffend
S. 148	3.3.2.1.1	AFG-Prognose	Unzutreffend
S. 149	3.3.2.1.2	Prognose des Verkehrswissenschaftlichen Instituts	Unzutreffend
S. 153	4. Abs.	..,sondern auch noch erheblich leiser...	Rasenmäherlärm
S. 154	3. Abs.	..Rückgang der Hubschrauberbewegungen..	Nicht bei Ansiedlung einer Hubschrauber-wartungsgesellschaft.
S. 155	3.4.1.1	Auswirkung von JAR-OPS 1	Für AFG offensichtlich nicht mehr gültig
S. 162	3.4.1.2	..und bedeutet darüber hinaus Verbesserung der Sicherheit	Nur zutreffend, wenn Gesamtlänge der Bahn in Anspruch genommen werden darf.
S. 164	3.4.1.2.3	Allgemeine Verbesserung der Sicherheit	Zweifelhaft
S. 167	2. Abs.	Ausreichend dimensionierte Vorfelder...	Sind vom Tower nur bedingt einsehbar.
S. 168	3.4.3	Verlegung und Erweiterung der Hochbauzone	Nicht mehr zutreffend
S. 171	3.4.7	Neubau einer ILS-Anlage für Landerichtung 07	Wird sie gebaut????????
S. 173	3. Abs.	..dass über 65% der Kfz...	Wegen kostenfreiem Parken, in Zukunft unzutreffend
S. 173	4. Abs.	..wurde von den Einwendern ...	Nicht nur Muc, auch andere umliegende Flughäfen werden entlastet

Fund-stelle Pfb	Absatz	Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002 i.d.F.v. 28.04.2003	"Masterplan Flughafen Augsburg" vom 07.02.2006
S. 174	2. Abs.	In diesem Zusammenhang..	Heute mit Sicherheit zutreffend
S. 175	2. Abs.	Im Verhältnis zu ...	Dies steht sehr wohl zu erwarten
S. 177	2. Abs.	Die Bedeutung..	Hinfällig
S. 179	5.1	Eignung des Geländes	Sehr fraglich
S. 180	4. Abs.	...,weil es zum Absturz..über bebautem Gebiet kommen könnte	Befürchtung ist begründet. Insbesonder durch vermehrte An- u. Abflüge zu Testzwecken
S. 181	1. Abs.	Es dürften gleichzeitig keine Rollbewegungen...	Abstand Mitte Taxiway zur Mitte S/L-Bahn mit 72m lt. ICAO zu gering (Mind.-Abstand 150m)
S. 181	1. Abs.	..die seitliche Übergangsfläche von 1:7 hindernisfrei zu halten	Bis dato nicht verwirklicht
S.181	2. Abs.	Die Höhe der Bauzonen...	????
S. 182	2. Abs.	Die künftige Flugplatzzufahrt...	Durch weitere Lichtzeichenanlage zusätzliche Behinderung des Verkehrs auf d. Mühlhauser Strasse.
S.182	5.2.1	Wirtschaft und Verkehr	So nicht mehr zutreffend
S.184	5.2.2	..Allerdings sind die meist belasteten...	Aussage muss bezweifelt werden
S.185	3. Abs.	Das Vorhaben führt...	Aussage widerspricht sich
S.186	5.2.4.3	..Lärmschutzes wirkt sich das Änderungsvorhaben nachteilhaft aus	Vermehrte An- u. Abflüge zu Testzwecken sind zu befürchten
S.187	5.2.4.4	Gesamtabwägung	Nicht mehr zutreffend
S.190	5.3.2.1.1	Art der Nutzung	Zum Großteil nicht mehr zutreffend
S.193	3. Abs.	Die zugelassenen Gebäudehöhen....	Nicht mehr zutreffend
S.200	5.3.5	Eingriff in kommunale...	Alle beschriebenen Ortsteile

Fund-stelle Pfb	Absatz	Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002 i.d.F.v. 28.04.2003	"Masterplan Flughafen Augsburg" vom 07.02.2006
			können durch vermehrte An- u. Abflüge zu Testzwecken eine Mehrbelastung durch Lärm erfahren.
S.205	5.3.6	Zusammenfassung	Nicht mehr zutreffend.
S.208	5.4.3	Eingriffsregelungen	Eingriffe müssen so nicht erforderlich werden.
S.213	2. Abs.	Insgesamt werden	Nicht mehr erforderlich
S.221	5.6	Öffentliche Sicherheit	Durch viele kleine Flugzeuge, deren Piloten z.Teil äusserst undiszipliniertes Verhalten an den Tag legen.
S.222	3. Abs.	In unmittelbarer Nachbarschaft zu...	Genau diese Argumente führten 1965 zur Verlegeung von Haunstetten nach Mühlhausen.
S.224	3. Abs.	Mit dieser Einwendung...	Der Mindestabstand von 5km zum Gefahrgutlager d. Fa. Logistik Schmid wird beim An- und Abflug über Gersthofen nicht eingehalten.
S.225	3. Abs.	Schließlich übertrifft...	Abhängig von der Betrachtungsweise der jeweiligen Statistik, Hinweis auf Billigflieger.
S.229	5.7.1.1.2	Gegenwärtiger Fluglärm	Nicht mehr zutreffend.
S.231	5.7.1.1.3	Zukünftiger Fluglärm	Nicht mehr zutreffend, Neuberechnung erforderlich
S.244 ff	Tabelle	Zumutbarkeitsgrenzen	Noch zutreffend? Neue Lärmschutzrichtlinien.
S.263	5.7.1.4	Voraussichtliche Belastungen durch Fluglärm	Nicht mehr zutreffend.
S.274 ff	5.7.1.5	Beeinträchtigungen durch Fluglärm(Betroffenheit)	Nicht mehr zutreffend.
S.304	5.7.2.2	Gewichtung der	Nicht mehr zutreffend

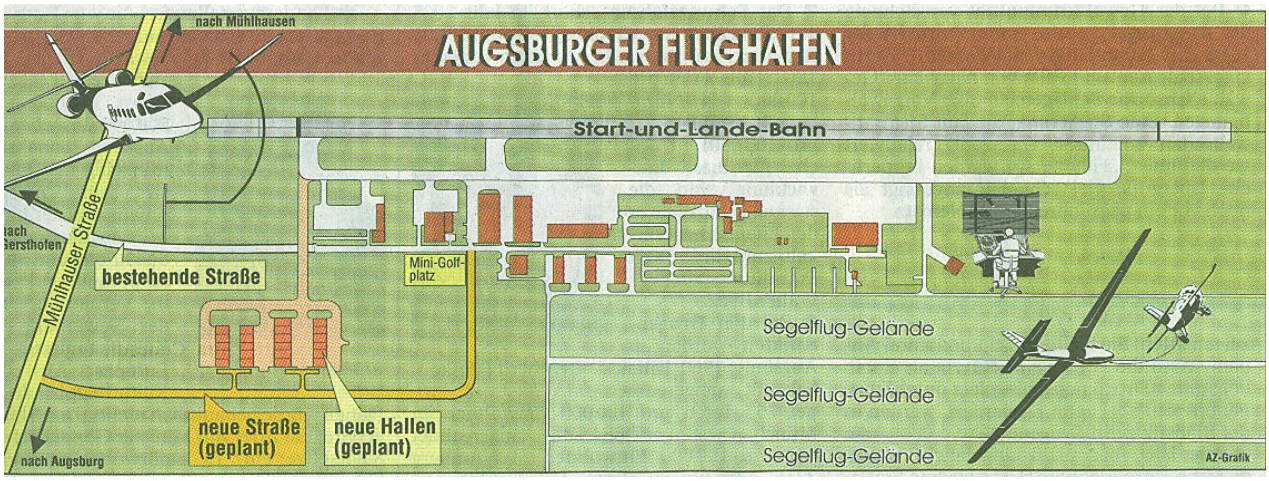
Fund-stelle Pfb	Absatz	Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002 i.d.F.v. 28.04.2003	"Masterplan Flughafen Augsburg" vom 07.02.2006
S.308 ff.	5.7.4	Sieben Häusle / Lärmzuschlag	Nicht mehr zutreffend
S.331	3. Abs.	Zum lärmphysikalischen Gutachten....	Nicht mehr zutreffend
S.334	4. Abs.	Das lärmphysikalische Gutachten beruht...	Nicht mehr zutreffend
S.336	2. Abs.	Richtig ist, dass die A-Filter-Bewertung...	Der Schalldruck ist -unabhängig vom Gehöreindruck- vorhanden und auch gesundheitsschädlich
S.336	5. Abs.	Seitens d. Luftamtes ist ...	Nicht mehr zutreffend
S.340	3. Abs.	Eine Beschränkung auf Luftfahrzeuge mit einem MTOW von 50t...	Freiwillige Beschränkung durch AFG???
S.341	1. Abs.	Aus den gleichen Gründen....	Also doch Boeing 737!!!!!!!!
S.351	5.8.2.2.5	Gesamtbewertung	Noch zutreffend????
s.357	5.8.3.3	Geruchsbelastungen	Durch vermehrte An- u. Abflüge zu Testzwecken ist eine Mehrbelastung zu befürchten
S.362	5.8.4	Einwendungen	Bleigehalt durch vermehrte An- u. Abflüge zu Testzwecken u. durch Zuzug von kleinen, kolbentriebwerkbetriebenen Flugzeugen erhöht
S.367	2. Abs.	In verschiedenen Einwendungen....	Nicht mehr zutreffend, da andere Flugzeugmuster vorhanden.
S.368	5.9	Naherholung....	Es fliegen andere Flugzeuge.
S.407	5.15.2	Wertminderung...	Wertminderung ist gegeben (Eigenerfahrung des Autors).
S.417	5.15.7.2	Verlängerung der S/L-Bahn	Nicht mehr zutreffend.

(3) Speziell: Veränderung der Lage der Hallen, Rollwege und Strassen

Nach der oben in Punkt (1) zitierten Rechtsprechung liegt eine "wesentliche Änderung"

immer dann vor, wenn sich die **Lage bestimmter Bauvorhaben im Vergleich zum ursprünglichen Planfeststellungsbeschluß – auch nur geringfügig – verändert hat.**

Das ist hier der Fall: Nach einer Grafik in der "Augsburger Allgemeinen Zeitung" vom Mittwoch 08. März 2006 (Seite 35, Bericht "Flughafen will investieren") sollen die **neuen Hallen nicht mehr auf dem Plangebiet "F 1"** ("Bauliche Anlagen und Einrichtungen zum Unterstellen, Warten und Instandsetzen von Luftfahrzeugen", vgl. "Plan der baulichen Anlagen" der AFG vom 30. März 2000 – Dipl. Ing. Olaf Bäumer, Wiesbaden) **<u>am Rande</u> des Vorfeldes** entstehen, **sondern – näher zur Start- und Landebahn – <u>auf dem Vorfeld selbst</u>:**



Auf **<u>Seite 47 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2002</u>** heißt es dagegen:

> „2.2.1 Plan der baulichen Anlagen: 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 <u>an das Vorfeld anschließen</u>.“**

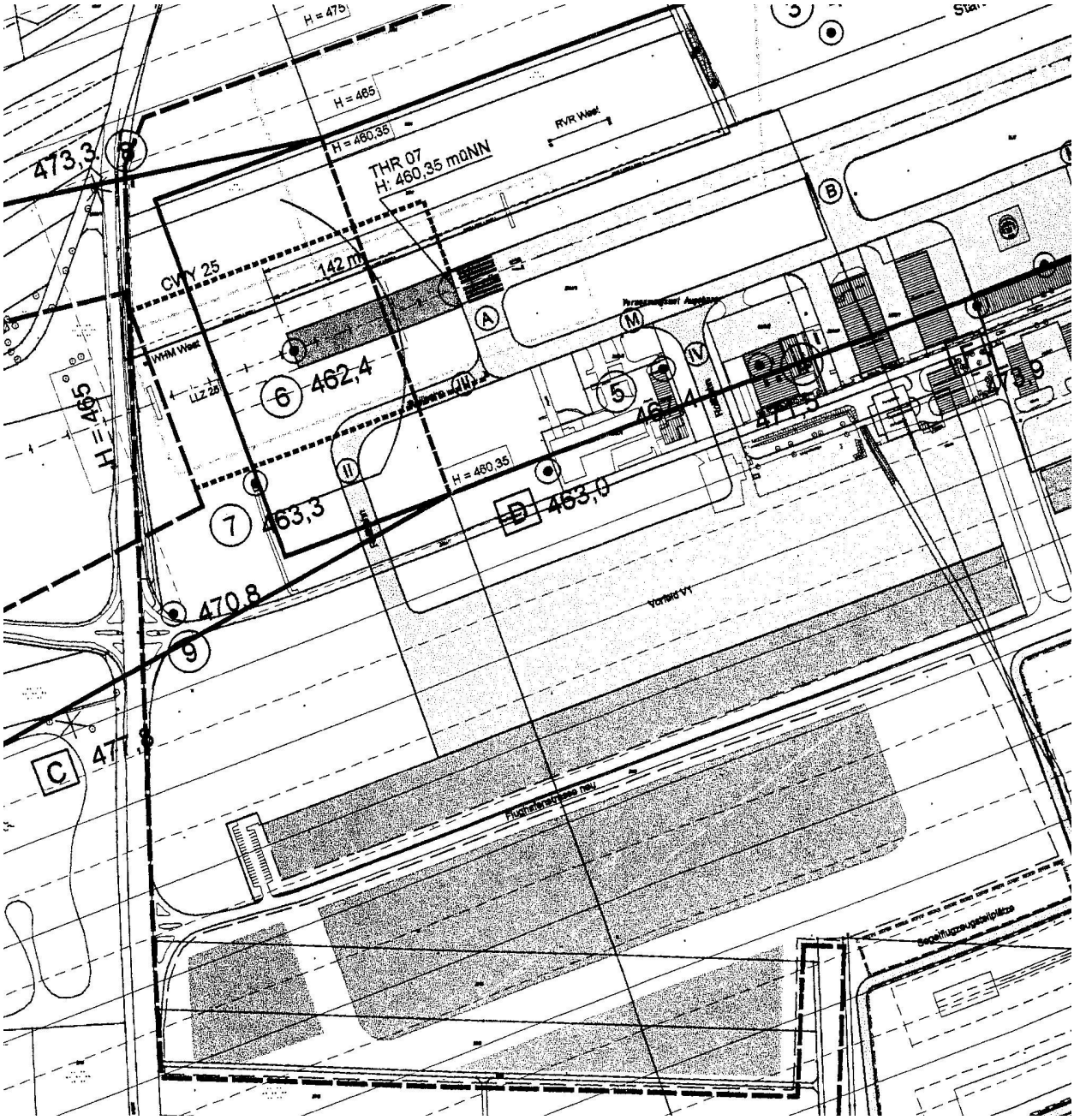
Jetzt sind diese beiden Hallen nicht mehr am Rand des Vorfeldes, sondern auf dem Vorfeld geplant !

Wesentlich verändert haben sich offensichtlich auch die Lage und Führung der **<u>Rollbahnen</u>** und der **<u>neuen Strasse</u>**:

- Nach der obigen AZ-Grafik soll die **<u>neue Rollbahn</u>** (in hell-oranger Farbe eingezeichnet) **unmittelbar von den beiden großen Hallen <u>auf gerader Linie</u> zur westlichen Schwelle ("Stopway")** der Start- und Landebahn führen.

- In den Plänen, die die AFG zum Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2002 gemacht hat, verläuft die **westliche Rollbahn** dagegen vom westlichen Rand des “Vorfelds V 1” zunächst gerade auf den Endpunkt der “Start- und Landebahn-End-Sicherheitsfläche” (“RESA”) zu, macht dann vor dem sogen. “Streifen” (in 150 m Abstand zur Mittellinie der Start- und Landebahn) eine **90-Grad-Biegung** nach Osten, folgt parallel dem Sicherheitsstreifen und biegt erst in Höhe der Schwelle – wieder in einem **90-Grad-Winkel** – zur Start- und Landebahn ab.

Vgl. folgenden Ausschnitt aus dem **“Lageplan gemäß § 51 Abs. 1 Nr. 2 b LuftVZO – Projekt: Umwidmung der best. Stoppflächen” der AFG vom 20.11.2004** (Verfasser: “Airport Partners GmbH”, Nürtingen):



cc) Erweiterter Kreis von erstmals, stärker oder in anderer Weise Planungsbetroffenen

Dritte rechtliche Voraussetzung – neben Identität (vgl. oben 2. c) aa) !) und „unwesentlicher Änderung“ (vgl. oben 2. c) bb) !) – für das von der AFG favorisierte Planänderungsverfahren ist nach dem Gesetzeswortlaut des § 76 II VwVfG und der Rechtsprechung (vgl. oben 2. c) bb) (1) !),

dass Belange Dritter
von der Planänderung
unter keinen Umständen tangiert werden dürfen !

Ein bloßes Planänderungsverfahren nach § 76 II oder III VwVfG scheidet schon von vorneherein aus, wenn auch nur die **Möglichkeit** besteht, dass auch nur ein einziger Anwohner im Umkreis des Landeplatzes oder unter seinen westlichen und östlichen Flugschneisen zwischen Aichach und Aystetten durch die neuen Planungen bzw. den entsprechenden Änderungsbeschluß des Luftamtes in seinen Rechten verletzt sein **könnte**. Zusätzliche Belastungen hinsichtlich einzelner öffentlicher oder privater Belange müssen also **mit Sicherheit auszuschließen** sein.

Kopp/Ramsauer, Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz, 9. Aufl. 2005, Rdnr. 14 zu § 76 VwVfG:

“Im Zweifel muss ein neues Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.”

Eine solche „zusätzliche Belastung“ muß nach der Rechtsprechnung nicht notwendigerweise mit einer „erstmaligen“ oder „nachhaltigeren“ Beeinträchtigung verbunden sein. Eine **„andersartige“ Beeinträchtigung reicht** vielmehr aus.

All diese Ausschlussgründe gegen das von der AFG beabsichtigte Planänderungsverfahren sind im vorliegenden Fall des „Masterplans Flughafen Augsburg“ vom 07.02.2006 gegeben:

Durch die beabsichtigte komplette „Neuausrichtung des Flughafens“ (= Wortlaut Masterplan AFG) auf eine Vervielfachung der Flugbewegungen von besonders lärmintensiven Kleinflugzeugen, Hubschraubern und Ultraleichtflugzeugen in einem weiteren Luftraum rund um den Flughafen („Platzrunden“ !) werden **erheblich mehr Bürger** durch einen **völlig andersartigen Fluglärm** massiv in ihrer Gesundheit, ihrer Lebensqualität und durch Wertverlust ihres Immobilien-Eigentums geschädigt.

(1) Radius der örtlichen unmittelbaren Fluglärm-Betroffenheit rund um den Landeplatz-Mittelpunkt ist größer als im Lärm-Gutachten der Fa. "Accon" für den PFB 2002 (Platzrunden)

Das Lärmgutachten der Fa. „ACCON" auf den Seiten 226 – 344 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2006 basiert auf einem „Flugzeugmix", wie er damals – zu Zeiten von „Augsburg Airways" – am Augsburger Flughafen vorhanden war: Fast ausschließlich große Linien-Maschinen mit 40 – 72 Sitzplätzen für den planmäßigen Linienverkehr. Referenztyp der Gutachter war die 72-sitzige Turboprop-Linienmaschine "Dash 8". Mit dem Abzug aller Fluglinien gibt es solche Maschinen nicht mehr am Landeplatz Augsburg !

Weiter gingen die Lärm-Gutachter der Fa. „ACCON" davon aus, dass große Linienmaschinen den Augsburger Luftraum auf schnellsten Wege – nämlich entlang der Mittellinien der Flugschneisen – räumen. Linienmaschinen haben die technische Ausstattung und die zu deren Bedienung erforderlichen Berufs-Piloten, um per GPS oder Funk-Steuerung diese Mittellinien bei An- oder Abflug einzuhalten.

Spätestens jetzt, mit der „Neuausrichtung" des Landeplatzes auf Kleinflugzeuge gelten diese Prämissen des „ACCON"-Lärmgutachtens nicht mehr: Kleinflugzeuge und Geschäftsflugzeuge werden nicht wie Linienmaschinen von Profis gesteuert, sondern von Hobby-Piloten, unter denen sich bekanntermaßen zahlreiche „Luft-Rambos" befinden, die sich um Luftkarten und lokale Flugregelungen wenig scheren. Vielen geht es nur darum, die zum Erhalt ihrer Piloten-Lizenz nötigen Pflicht-Flugstunden in der Luft zu verbringen. Ihr Ziel ist es deshalb nicht, auf geradem Weg einen anderen Flughafen anzusteuern, sondern in möglichst geringer Sicht-Höhe über der Region Augsburg zu kreisen.

Es ist daher mit Sicherheit davon auszugehen, dass die **Zahl der berüchtigten „Platzrunden"** bei Realisierung der jetzigen AFG-Planungen **erheblich zunehmen** würde.

Vgl. folgenden Bericht aus der „Augsburger Allgemeinen Zeitung" vom 03.01.2006:

Doch Platzrunden am Wochenende möglich
Ausnahmeregelung greift, wenn Pilot Starts nachweisen muss

Affing/Augsburg/Gersthofen (mgw)

Am Flughafen in Mühlhausen tut sich auch nach dem "Deal" zwischen Affing und der Stadt Augsburg ein Schlupfloch für Platzrunden auf. Wenn ein Pilot nachweist, dass er Runden für seine Scheinverlängerung braucht, bekommt er eine Ausnahmegenehmigung. Dabei sollen laut dem neuen Bescheid des Luftamts Südbayern solche "Rundflüge", samstags nur noch bis 17 Uhr und sonntags nur noch bis 13 Uhr erlaubt sein. Im Gegenzug verzichtete Affing auf eine Klage gegen die von der Augsburger Flughafengesellschaft (AFG) beantragte Nutzung der gesamten Start- und Landebahn (auch der so genannten Sicherheitsstreifen).

"Die sind am Sonntag auch nach 13 Uhr voll ihre Platzrunden weitergeflogen." Mit diesen Worten machte kürzlich der Aulzhausener Gemeinderat Rolf Fissel in der Affinger Gemeinderatssitzung

seinem Unmut über die Praxis am Flugplatz Mühlhausen laut, der seit Jahren auch von den westlichen Nachbarn in Gersthofen und Neusäß kritisch beäugt wird.

Den jüngsten "Deal" mit Affing hatte der Augsburger Stadtrat einstimmig befürwortetet. Im Gegenzug kam jetzt der vereinbarte Bescheid. Das Luftamt Südbayern hat festgelegt: "Platzrunden sind montags bis freitags, außer feiertags, nur bis 20 Uhr Ortszeit zulässig. An Sonn- und Feiertagen sind Platzrunden nur von 9 Uhr Ortszeit bis 13 Uhr Ortszeit zulässig; in begründeten Einzelfällen und mit vorheriger Zustimmung der AFG sind Ausnahmen zulässig. An Samstagen, außer an Feiertagen, sind Platzrunden nur bis 17 Uhr Ortszeit zulässig; in besonders begründeten Einzelfällen und mit vorheriger Zustimmung der AFG sind Ausnahmen hiervon zulässig."

Mit Zustimmung der AFG: Fluglotse Serge Lellbach bestätigte, dass es solche Ausnahmen – wie von Gemeinderat Fissel beschrieben – bereits gegeben hat. Eben gerade auch an Sonntagen. Das Luftamt schreibt in seinem Bescheid vom 6. Dezember zwar, dass die Einverständniserklärungen der Flugschulen für diese Einschränkung bezüglich der Platzrunden vorlägen, doch lässt der Bescheid auch ein "Schlupfloch": "Besonders begründete Ausnahmen hiervon erfolgen nur mit vorheriger Zustimmung der AFG, insbesondere aus Scheinerhaltungsgründen (90-Tage-Regelung gemäß § 122 der Verordnung über Luftfahrtpersonal LuftPersV-)". AFG-Geschäftsführer Peter Bayer, seit zwei Monaten im Amt, erläutert, was es mit dieser "Scheinerhaltungsmaßnahme" auf sich hat: "Will ein Pilot bei seinem Flug Personen mitbefördern, muss er innerhalb von 90 Tagen mindestens drei Starts und Landungen nachweisen. Kann er dies laut Flugbuch nicht, will aber am Sonntag Personen mitfliegen lassen, so kann für diesen Fall zur Erhaltung des Flugscheins diese Ausnahmeregelung greifen. Die AFG darf dann die Ausnahmegenehmigung für drei Platzrunden erteilen", so Bayer.

Jedenfalls werden hunderte Klein- und Privatflugzeuge einen **größeren Einwirkungsbereich** als im PFB 2002 vorgesehen mit ihrem nervtötenden Lärmteppich überziehen. Selbst Bewohner von Orten, die bisher von Fluglärm verschont wurden, werden erheblich gestört. Ein komplett neues Planfeststellungsverfahren, in dem auch diese erstmals Betroffenen ihre Einwendungen vorbringen können, ist deshalb unabdingbar.

(2) Wegen Zunahme der Flugbewegungszahlen und wesentlicher Veränderung der Fluglärm-Charakteristik sind mehr Bürger stärker und in anderer Weise betroffen

Wie oben dargestellt, reicht nach der Rechtsprechung auch eine **"andersartige" Beeinträchtigung** aus, um die Notwendigkeit eines komplett neuen Planfeststellungsverfahrens zu begründen.

"Andersartig" ist vor allem die **Lärm-Charakteristik** von **Kleinflugzeugen, Hubschraubern und Ultraleichtflugzeugen**. Das Lärmgutachten der Fa. „ACCON" auf den Seiten 226 – 344 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2006 geht von besonders lärmgedämmten Linienmaschinen aus, nicht von kleinmotorigen Kleinflugzeugen vom Typ „Cessna", deren Motoren einen kleinen Hubraum durch höhere Drehzahlen kompensieren müssen. Hohe Drehzahlen verursachen den berüchtigten nervtötenden „Rasenmäher"-Lärm. Und dass der Lärm von Hubschraubern nicht mit dem von Linienmaschinen vergleichbar ist, bedarf keiner weiteren Ausführungen.

Auch wegen dieser "Andersartigkeit" der Fluglärm-Beeinträchtigungen ist zwingend ein komplett neues Planfeststellungsverfahren mit neuem Lärm-Gutachten durchzuführen.

(3) Höheres Sicherheitsrisiko durch Platzrunden und Reparatur-Betriebe

Im "Masterplan Flughafen Augsburg" sind große **Reparatur- und Wartungszentren** von Hubschrauber- und Ultraleichtflugzeug-Herstellern sowie eines "Flugmotoren-Reparaturbetriebes" (= Wortlaut Masterplan AFG) vorgesehen. Solche Reparatur- und Wartungszentren werden von defekten Flugzeugen oder Hubschraubern angeflogen, bei denen der Motor, die Elektronik, die Steuerung oder ein anderes Teil kaputt ist.

Mit der jetzt geplanten "Neuausrichtung des Flughafens Augsburg" auch auf solche Schrott-Kisten

erhöht sich das Absturz-Risiko

für die Wohnbevölkerung zwischen Miedering, Affing und 7-Häusle, Aichach und Aystetten, Gersthofen und Neusäß, Bärenkeller und Firnhaberau beträchtlich ! Weil solche Reparatur- und Wartungszentren – jedenfalls nicht in den jetzt geplanten Dimensionen – im Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002 und dem zugrundeliegenden "ACCON"-Lärmgutachten noch keine Berücksichtigung fanden, ist der PFB 2002 gemäß § 77 VwVfG aufzuheben und ein komplett neues Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Dieses **Sicherheitsrisiko erhöht sich noch** durch die geplante "Neuausrichtung" des Landeplatzes Augsburg auf Klein- und Geschäftsflugzeuge, die die AFG in großer Anzahl aus den Regionen München, Stuttgart und Ulm akquirieren will.

Auf **Seite 221 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2002** stellte das Luftamt Südbayern fest:

> „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 Augsburg 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.“**

Aus dieser damaligen Argumentation des Luftamtes Südbayern läßt sich jetzt der Umkehrschluß ziehen: Die (Absturz-)Risiken für die Bevölkerung werden mit der „Neuausrichtung des Flughafens“ auf Kleinflugzeuge und Reparaturbetriebe enorm steigen !

Schon heute leben Anwohner im 20-km-Umkreis um den Landeplatz gefährlich, wie folgender Artikel aus den **„Aichacher Nachrichten“ vom 01.03.2006** beweist:

Anwohner in Mühlhausen sind mit der neuen Platzrunden-Regelung unzufrieden und sprechen von einer Farce. Erwartet wird nun eine Stellungnahme des Luftamtes.
Bild: *AN*-Archiv

Fissel: War der Tower besetzt?

Affinger Gemeinderat: Mehrere „gefährliche Zwischenfälle“ bei Platzrunden am Flughafen

Von unserem Redaktionsmitglied
Christian Lichtenstern

Mühlhausen

Die freiwilligen Platzrunden-Beschränkungen für Sportflieger am Flughafen in Mühlhausen sind nach Ansicht des Affinger Gemeinderats Rolf Fissel eine „Farce“. Er habe am vergangenen Samstagnachmittag, kurz vor Beginn der Platzrundensperrzeit, eine Reihe von „Regelverstößen“ und „gefährlichen Zwischenfällen“ am Himmel über Mühlhausen festgestellt. Fissel, Mitglied der Fluglärmkommission, hat sich an das Luftamt Südbayern gewendet. Seine Frage: War der Tower überhaupt besetzt?

Vom Luftamt und von der Augsburger Flughafengesellschaft (AFG) war gestern keine Stellungnahme zu erhalten. Wie berichtet, haben sich Affing und die Stadt Augsburg auf einen „Deal“ zum Thema Platzrunden von Sportfliegern (eines der Hauptärgernisse der Anwohner) rund um Mühlhausen verständigt. Dabei sollen laut Bescheid des Luftamts Südbayern solche „Rundflüge“ samstags nur noch bis 17 Uhr und sonntags nur noch bis 13 Uhr erlaubt sein. Im Gegenzug verzichtete Affing auf eine Klage gegen die von der Augsburger Flughafengesellschaft (AFG) beantragte Nutzung der gesamten Start- und Landebahn – also auch der bislang als Sicherheitsstreifen titulierten Abbruchstrecken.

Unmut in Teilen der Bevölkerung gab es schon im Herbst über den „Deal“, weil sich offensichtlich trotz dieser Zeitregelung Schlupflöcher für Piloten auftun. Das Luftamt Südbayern hat nämlich Folgendes festgelegt. Im Wortlaut: „Platzrunden sind montags bis freitags, außer feiertags, nur bis 20 Uhr Ortszeit zulässig. An Sonn- und Feiertagen sind Platzrunden nur von 9 Uhr Ortszeit bis 13 Uhr Ortszeit zulässig; in begründeten Einzelfällen und mit vorheriger Zustimmung der AFG sind Ausnahmen zulässig.

Rolf Fissel

An Samstagen, außer an Feiertagen, sind Platzrunden nur bis 17 Uhr Ortszeit zulässig; in besonders begründeten Einzelfällen und mit vorheriger Zustimmung der AFG sind Ausnahmen hiervon zulässig.“

Konkreter Ausnahmegrund ist der drohende Verfall einer Fluglizenz für Piloten: Will ein Pilot bei seinem Flug Personen mitbefördern, muss er nämlich innerhalb von 90 Tagen mindestens drei Starts und Landungen nachweisen. Kann er dies laut Flugbuch nicht, will aber am Sonntag Personen mitfliegen lassen, so greift zur Erhaltung des Flugscheins diese Ausnahmeregelung. Die AFG erteilt dann die Genehmigung für drei Platzrunden. Also Beispielsweise auch am Sonntagnachmittag. Das sei im vergangenen Herbst aber nur zweimal geschehen, betonte die Flughafengesellschaft im Dezember. Der Aulzhausener Gemeinderat Fissel hat laut seinem Schreiben an das Luftamt am vergangenen Samstag innerhalb von 45 Minuten (zwischen 16 und 16.45 Uhr) mehrere Platzrundenflieger (mindestens drei Hochdecker und einen Tiefdecker) beobachtet, die in dichter Folge mehrheitlich sehr undiszipliniert bis unfallträchtig geflogen seien

- So seien die Maschinen mehrheitlich nicht die so genannte „Stöber-Runde“ geflogen, sondern haben deutlich über Aulzhausen abgekürzt.
- Einige Piloten hätten noch kürzere Runden gewählt, bereits vor Bergen gewendet und seien dann entlang der Lechleite nach Norden und hätten Mühlhausen überflogen, so Fissel.
- Wieder andere hätten sich über Bergen entlang der Hochspannungsleitung nach Norden und entlang der Verbindungsstraße Aulzhausen-Anwalting orientiert.
- Laut Fissel hätten zwei Maschinen vorschriftswidrig die Kontrollzone verlassen und seien direkt über den Westrand von Aulzhausen in Richtung Nordosten in niedriger Höhe abflogen.

„Geisterflieger“ über der Lechleite

- Der Gemeinderat spricht von einer „höchst gefährlichen Situation“ als an der Lechleite ein „Geisterflieger“ den Steigweg zweier in kurzen Abständen fliegenden Schulungsmaschinen so kreuzte, dass er ihnen fast entgegen geflogen sei. Die Maschine sei aus Südosten gekommen, habe zwischen beiden Flugzeugen die Abflugrichtung auf Höhe der Lechleite (Miederinger Höhe) gekreuzt und sei in Richtung Nordwesten weitergeflogen.

Fissel fordert das Luftamt zu einer Stellungnahme auf, wie es zu derartigen Regelverstößen in einer solchen Dichte kommen könne und will wissen, ob der Tower überhaupt besetzt war?

Eine weitere Erhöhung dieser vom Flughafen(-betrieb) ausgehenden (Absturz-)Risiken durch die Stationierung hunderter Kleinflugzeuge und Reparaturbetrieben ist der von Überflügen betroffenen Wohnbevölkerung keinesfalls zumutbar !

3. Jetzige Planungen des „Materplans“ vom 07.02.2006 widersprechen dem Gesamtverkehrsplan Bayern und dem Landesentwicklungsprogramm Bayern

a) Widerspruch zur bisherigen Politik der Stadt Augsburg

Bislang war es die **Politik des Stadtrates Augsburg, die besonders lärmintensiven und nervtötenden Kleinflugzeuge und Hubschrauber vom Landeplatz Augsburg abzuwehren.** Beispielhaft sei aus einem Schreiben des damaligen Oberbürgermeisters Dr. Menacher an den Bayerischen Verkehrsminister Lang vom 31.03.1992 zitiert:

DER OBERBÜRGERMEISTER DER STADT AUGSBURG
Dr. PETER MENACHER

Herrn Staatsminister
August R. Lang
Bayer. Staatsministerium
für Wirtschaft und Verkehr
Prinzregentenstr. 28
8000 München 22

Augsburg, 31. März 1992

Verlagerung der sogen. „Allgemeinen Luftfahrt“ aus der Region München

Sehr geehrter Herr Staatsminister Lang,

wie ich erfahren habe, soll in der Sitzung des Verkehrs- und Wirtschaftsausschusses des Bayerischen Landtags am 30. April 1992 entschieden werden, an welchen Flugplatz die rund **200 Kleinflugzeuge**, die bisher in München-Riem stationiert sind, verlagert werden.

Mir ist zwar das Konzept der Bayerischen Staatsregierung bekannt, **dass entsprechend den Zielsetzungen des Gesamtverkehrsplans Bayern und des Landesentwicklungsprogramms jede Planungsregion den von ihr produzierten Luftverkehr der Allgemeinen Luftfahrt auf den Flugplätzen der Region abwickeln sollte.** Für die bisher in München-Riem stationierten **Kleinflugzeuge** der Allgemeinen Luftfahrt bedeutet dies, dass sie auf Flugplätze der Region 14 zu verteilen sind. […]

Obwohl also nach diesem Konzept der Staatsregierung der Flugplatz Augsburg-Mühlhausen für eine Verlegung der Allgemeinen Luftfahrt von München-Riem nicht zur Debatte steht, halten sich nach wie vor entsprechende Gerüchte, dass Augsburg

doch für eine Verlegung in Frage komme.

Vorsorglich trete ich solchen Absichten sowohl in meiner Eigenschaft als Oberbürgermeister als auch als Aufsichtsratsvorsitzender der Augsburger Flughafen GmbH erneut mit aller Entschiedenheit entgegen.

Schon aus rechtlichen Gründen scheidet eine solche Verlagerung aus. In der sogenannten „Affinger Vereinbarung“, die die Garantie für den Linienflugverkehr am Augsburger Flugplatz bildet, hat sich die Augsburger Flughafen GmbH verpflichtet, die Zahl der Stellplätze für solche Flugzeuge zu beschränken. Diese Zahl ist inzwischen knapp erreicht.

Aber auch aus kommunalpolitischen Gründen kann eine solche Verlagerung nicht in Frage kommen. **Alle politischen Gruppierungen im Großraum Augsburg sind sich darin einig, dass eine Belastung der Bevölkerung der anliegenden Gemeinden in den Landkreisen Aichach-Friedberg und Augsburg und den dem Flugplatz benachbarten Stadtteilen von Augsburg durch diese Kleinflugzeuge nicht hingenommen werden kann.**

Ich kündige schon jetzt, auch im Namen meiner Kollegen, Landrat Dr. Körner und Landrat Dr. Vogele, unseren gemeinsamen massiven Widerstand gegen solche Pläne an.

Ich darf in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass ich mich schon mit Schreiben vom 27.03.1991 an Herrn Staatssekretär Zeller mit aller Entschiedenheit gegen eine Auslagerung dieses Flugverkehrs aus der Region München nach Augsburg ausgesprochen habe. An dieser Haltung und Auffassung hat sich nichts geändert.

Ich habe mir erlaubt, Herrn Staatssekretär Zeller sowie allen Landtagsabgeordneten aus dem Großraum Augsburg einen Abdruck dieses Schreibens mit der Bitte um Unterstützung zuzusenden.

Mit freundlichem Gruß,
Dr. Peter Menacher
Oberbürgermeister“

Diese „Haltung und Auffassung“ hat sich jetzt um 180 Grad ins Gegenteil geändert: Jetzt machen der Stadtrat und die AFG mit „Anzeigen in Luftfahrtzeitschriften“ sogar Werbung („Augsburg - die einzige wirkliche Alternative für Flugzeuge aus dem Großraum München !“), um diese Kleinflugzeuge aus München, Ulm, Stuttgart, etc. nach Mühlhausen zu holen ! Selbst die Augsburger CSU macht jetzt das Gegenteil von früher: Statt „massivem Widerstand“ (OB Dr. Menacher) macht sie massiv Werbung für Kleinflugzeuge.

b) Widerspruch zum Gesamtverkehrsplan Bayern 2002

Nach dem aktuellen „Gesamtverkehrsplan Bayern 2002“ dient der Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen **nur „zur Deckung der regionalen Luftverkehrsnachfrage“**, nicht als „Müllkippe“ für Lärm und andere Umweltbelastungen, die Großflughäfen wie München und Stuttgart los haben möchten:

„6. Infrastruktur

6.7 Flughäfen und Landeplätze

6.7.3 Regionale Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze

6.7.3.1 Allgemeines

Der bedarfsgerechte Luftverkehr wird neben den internationalen Verkehrsflughäfen auch über weitere **Landeplätze zur Deckung der regionalen Luftverkehrsnachfrage** abgewickelt. In der Regel soll jede Planungsregion über zumindest einen Luftverkehrsanschluss verfügen. […] **Zur Anbindung von regionalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten** durch den gewerblichen Linienverkehr oder bei einem hohen Anteil an Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sollen Flugplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorgesehen werden.

6.7.3.2 Verkehrslandeplätze für den Instrumentenflugbetrieb

Verkehrslandeplätze mit einer Flugverkehrskontrollzone und mit Präzisions-Instrumentenflugbetrieb gibt es in Bayern in **Augsburg** und Hof. Dort werden **im Linien- und Touristikverkehr ausgewählte inländische und ausländische Flugziele direkt angeflogen**.

Die Bedeutung des **Flugplatzes Augsburg** als wichtiger Standortfaktor in Schwaben hat sich mit der **Steigerung des Fluglinienangebots** weiter gefestigt. Der Flugplatz Augsburg erfüllt aufgrund seiner Verkehrsergebnisse die Kriterien für einen regionalen Zugangspunkt nach den Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz. **Am Flugplatz Augsburg sind insbesondere zur Absicherung des Linienluftverkehrs in den nächsten Jahren erhebliche Ausbaumaßnahmen erforderlich: Neubau eines Terminals, Erweiterung des Vorfeldes, Errichtung von Instrumentenanflugeinrichtungen im Westen der Landebahn, Neuordnung der Zufahrtstraßen und Verlängerung der Überrollstreifen der Start- und Landebahn.“**

c) Widerspruch zum Landesentwicklungsprogramm Bayern

Auch nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 14.02.2006 (Landtags-Drucksache 15/4835 / Entwurf) dient der Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen **nur „zur Deckung der regionalen Luftverkehrsnachfrage“**, aber nicht zur Aufnahme von Kleinflugzeugen, Ultraleichtfliegern und Hubschraubern aus anderen Regionen Bayerns und Baden-Württembergs:

„1.6 Ziviler Luftverkehr

1.6.8 In der Regel soll **jede Region** über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen. Zur Anbindung von Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Linienluftverkehr oder den individuellen Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sollen Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorgehalten werden. […]

Zu 1.6.8 Zur Durchführung eines **bedarfsgerechten Luftverkehrs** sind außer den internationalen Verkehrsflughäfen weitere Landeplätze **zur Deckung der regionalen und teilräumlichen Luftverkehrsnachfrage** notwendig. Jede Planungsregion soll über zumindest einen Luftverkehrsanschluss verfügen. […]

Zur Anbindung von **regionalen** Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Linienverkehr oder bei einem hohen Anteil an Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sollen Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorgesehen werden. […] Diese Voraussetzungen sollen an den **Verkehrslandeplätzen Augsburg** und Hof gegeben sein.**"**

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 14.02.2006 widerspricht in seinen Punkten 6.4 und 6.4.2 ausdrücklich der jetzt geplanten „Neuausrichtung" des Landeplatzes Augsburg auf die **besonders lärmintensiven Kleinflugzeuge und Hubschrauber:**

„6 Lärm- und Erschütterungsschutz: 6.4 Es ist anzustreben, dass die Bevölkerung durch zivilen und militärischen Fluglärm so gering wie möglich belastet wird.

6.4.2 Start und Landeplätze für Hubschrauber, Kleinflugzeuge einschließlich Modellflugzeuge sollen nur dort zugelassen werden, wo eine erhebliche Belästigung der Bevölkerung vermieden werden kann."

Punkt 1.6.5 des Landesentwicklungsprogramms Bayern vom 14.02.2006 zeigt am Beispiel des Flughafens Oberpfaffenhofen, dass andere Flughäfen in Bayern besonderen Wert auf ein „höherwertigeres Segment des Geschäftsreiseflugverkehrs" legen und minderwertige „Krachmacher" und „Rasenmäher" unter 2 Tonnen ausdrücklich ausschließen:

„Die Beschränkung des zusätzlichen Nutzerkreises auf den qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr stellt sicher, dass nur ein enges **höherwertiges Segment des Geschäftsreiseflugverkehrs** insbesondere mit größeren Flugzeugen in Betracht kommt und **Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt unter 2 Tonnen auch künftig ausgeschlossen bleiben."**

Nur die Augsburger Stadträte sind so rücksichtslos, diese besonders lärmintensiven Kleinflugzeuge und Hubschrauber nicht – wie andernorts - auszuschließen, sondern – ganz im Gegenteil – sogar noch mit großformatigen Werbeanzeigen in bundesdeutschen Luftfahrts-Zeitschriften nach Augsburg zu holen ! Offenbar befürchten die Augsburger Kommunalpolitiker, dass eine Pleite der AFG der öffentliche Beweis für Unfähigkeit, jahrelange Misswirtschaft und Vergeudung von Steuerzahler-Millionen wäre. Um sich diese Blamage zu ersparen, verkaufen sie lieber die Gesundheit und Lebensqualität von zehntausenden Bürgern im Umkreis des Flughafens und unter den Flugschneisen zwischen Aichach und Aystetten für ein paar Silberlinge.

Erhofft werden **lächerliche 130.000 € jährlich**, was angesichts der aufgelaufenen Millionen-Schulden, der hierzu erforderlichen Investition von mindestens weiteren 11 Millionen € und des jährlichen Betriebsdefizits von rd. einer Million **nicht mehr als ein Tropfen auf den heißen Stein** wäre. Allein um mit erhofften 130.000 € Start- und Landegebühren jährlich einen weiteren 11-Millionen-€-Kredit abzubezahlen, brauchen die Augsburger Steuerzahler **über 100 Jahre !** Unwirtschaftlicher kann ein Kosten-Nutzen-Vergleich gar nicht ausfallen !

Dabei heißt es im Landesentwicklungsprogramm Bayern ausdrücklich:

> „Zu 6.4 Der Anstieg des Luftverkehrs hat – zusammen mit der gleichzeitigen Ausdehnung der Siedlungen bis in die nächste Nähe der Flughäfen – zu vielfach nicht mehr zumutbaren Lärmbelästigungen der Anwohner geführt. Beim Bau und Betrieb von Flugplätzen wird daher ein möglichst weitgehender Schutz der Flugplatzanlieger vor Lärmbelästigungen berücksichtigt. Die Entwicklung bei den Flugzeugantrieben lässt wegen international festgelegter Lärmzulassungsgrenzwerte eine weitere Minderung der Emissionspegel erwarten. Daneben **müssen auch die Mittel der Landesplanung eingesetzt werden, um so wenig wie möglich Menschen mit Fluglärm zu belasten. Das Ziel verlangt eine Minimierung des Fluglärms bei einschlägigen Planungen und Maßnahmen.**
>
> Zu 6.4.1 **Die nach dem Straßenverkehrslärm zweithäufigste Ursache für die Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm ist der Luftverkehr.** Die Festsetzung von Lärmschutzbereichen mit Schutzzonen unterschiedlicher durchschnittlicher Belastung ist originär im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm geregelt. Das seit 1971 inhaltlich unveränderte Fluglärmschutzgesetz entspricht nicht mehr den heutigen Gegebenheiten und Anforderungen. Es trägt vor allem nicht der Tatsache Rechnung, dass sich seit den 70er Jahren die Belastungssituation insbesondere in der Umgebung von Verkehrsflughäfen ganz erheblich verändert hat. Die Maximalpegel der einzelnen Überflüge sind bei Verkehrsflughäfen deutlich abgesunken. Zugleich ist ihre Zahl enorm angestiegen. Außerdem hat sich auch die Schutzerwartung der Bevölkerung nachweislich erhöht.“

d) Widerspruch zum Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002:

Auch der Planfeststellungsbeschluß 2002 geht vom **lokalen Bedarf** anhand **regionaler Nachfrage** nach **Linienflügen**, nicht vom Import von Kleinflugzeugen aus. Vgl. z.B.:

> **Seite 304:** „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.“**

4. Anspruch der Betroffenen auf Durchführung eines komplett neuen Planfeststellungsverfahrens mit Bürgerbeteiligung

Zusammenfassend ist die **Verpflichtung des Luftamtes Südbayern** festzustellen, einen bereits eingereichten oder künftig eingereichten **Antrag der AFG** auf Genehmigung der im “Masterplan Neuausrichtung Flughafen Augsburg” skizzierten Vor-haben im Wege eines **bloßen Planänderungsverfahrens nach § 76 II oder III VwVfG**

kategorisch abzulehnen.

Auf jeden Fall hat das Luftamt Südbayern die sich aus dem **Amtsermittlungsgrundsatz des § 24 VwVfG** ergebende Pflicht, sich mit dem in diesem Schreiben enthaltenen Tatsachen- und Rechtsvortrag bei seiner Entscheidung

über den AFG-Antrag im Rahmen der Abwägung umfassend auseinanderzusetzen.

Vorher hat das Luftamt Südbayern die Pflicht, endlich den längst obsoleten Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002 i.d.F.v. 28.04.2003 nach § 77 VwVfG aufzuheben.

Wir fordern das Luftamt Südbayern bei dieser Gelegenheit auch dazu auf,

der AFG keine weiteren
Ausnahme- und Sondergenehmigungen mehr zu erteilen

und

die Rechtmäßigkeit
bereits erteilter Ausnahme- und Sondergenehmigungen
mit dem Ziel des Widerrufs kritisch zu überprüfen.

Mit ihrer öffentlich in der Presse erklärten (finanziellen) Unfähigkeit, die im Planfeststellungsbeschluß vom 15.02.2002 enthaltenen Bauvorhaben des "Generalausbaus" mittel- und langfristig realisieren zu können, hat die AFG eingestanden, daß einer Fortführung des Flugbetriebs auch weiterhin auf unabsehbare Zeit die **fehlende "seitliche Hindernisfreiheit"** nach "**Anhang 14 der ICAO-Richtlinien"** und nach der **„Richtlinie über Hindernisfreiheit bei Instrumentenflugbetrieb" des BMVBW vom 02.11.2001"** entgegensteht.

Vgl. Seite 140 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2002:

> „Wegen der Grundlänge der Bahn von > 1.200 m und der Durchführung von IFR-Flugbetrieb wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (hierzu Schreiben vom 1.3.1999) gefordert, den Flugplatz nach seinem Ausbau gemäß 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**
>
> […] 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."**

Die längst überfällige Beendigung dieser rechtswidrigen Unsicherheit durch die Verbreiterung der sogen. "Streifen" entlang der Start- und Landebahn auf 300 Meter und die hierzu erforderliche Verlegung der im Sicherheitsbereich gelegenen Hochbau-Hindernisse war Haupt-Rechtfertigung der Planfeststellung 2002.

Wenn die AFG diese – damals von ihr selbst als dringend und unverzichtbar bezeichneten – Sicherheitsmaßnahmen vier Jahre nach dem PFB vom 15.02.2002 immer noch nicht realisieren konnte, hat sie kein Recht mehr, durch Ausnahme- und Sondergenehmigungen von diesen Verpflichtungen nach Anhang 14 der ICAO-Richtlinien befreit zu werden.

5. Anspruch der Betroffenen auf Einsichtnahme in alle Antrags- und Planungs-Unterlagen des Luftamtes Südbayern

Unter Berufung auf **§ 29 VwVfG**, **Art. 2, 3 und 4 der RICHTLINIE 2003/4/EG vom 28.01.2003** und die **Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 04.01.2005 – AZ: 12 Q 2828/05 – beantragen wir**

Akteneinsicht

in alle Unterlagen des Luftamtes Südbayern zum Flughafen Augsburg, insb. die Unterlagen zum Planänderungsantrag der AFG.

Zur Vorbereitung und Ausübung dieses Akteneinsichtsrechts **beantragen wir:**

- **die unverzügliche und schriftliche Benachrichtigung durch das Lufamt Südbayern vom Eingang des AFG-Antrags auf Planänderung ("Masterplan Flughafen Augsburg")**
- **und die Zusendung einer Auflistung über sämtliche Verfahrensakten des Luftamts Südbayern zu diesem AFG-Antrag**

Rein vorsorglich weisen wir darauf hin, daß das Luftamt dieses Akteneinsichtsrecht nicht mit der Begründung ablehnen kann, die Unterlagen würden gerade erst vervollständigt, sie beträfen verwaltungsinterne Vorgänge oder die Akteneinsicht beeinträchtige insgesamt die zügige Durchführung des Verfahrens.

Der Tenor der Entscheidung des Hessischen VGH vom 04.01.2006 - 12 Q 2828/05 – zur Akteneinsicht im Planfeststellungsverfahren lautet:

> „Das Recht, im Planfeststellungsverfahren Einwendungen erheben und diese in einem Erörterungstermin substantiell erörtern zu können, wird durch den Anspruch auf Umweltinformationen nach der Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 mit der rechtlichen Konsequenz erweitert, dass die Betroffenen, die zur Erhebung von Einwendungen befugt sind, bei der Begründung und Erörterung dieser Einwendungen auf den bei der Planfeststellungsbehörde, der Anhörungsbehörde oder sonstigen Behörden vorhandenen Akteninhalt mit Umweltdaten zurückgreifen können."

In seiner Begründung führt der VGH aus, dass die Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen - **Umweltinformationsrichtlinie - einen generellen Anspruch auf Zugang zu Umweltinformationen gewähre, ohne dass ein besonderes rechtliches Interesse geltend zu machen sei.** Ein Recht auf Einsicht in die Verfahrensakten sei in den nationalen Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren zwar nicht vorgesehen, die Rechtsposition der Planbetroffenen werde aber durch die Umweltinformationsrichtlinie mit der Konsequenz erweitert, dass sie zur Begründung und Erörterung ihrer Einwendungen gegen das Planvorhaben auch auf sonstige Umweltdaten zurückgreifen könnten, die bei der Planfeststellungsbehörde, der Anhörungsbehörde oder bei sonstigen Verwaltungseinrichtungen vorhanden seien.

Sollten Sie zu dem einen oder anderen Punkt noch weiteren Sachvortrag für erforderlich halten, bitten wir um entsprechenden Hinweis an Herrn Rechtsanwalt Girr.

Augsburg, den 06.04.2006

Mit freundlichen Grüssen,

……..
Hermann Michael Girr, Rechtsanwalt

<u>und weitere Unterzeichner:</u>