



Gemeinde Oberschleißheim

Gemeinde Oberschleißheim • Postfach 1163 • 85758 Oberschleißheim

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Maximilianstraße 39

80538 München

Bauamt

Sachbearbeiter Christiane Kmoch
Zimmer 5
Telefon 0 89/31 56 13 30
Fax 0 89/31 56 13 7749
E-Mail Christiane.Kmoch@oberschleissheim.d
Internet www.oberschleissheim.de

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen

Datum
08.02.2018

**Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern vom Verkehrsflughafen München nach Oberschleißheim;
Antrag auf Planfeststellung i.V.m. der Änderung der luftrechtlichen Genehmigung der Bundespolizei-Fliegerstaffel
Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange zu den ergänzten und überarbeiteten Unterlagen
Az.: 25-3-3721.4-2017-OSH**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das staatliche Bauamt München I, Peter-Auzinger-Str. 10, 81547 München, hat im Planfeststellungsverfahren zur Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern auf dem bestehenden Hubschrauberlandeplatz Oberschleißheim durch Zulassung des Betriebs nach Sicht- und Instrumentenflugregeln bei Tage und bei Nacht und der Anlage eines Staffelgebäudes mit Vorfeld und Hubschrauberbetankungsanlage und Änderung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung der Bundespolizei-Fliegerstaffel Oberschleißheim in der aktuellen Fassung vom 04.02.2010, Nr. 25-3-3721.4-2010-OSH-Bund, ergänzende Unterlagen eingereicht, die von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – in der Zeit vom 20.12.2017 bis 19.01.2018 öffentlich ausgelegt wurden.

Die Gemeinde Oberschleißheim hatte in dem Planfeststellungsverfahren bereits mit Schreiben vom 20.12.2016 als Träger öffentlicher Belange zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Dienstgebäude:
Freisinger Str. 15 - 85764 Oberschleißheim
Postfach 1163 - 85758 Oberschleißheim
Telefon 089 / 315 613- 0
Telefax 089 / 315 613- 21

Terminvereinbarung auch außerhalb der
Besuchszeiten möglich!

Besuchszeiten:
Montag, Dienstag 08.00 – 12.00 Uhr
14.00 – 16.00 Uhr
Donnerstag 08.00 – 12.00 Uhr
14.00 – 18.00 Uhr
Freitag 08.00 – 12.00 Uhr

Rathaus am Mittwoch ganztägig
geschlossen

Konten:
Münchner Bank eG
Nr. 701 (BLZ 701 900 00)
IBAN: DE8870190000000000701 BIC: GENODEF1M01
Kreissparkasse Oberschleißheim
Nr. 120 670 484 (BLZ 702 501 50)
IBAN: DE21702501500120670484 BIC: BYLADEM1KMS
Postbank München
Nr. 556 00 806 (BLZ 700 100 80)
IBAN: DE42700100800055600806 BIC: PBNKDEFF

Unter Bezugnahme auf die erste Stellungnahme, die aufrecht erhalten bleibt, nimmt die Gemeinde Oberschleißheim zu den neu eingereichten und öffentlich ausgelegten Unterlagen als

Träger öffentlicher Belange Stellung

wie folgt:

- I. Die Gemeinde Oberschleißheim wendet sich weiterhin gegen das Vorhaben insgesamt, insbesondere wegen des hierdurch hervorgerufenen Lärms, der zu einer weiteren erheblichen Lärmzunahme der bereits zum jetzigen Zeitpunkt stark vorbelasteten Gemeinde Oberschleißheim, deren Bürger und des wichtigen Naherholungsgebiets im Umfeld der Oberschleißheimer Schlossanlage und des Landschaftsschutzgebiets Münchner Norden und der dort gelegenen FFH-Gebiete führen würde.

Das Vorhaben ist auch weiterhin nicht genehmigungsfähig.

1. Zunächst sind die Antragsunterlagen weiterhin in zentralen, für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens bedeutsamen Punkten unzureichend.

a) Besonders augenfällig wird dies daran, dass sich in den Antragsunterlagen immer noch keine auch nur halbwegs nachvollziehbare Verkehrsprognose befindet. Eine solche ist aber Grundlage für die zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit erforderlichen Gutachten zu den Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere des Lärmgutachtens.

Die einzigen Angaben zur Prognose finden sich in dem lärmtechnischen Gutachten der TÜV Süd Industrie Service GmbH vom 05.10.2017. Aus dem Gutachten geht hervor, dass die Verkehrsprognose weiterhin ausschließlich auf nicht näher erläuterten oder überprüfbaren Angaben der Nutzer beruht. Obwohl der Prognosehorizont zwischenzeitlich gegenüber dem ursprünglich im Planfeststellungsverfahren eingereichten lärmtechnischen Gutachten vom 09.05.2016 und dem im vorangegangenen luftrechtlichen Genehmigungsverfahren eingereichten Gutachten vom 09.06.2011 auf das Jahr 2027 „fortgeschrieben“ wurde, wurden dem nachgereichten Gutachten vom 05.10.2017 exakt die gleichen Flugbewegungszahlen zugrundegelegt, die den vorangegangenen Gutachten mit dem Prognosehorizont 2021 zugrunde gelegt waren. Dies, obwohl aus der „vorangegangenen“ luftrechtlichen Genehmigung vom 20.02.2013 ersichtlich wurde, dass insbesondere die Flugbewegungszahlen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern von Jahr zu Jahr stark schwanken. Gerade vor diesem Hintergrund wären nähere Angaben zu den Flugbewegungszahlen der beiden Staffeln anhand der Flugbewegungen aus den letzten Jahren erforderlich, um die Prognose nachvollziehbar und überprüfbar zu machen.

Hinzu kommt, dass das dem neuen lärmtechnischen Gutachten vom 05.10.2017 zugrundegelegte Flugzeugmuster EC 145 aufgrund der möglichen höheren Zuladung mehr Einsatzmöglichkeiten erlaubt, als das den bisherigen Prognosen zu Grunde liegende Flugzeugmuster EC 135. Dieses erweiterte Einsatzspektrum dürfte einen erhöhten Schulungs- und Ausbildungsbetrieb erfordern. Weiter unterscheiden sich die beiden Muster im Hinblick auf die Dauer der Leistungsschecks und Triebwerks Probe-läufe. Diese veränderten Umstände müssten in einer Prognose nachvollziehbar berücksichtigt und dargestellt sein.

Es wird daher ausdrücklich

b e a n t r a g t ,

dem Vorhabensträger aufzugeben, eine den von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien zur Überprüfbarkeit von Prognosen genügende, auf einer Flugbuch- und Flugspurauswertung der beiden Staffeln basierende, die erweiterten Einsatzmöglichkeiten des größeren Flugzeugmusters EC 145 berücksichtigende, nachvollziehbare Verkehrsprognose nachzu-reichen und auf Grundlage dieser Prognose das Auslegungsverfahren zu wiederholen, um den Betroffenen die Gelegenheit zu geben, von der Prognose Kenntnis zu nehmen, diese zu überprüfen und Einwendungen zu erheben. Ansonsten und auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben nicht genehmigungsfähig.

b) Ein weiterer Mangel der Antragsunterlagen liegt darin, dass diese nicht die isolierten Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens untersuchen, sondern die Auswirkungen lediglich zusammen mit der bereits genehmigten Hubschrauberstaffel der Bundespolizei betrachten. Damit ist es nicht möglich, die Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens alleine zu beurteilen. Es ist daher nicht möglich, zu beurteilen, welche Umweltbelastungen, insbesondere in Hinblick auf Lärm, aber auch auf den Naturschutz zu den bereits Bestehenden hinzukommen. Damit ist es nicht möglich zu beurteilen, in welchem Ausmaß sich die bestehende Situation verschlechtern wird.

2. Weiter stehen die durch das Vorhaben hervorgerufenen Lärmimmissionen diesem entgegen, jedenfalls solange und soweit diese nicht durch wirk-same Schutzauflagen zu Gunsten der Gemeinde Oberschleißheim und deren Bevölkerung vermieden, bzw. kompensiert werden.

Dies insbesondere, weil sich allein durch die Berücksichtigung des EC 145 als Bemessungsflugzeug und der veröffentlichten IFR-An- und Abflug-routen eine deutlich höhere Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flugplatzes ergibt.

Eine sachgerechte Beurteilung und Abwägung der durch das Vorhaben hervorgerufenen Lärmimmissionen kann nicht auf Grundlage des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süd vom 05.10.2017 erfolgen, weil dieses an mehreren grundsätzlichen Fehlern leidet.

a) Wie bereits oben ausgeführt, liegt dem Gutachten keine plausible Verkehrsprognose zugrunde.

b) In dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd vom 05.10.2017 werden eine Reihe von Fehlern wiederholt, unter denen bereits das ursprünglich der Antragstellung zu Grunde liegende Gutachten vom 09.05.2016 gelitten hatte. Diese Fehler wurden bereits in der Stellungnahme der ACCON GmbH, Gewerbering 5, 86926 Greifenberg vom 14.11.2016 zu dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd vom 09.05.2016 gerügt, die bereits als Anlage A1 zur ersten Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange vorgelegt wurde und deren Inhalt vollumfänglich zum Gegenstand des hiesigen Vortrags gemacht wird.

aa) Für die Fluglärmprognose wird eine Bahnrichtungsverteilung von 70/30 entsprechend der lokalen Windrichtungsverteilung angenommen. Weil ein Hubschrauber auch windrichtungsunabhängig an- und abfliegen kann und unter Einsatzbedingungen schnellstmöglich sein Ziel erreichen soll, ist diese Berechnungsgrundlage nicht plausibel. Das tatsächliche An- und Abflugverhalten der beiden Staffeln müsste daher anhand von Flugbuch- und Flugspurauswertungen an den jetzigen Standorten überprüft werden.

bb) In der Fluglärmprognose wird weiter unterstellt, dass An- und Abflüge ausschließlich entlang der vorgesehenen An- und Abflugrouten stattfinden. Dies ist im Hinblick auf die VFR-An- und Abflüge nicht plausibel, weil kilometerlange Abflüge entlang von Flugrouten, die den Hubschrauber vom Einsatzziel entfernen, voraussichtlich nicht praktiziert werden. Wiederum ist eine Flugbuch- und Flugspurauswertung beider Staffeln an ihren jetzigen Standorten erforderlich, um eine belastbare Datengrundlage zu erhalten.

cc) Nicht nachvollziehbar ist auch die nicht begründete Annahme, dass der prognostizierte Flugverkehr zu 85 % im Tagzeitraum und lediglich zu 15 % im Nachtzeitraum stattfinden wird. Vielmehr ist anzunehmen, dass nur ein Teil der Einsatzflüge planbar ist und somit in bestimmten Zeitfenstern stattfinden kann. Dies dürfte insbesondere für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern gelten, so dass auch die Annahme, dass der Nachtfluganteil beider Staffeln gleich groß ist, unplausibel ist. Sofern eine Tag-/Nachtverteilung der Flüge beider Staffeln nicht anhand von konkreten Flugbuchauswertungen an den heutigen Standorten belegt werden kann,

ist von einer Gleichverteilung der Flüge innerhalb von 24 Stunden und damit von einem Tagfluganteil von 67 % und einem Nachtfluganteil von 33 % auszugehen.

Damit ist entgegen dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd vom 05.10.2017 von mindestens 8 Flügen in der Durchschnittsnacht der sechs verkehrsreichsten Monate auszugehen und nicht lediglich von 4, so dass auch von mindestens 8 Lärmereignissen in der Durchschnittsnacht der sechs verkehrsreichen Monate auszugehen ist. Damit wäre auch nach den Regelungen des FluglSchG die Ermittlung, Darstellung und Beurteilung des Maximalpegel-Häufigkeitskriteriums in der Nacht erforderlich.

dd) Aufgrund fehlender Kenntnisse zur Verteilung der prognostizierten jährlichen Flugbewegungen nimmt der Lärmgutachter eine Gleichverteilung der Flüge über 7 Wochentage an. Auch diese Annahme müsste anhand der Einsatzzeiten beider Staffeln in den letzten Jahren an den jetzigen Standorten verifiziert werden.

c) Hinzu kommen folgende Mängel des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süd vom 05.10.2017, die in der als **Anlage B1** vorgelegten Stellungnahme der ACCON GmbH, Gewerbering 5, 86926 Greifenberg vom 11.01.2018 gerügt werden, deren Inhalt ebenfalls vollumfänglich zum Gegenstand des hiesigen Vortrags gemacht wird:

aa) In dem überarbeiteten lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd vom 05.10.2017 werden erstmalig 12 Stunden Hover-Übungen auf dem Flugplatzgelände innerhalb der 6 verkehrsreichsten Monate durch die Polizeihubschrauberstaffel Bayern angesetzt. Im gleichen Zeitraum werden für die am Flugplatz bereits operierende Hubschrauberstaffel der Bundespolizei insgesamt 31 Übungsstunden angesetzt. Es erschließt sich nicht, warum die Polizeihubschrauberstaffel Bayern bei insgesamt deutlich höher prognostiziertem Flugbetrieb als die Hubschrauberstaffel der Bundespolizei signifikant weniger Übungsstunden zur Aufrechterhaltung ihrer Einsatzbereitschaft benötigen soll. Dies umso mehr, als das Einsatzspektrum der Polizeihubschrauberstaffel Bayern insgesamt deutlich weiter gestreut sein dürfte, als das der Hubschrauberstaffel der Bundespolizei.

bb) In den Fluglärmermittlungen wird lediglich eine Korridorbreite von 160 m auf sämtlichen Flugrouten angesetzt. Die Berücksichtigung einer maximalen Abweichung von höchstens 80 m querab zur Abflugroute über mehrere Kilometer Sichtflug ist nicht realistisch. Üblicherweise werden bei Fluglärmbeurteilungen Korridorbreiten bei Startrouten von 10 % der Entfernung zum Bahnbezugspunkt angesetzt.

cc) Die VFR-Flugrouten sind für den betrachteten Flugbetrieb mit mehr Flugmustern H 1.2 zu kurz gewählt. Nach AzB sind VFR-Flugrouten bis zu einer Entfernung von 15 km, IFR-Routen bis zu einer Entfernung von 20 km zum Bahnbezugspunkt zu betrachten. Durch die zu kurze Betrachtung der Flugrouten wird die Lärmbelastung unrealistisch gering dargestellt.

dd) Die hohe abschirmende Wirkung der geplanten Hochbauten ist nicht nachvollziehbar. Es ist weder die Quellhöhe zu erkennen, die zwischen 3,2 m und 3,8 m je nach Flugzeugmuster liegen sollte, noch die Gebäudehöhe des geplanten Nord-Süd-Riegels aus der Planung. Da bereits geringfügige Veränderungen der Lage eines am Boden operierenden Hubschraubers zu sehr großen Unterschieden in der Wirkung der Abschirmung führen können, sollte eine Bodenlärmbeurteilung sowie eine Gesamtlärmbeurteilung ohne Berücksichtigung von geplanten Gebäudestrukturen erfolgen. Hinzu kommt, dass auch das Berechnungsverfahren AzB keine Berücksichtigung von Abschirmungen durch Gebäude vorsieht. Die Berücksichtigung der abschirmenden Wirkung der Hochbauten führt ebenfalls zu einer Unterschätzung der Lärmbelastung.

ee) Die ausgewiesenen Fluglärmbelastungen enthalten keinen Sigma-Zuschlag für die langjährigen Schwankungen der Bahnnutzungsverteilungen. Daher ist ein Vergleich mit den Grenzwerten des Fluglärmschutzgesetzes nicht möglich.

ff) Nicht nachvollziehbar ist ferner, dass die Flughöhen sowohl für Instrumentenflug, als auch für Sichtflug gegenüber den bisherigen Beurteilungen ohne Angabe von Gründen verändert wurden. Die Flughöhe im Sichtflug wurde von 150 m über Grund auf 360 m über Grund heraufgesetzt, die Reiseflughöhe von IFR-Bewegungen von 150 m über Grund auf 730 m über Grund. Dies hat zur Folge, dass erheblich niedrigere Überflugpegel prognostiziert werden. Weshalb die Flughöhen geändert und ob die nun angesetzten Flughöhen realistisch sind, erschließt sich nicht. Dies müsste anhand von Einsätzen an vergleichbaren Standorten und aus dem Flugbetrieb der beiden Staffeln überprüft werden.

d) Auf Grundlage des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süd vom 05.10.2017 ist eine Genehmigung auch deswegen nicht möglich, weil die durch das Vorhaben ausgelösten Lärmkonflikte in diesem Gutachten nicht hinreichend untersucht werden, weil dieses der speziellen Lärmcharakteristik des konkreten Vorhabens nicht gerecht wird. Insbesondere wird in dieser Lärmuntersuchung das Problem der Maximalpegelbelastung, gerade in der Nacht, nicht hinreichend untersucht und gewichtet.

aa) Wie der Gutachter selbst – völlig zu Recht – ausführt, ist das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm auf das hiesige Vorhaben nicht anwendbar.

Insbesondere fällt das hiesige Vorhaben nicht in den Anwendungsbereich des § 4 FluglSchG, nach dem Lärmschutzbereiche für bestimmte Flugplätze festzusetzen sind. Ferner handelt es sich bei dem hiesigen Vorhaben nach dem in der Genehmigung festzusetzenden Betriebszweck um einen Sonderlandeplatz der Bundes- sowie der Bereitschaftspolizei der Bayerischen Landespolizei und damit weder um einen zivilen, noch um einen militärischen Flugplatz i. S. d. § 2 Abs. 2 FluglSchG.

Hieraus folgt unmittelbar, dass auch die in § 2 Abs. 2 FluglSchG enthaltenen Werte für das hiesige Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren nicht verbindlich sein können. Dies folgt bereits aus § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, wonach in der Planfeststellung zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm **die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglSchG** zu beachten sind. § 8 Abs. 1 Satz 3, 4 LuftVG stellt somit die Pflicht zur Beachtung dieser Werte unter die Voraussetzung, dass diese auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben anwendbar sind.

Für andere Flugplätze (insbesondere Sonderflugplätze) läuft die Verweisung leer (so ausdrücklich: Wysk in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl., 2014, § 15 Luftverkehr, Rn. 76).

bb) Damit ist zunächst einmal festzuhalten, dass das FluglSchG auf das hier verfahrensgegenständliche Vorhaben nicht anwendbar ist, mit der Folge, dass die darin festgesetzten Werte im hiesigen Verfahren auch nicht verbindlich sind. Damit ist die Planfeststellungs- und Genehmigungsbehörde gehalten, aber auch verpflichtet, der fachplanerischen Abwägungsentscheidung Abwägungskriterien, bzw. Lärmwerte zu Grunde zu legen, die dem hiesigen Vorhaben und dem von ihm hervorgerufenen Lärm gerecht werden. Es dürfte außer Frage stehen, dass die Behörde hierbei die spezielle Lärmcharakteristik der von dem Vorhaben hervorgerufenen Emissionen zu berücksichtigen und sich hieran zu orientieren haben wird.

cc) Der durch das hiesige Vorhaben hervorgerufene Lärm ist einerseits durch hohe Maximalpegel mit im Vergleich zu anderen typischen Lärmquellen jeweils ungewöhnlich langen „Einwirkungszeiten“ charakterisiert, andererseits aber durch wenige Lärmereignisse innerhalb des Beurteilungszeitraums und damit ungewöhnlich langen Ruhezeiten.

Hieraus folgt zunächst einmal, dass Dauerschallpegel nicht geeignet sind, die von dem Vorhaben hervorgerufenen Emissionen hinreichend zu beurteilen. Dies gilt insbesondere in der Nacht, in der die einzelnen sehr hohen und jeweils lang einwirkenden Maximalpegel zu Schlafstörungen und Aufwachreaktionen führen werden.

dd) Hinzu kommt, dass derzeit auf dem Sonderlandeplatz keinerlei verbindliche Betriebsregelungen existieren, die den An- und Abflug der Hubschrauber im VFR-Betrieb regeln.

Ausweislich der auf Seite 13 f. des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süd vom 05.10.2017 befindlichen Prognose des Verkehrsaufkommens werden für das Prognosejahr 2027 im IFR-Betrieb „lediglich“ 500 Flugbewegungen pro Jahr prognostiziert, im VFR-Betrieb hingegen 6.000 Flugbewegungen (2.500 Flugbewegungen für die Bundespolizeifliegerstaffel sowie 3.500 Flugbewegungen für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern), also mehr als 10 mal soviel, wie im IFR-Betrieb. Hieraus folgt, dass der weit überwiegende Anteil der Flugbewegungen im VFR-Betrieb stattfinden wird, für den es zumindest derzeit keine verbindlichen An- und Abflugrouten und -verfahren festgesetzt sind.

Ohne die Festsetzung einer dem IFR-Betrieb entsprechenden Regelung der An- und Abflugverfahren im VFR-Betrieb ist es den Piloten somit rechtlich nicht verwehrt, im VFR-Betrieb in jede beliebige Himmelsrichtung zu starten, bzw. aus jeder beliebigen Himmelsrichtung zu landen, wodurch es im VFR-Betrieb ohne weiteres auch zu direkten Überflügen von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen, insbesondere der nördlichen Stadtteile der Landeshauptstadt München und der Gemeinde Oberschleißheim, kommen kann. Insbesondere bei zeitkritischen Einsätzen im VFR-Betrieb ist damit zu rechnen, dass sich die Piloten nicht an die An- und Abflugrouten halten, sondern versuchen werden, möglichst schnell in ihr Einsatzgebiet zu kommen. Nachdem davon auszugehen ist, dass zeitkritische Einsätze bei der Hubschrauberstaffel der Bayerischen Bereitschaftspolizei sehr viel häufiger vorkommen werden, als bei der Bundespolizeihubschrauberstaffel, kann hier auch nicht aus den Erfahrungen am Standort Oberschleißheim aus der Vergangenheit auf die Zukunft geschlossen werden.

Aus der Anlage 8.4 zum lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd ergibt sich, dass beim direkten Überflug eines Hubschraubers an dem Immissionsort am Boden mit Maximalpegeln von bis zu 90 bis 95 dB(A) zu rechnen ist. Ein solcher Maximalpegel führt bei einem Ansatz einer Lärmminde- rung von ca. 15 dB(A) für ein Fenster in Kipplüftstellung zu einem Maximalpegel am Ohr des Schläfers bis zu 80 dB(A), was zwingend nicht nur zu einer sog. Aufwachreaktion, sondern zu einem vom (ehemaligen) Schläfer auch aktiv wahrgenommenen Aufwachen führen wird. Dieses vom (ehemaligen) Schläfer bewusst wahrgenommene Aufwachen ist für diesen erheblich störender und belästigender als eine sog. „Aufwachreaktion“, die in der Lärmmedizin bereits bei einer Störung der Tiefschlafphase ohne bewusstes Wahrnehmen durch den Schläfer angenommen wird. Dies gilt insbesondere in den frühen Morgenstunden, in denen es nach einem vollständigen Aufwachen oftmals und verbreitet zu Schwierigkeiten beim Wiedereinschlafen kommt.

Als Anlage A2 zur ersten Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange wurde bereits die gutachterliche Stellungnahme der ACCON GmbH, Ge-

werbering 5, 86926 Greifenberg vom 18.11.2011 vorgelegt, die ausdrücklich und vollumfänglich zum Gegenstand des Einwendungsschreibens gemacht wird. Diese Stellungnahme setzt sich mit dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd vom 09.06.2011 auseinander, das Grundlage des vorangegangenen luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens war. In der gutachterlichen Stellungnahme der ACCON GmbH vom 18.11.2011 werden die nach AzB 08 berechneten Maximalpegel dargestellt, die beim unmittelbaren Überflug eines Hubschraubers am Boden auftreten und zwar jeweils unterteilt in die Hubschrauberklassen nach AzB 08, in die die auf dem Sonderlandeplatz stationierten Hubschrauber fallen werden. Die Berechnungen weisen die Maximalpegel jeweils abhängig von der Überflughöhe aus und zwar bis zu einer Überflughöhe von maximal 300 Metern über Grund, weil davon ausgegangen wird, dass der Hubschrauber spätestens dann seine Reiseflughöhe erreicht hat und nicht weiter steigen wird.

Die Aussagen im Gutachten vom 18.11.2011 haben nichts an Aktualität verloren und lassen sich ohne weiteres auf das nunmehr verfahrensgenständliche Gutachten des TÜV Süd vom 05.10.2017 übertragen.

Die Berechnungen der ACCON GmbH zeigen, dass bei der Hubschrauberklasse H 2.1 bei einer Höhe über Grund von 150 Metern ein Maximal-/Überflugpegel von 86,1 dB(A) auftritt und bei einer Höhe von 300 Metern über Grund noch ein Maximal-/Überflugpegel von 79,6 dB(A). Bei der Hubschrauberklasse H 1.2 tritt bei einer Höhe von 150 Metern über Grund ein Maximal-/Überflugpegel von 83,9 dB(A) auf und bei einer Höhe von 300 Metern über Grund ein Maximal-/Überflugpegel von 77,4 dB(A). Ein unmittelbarer Überflug eines Hubschraubers der Klasse H 1.1 in einer Höhe über Grund von 150 Metern führt zu einem Maximal-/Überflugpegel von 81,3 dB(A) und von 300 Metern über Grund zu einem Maximal-/Überflugpegel von 74,5 dB(A).

Den Anlagen zu der gutachterlichen Stellungnahme der ACCON GmbH vom 18.11.2011 ist ferner zu entnehmen, welche Maximal-/Überflugpegel im Umkreis des Sonderlandeplatzes bei Annahme eines „normalen“ Steigungsgradienten gemäß AzB jeweils auftreten würden.

Unter Zugrundelegung dieses Steigungsgradienten würden beispielsweise an folgenden Immissionsorten mit Wohnbebauung beim direkten Überflug eines Hubschraubers folgende Maximal-/Überflugpegel auftreten:

- Bereich Hochmutting
 - H 2.1 85 bis 89 dB(A)
 - H 1.2 84 bis 87 dB(A)
 - H 1.1 81 bis 84 dB(A)
- Deutschbausiedlung
(unmittelbar nördlich der Außenstelle Deutsches Museum)

- H 2.1 82,5 bis 84,5 dB(A)
- H 1.2 80 bis 82 dB(A)
- H 1.1 77,5 bis 80 dB(A)

- Ortsteil Lustheim

- H 2.1 79,6 bis 81,5 dB(A)
- H 1.2 77,5 bis 79,5 dB(A)
- H 1.1 74,5 bis 76,5 dB(A)

Wie die gutachterliche Stellungnahme der ACCON GmbH vom 18.11.2011 zeigt, werden diese Lärmereignisse durch eine im Vergleich zu anderen „typischen“ Lärmereignissen, wie z. B. einer Lkw-Vorbeifahrt durch eine ungewöhnlich lange Einwirkungszeit charakterisiert. Gemäß der Abbildung 1 der gutachterlichen Stellungnahme der ACCON GmbH treten selbst beim Überflug eines H 1.1 (also des „leisesten“ auf dem Sonderlandeplatz stationierten Hubschraubers) bei Überflughöhen von 150, bzw. 300 Metern über Grund Pegel von über 70 dB(A) über einen Zeitraum von ca. 30 Sekunden auf. Bei Ansatz einer Lärminderung von 15 dB(A) für ein Fenster in Kipplüftstellung bedeutet dies, dass bei jedem Überflug am Ohr des Schläfers über 30 Sekunden Pegel von 55 dB(A) und mehr auftreten. Bei einer Lkw-Vorbeifahrt im Abstand von lediglich 10 Metern zum Immissionsort treten hingegen Außenpegel von über 70 dB(A) und damit Innenpegel von über 55 dB(A) lediglich ca. 5 Sekunden lang auf.

Aus alldem folgt, dass unmittelbare Überflüge der Hubschrauber über bewohntes Gebiet ohne passive Schallschutzeinrichtungen zwingend zu einem Aufwachen der betroffenen Bevölkerung führt und daher unzumutbar sind.

Im Bereich Hochmutting kommt hinzu, dass nach der dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd vom 05.10.2017 zugrunde liegenden, nicht überprüfbareren Betriebsprognose in der Durchschnittsnacht der sechs verkehrsreichsten Monate mit ca. vier Lärmereignissen pro Nacht zu rechnen ist. Ausweislich der Anlage 8.4 des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süd vom 05.10.2017 treten bei An- und Abflügen aus Osten, bzw. nach Osten Maximalpegel von 80 bis 90 dB(A) auf. Bei dieser Betrachtung durch den TÜV Süd fehlt jedoch die Betrachtung der durch das Warmlaufenlassen der Motoren einschließlich der Durchführung der Checks und das Hovern der Hubschrauber von den Abstellflächen zum Start- und Landepunkt insbesondere im Bereich von Hochmutting zusätzlich auftretenden Lärmpegel. Der bereits als Anlage A 3 vorgelegten Stellungnahme der ACCON GmbH vom 18.11.2011 ist zu entnehmen, dass im Bereich des Gutes Hochmutting beim Hovern eines Hubschraubers der Klasse H 2.1 jeweils Maximalpegel von bis zu 67 dB(A) auftreten, beim Hovern eines Hubschraubers der Klasse H 1.2 bis zu 65 dB(A) und beim Hovern eines Hubschraubers der Klasse H 1.1 bis zu 62 dB(A).

Besonders beeinträchtigend ist in diesem Zusammenhang die lange Dauer der einzelnen Lärmereignisse, also die Tatsache, dass die Spitzenschallpegel jeweils mit einer ungewöhnlich langen „Einwirkungszeit“ auftreten. Hier kann auf die ausführliche Darstellung in der gutachterlichen Stellungnahme der ACCON GmbH vom 18.11.2011 verwiesen werden, in der aufgezeigt wird, dass die Situation in Hochmutting weder vergleichbar ist, mit „normalen“ Überflügen, noch mit „normalen“ Immissionsorten, die sich weiter weg vom Flugplatz befinden. Die Stellungnahme zeigt auf, dass im Bereich von Hochmutting „einzelne Lärmereignisse“ aufgrund ihrer außerordentlich langen Einwirkungszeit Belästigungen, Belastungen und Störungen hervorrufen, die mit „normalen“ Lärmereignissen nicht vergleichbar sind.

Hieraus folgt auch, dass die Kriterien des – ohnehin nicht anwendbaren – FluglSchG auf Plätze mit einer „Lärmcharakteristik“ wie hier, und/oder für derart nah am Platz gelegene Immissionsorte wie Hochmutting, bzw. Hasenberg, nicht geeignet sind, die durch den Platz hervorgerufenen Emissionen adäquat darzustellen und zu bewerten. Daher ist der im Lärmgutachten des TÜV Süd vom 05.10.2017 verfolgte Ansatz verfehlt, bei der Prüfung der Zumutbarkeit bestimmter Lärmereignisse auf das im Fluglärmgesetz festgesetzte Maximalpegel-Häufigkeitskriterium abzustellen.

Soweit Vorhaben Flugplätze ohne Lärmschutzbereich betreffen, verbleibt es bei der Notwendigkeit individueller Zumutbarkeitsbewertungen. Die Zumutbarkeitsgrenzen müssen nach Maßgabe einer individuellen und relativen Güterabwägung im Einzelfall bestimmt werden (Wysk in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, a.a.O., § 15 Luftverkehr, Rn. 77).

Unabhängig davon ist ohnehin von mindestens 8 Flügen in der Durchschnittsnacht der sechs verkehrsreichsten Monate auszugehen, sodass auch nach den Regelungen des FluglSchG die Ermittlung, Darstellung und Beurteilung des Maximalpegel-Häufigkeitskriteriums in der Nacht erforderlich wäre.

ee) Aus alledem folgt, dass das Vorhaben nicht ohne Schutzaufgaben zum Schutz der umliegenden Bevölkerung genehmigungsfähig ist.

Zum einen bietet sich zum Schutz der im Zusammenhang bebauten Ortsteile der Gemeinde Oberschleißheim, aber auch der anderen vom Vorhaben im Umfeld betroffenen Kommunen die Verfügung einer Betriebsregelung in Betracht, die sicherstellt, dass bewohnte Gebiete, insbesondere die im Zusammenhang bebauten Ortsteile, nicht unmittelbar, sondern nur in einem Abstand überflogen werden, die insbesondere in der Nachtzeit keine Maximalpegel von über 70 dB(A) auftreten lassen.

Für Bereiche, für die eine solche Betriebsregelung nicht festgesetzt werden kann, insbesondere weil diese zu nah an den An- und Abflugrouten liegen, muss die Bevölkerung darüber hinaus durch passive Schallschutzeinrichtungen geschützt werden. Dies gilt insbesondere für Hochmutting,

das ausweislich der Anlage 8.4 zum lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd bei Abflügen nach Osten und Anflügen nach Westen Maximalpegeln von über 80 bis zu 90 dB(A) und durch das Hovern über einen sehr langen Zeitraum von über 67 dB(A) ausgesetzt ist. Somit bietet sich zum Schutz von Hochmutting zunächst einmal eine Betriebsregelung an, die zumindest Anflüge aus Osten untersagt, falls die Windverhältnisse dies zulassen. Nachdem dies aber aufgrund der Nähe zu den für das IFR-Verfahren festgesetzten An- und Abflugrouten und zum Sonderlandeplatz nicht ausreichen wird, die Bevölkerung vollständig und wirksam zu schützen, sind diese Betriebsregelungen durch passive Schallschutzmaßnahmen zu ergänzen.

Hinzu kommt, dass derzeit Fälle vorkommen, in denen Hubschrauber ihre Motoren über längere Zeit laufen lassen. Dies wird oftmals als sehr viel störender wahrgenommen, als die An- und Abflüge selbst. Unverständlich ist vor allem, dass solche Fälle auch zur Nachtzeit vorkommen. Daher ist eine Betriebsregelung erforderlich, die das Laufenlassen der Motoren insbesondere zur Nachtzeit in Fällen, in denen dies nicht zwingend für einen Einsatz erforderlich ist, untersagt, insbesondere auch im Zuge von Wartungsarbeiten oder dem Auftanken etc.

Die Gemeinde Oberschleißheim

b e a n t r a g t

daher hilfsweise ausdrücklich, das hiesige Vorhaben nicht ohne entsprechende Schutzauflagen zuzulassen.

ff) Anders als üblich, setzt der vom Vorhabensträger beauftragte Gutachter keine „typischen“ Immissionsorte für die um den Sonderlandeplatz gelegene Wohnbebauung. Aus dem Gutachten geht überhaupt nicht klar hervor, an welchen Stellen Menschen leben. So ist dem Gutachten z. B. auch nicht zu entnehmen, welche konkreten Dauerschallpegel z. B. im Bereich Hochmutting auftreten und schon gar nicht, welche konkreten Spitzenschallpegel.

gg) Das Lärmgutachten des TÜV Süd vom 05.10.2017 berücksichtigt nicht, dass z.B. im Bebauungsplan Nr. 3a „Deutschbausiedlung“, der von dem Vorhaben erheblich betroffen sein wird, ein reines Wohngebiet nach § 3 BauNVO festgesetzt ist. In dem Lärmgutachten werden die Orientierungswerte der DIN 18005 zur Beurteilung der Erheblichkeit der Lärmbelastung herangezogen. Nach der DIN 18005 gilt für reine Wohngebiete in der Nacht ein Orientierungswert von 35 dB(A). Dieser wird in dem Lärmgutachten überhaupt nicht berücksichtigt. Stattdessen geht der Gutachter fälschlicherweise davon aus, dass es sich bei sämtlichen betroffenen Wohngebieten um allgemeine Wohngebiete handelt, weshalb er lediglich den Orientierungswert von 40 dB(A) heranzieht.

hh) Die Gemeinde Oberschleißheim

b e a n t r a g t ,

dem Vorhabensträger aufzugeben, auf Grundlage einer nachvollziehbaren und überprüfbareren Prognose eine ergänzende lärmtechnische Stellungnahme zu erstellen und vorzulegen, die den vorerwähnten Anforderungen genügt und die geeignet ist, die von dem konkreten Vorhaben ausgehenden Belastungen darzustellen und zu bewerten und auf Grundlage der ergänzenden Stellungnahme das Auslegungsverfahren zu wiederholen, um den Betroffenen die Gelegenheit zu geben, hiervon Kenntnis zu nehmen und Einwendungen zu erheben.

3. Das Lärmgutachten liegt auch dem landschaftspflegerischen Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie der Baader Concept vom 20.10.2017 unmittelbar zu Grunde. Damit wirken sich Mängel des Lärmgutachtens unmittelbar auf den landschaftspflegerischen Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie der Baader Concept vom 20.10.2017 aus. Auch dieser ist damit nicht geeignet, die von dem Vorhaben hervorgerufenen Beeinträchtigungen adäquat abzubilden.

II. Das neue lärmtechnische Gutachten des TÜV Süd vom 05.10.2017 zeigt eine erheblich stärkere Belastung der Gemeinde Oberschleißheim und damit einen erheblich stärkeren Eingriff in die Rechte der Gemeinde Oberschleißheim und deren Bürger, als dies die bisherigen Gutachten dargestellt haben.

1. Hier kann zunächst auf das Einwendungsschreiben der Gemeinde Oberschleißheim im hiesigen Verfahren vom 01.02.2018 verwiesen werden, in dem im einzelnen dargelegt wurde, welche Lärmbelastungen an im Eigentum der Gemeinde stehenden Mietwohnungen, an von der Gemeinde betriebenen öffentlichen Einrichtungen und in den Geltungsbereichen zahlreicher Bebauungspläne auftreten.

2. Ergänzend hierzu sei ausgeführt, dass aus der Anlage 8.2, der grafischen Darstellung der äquivalenten Dauerschallpegel Fluglärm und Luftverkehr am Boden am Tag mit Berücksichtigung eines Ruhezeitenzuschlags von 3,6 dB(A) folgt, dass der weit überwiegende bebauter Gemeindebereich von Oberschleißheim südlich der B 471 mit Dauerschallpegeln von 50 bis 55 dB(A) belastet wird. In Hochmutting ist sogar mit Dauerschallpegeln von 55 bis 65 dB(A) zu rechnen. Der Anlage 8.3 zum Gutachten des TÜV Süd vom 05.10.2017 ist zu entnehmen, welche bebauten Gemeindebereiche von Oberschleißheim südlich der B 471 Dauerschall-

pegeln in der Nacht von 40 bis 45 dB(A) ausgesetzt sein werden. In Hochmutting werden sogar Dauerschallpegel von 45 bis 55 dB(A) nachts auftreten. Der Anlage 8.4 zum Gutachten des TÜV Süd vom 05.10.2017 ist zu entnehmen, dass in bebauten Bereichen der Gemeinde Oberschleißheim Maximalpegel am Tag und in der Nacht, bei denen ausschließlich der Flugbetrieb berücksichtigt ist, von bis zu 85 dB(A) und in Hochmutting sogar bis zu 90 dB(A) auftreten werden.

III. Die Gemeinde Oberschleißheim

b e a n t r a g t,

im Rahmen des Anhörungsverfahrens einen weiteren Erörterungstermin durchzuführen, um den vom Vorhaben betroffenen Bürgern und der Gemeinde die Gelegenheit zu geben, ihre Einwendungen gegen die geänderten Unterlagen mit dem Vorhabenträger und der Anhörungsbehörde zu erörtern.

IV. Die Gemeinde Oberschleißheim

b e a n t r a g t

weiter, den verfahrensgegenständlichen Antrag auf Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern

a b z u l e h n e n .

Mit freundlichen Grüßen


Christian Kuchlbauer
Erster Bürgermeister

