
Name, Vorname

Straße, Hausnummer

Postleitzahl, Ort

Datum

**Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern vom Verkehrsflughafen München nach Oberschleißheim;
Antrag auf Planfeststellung i.V.m. der Änderung der luftrechtlichen Genehmigung der Bundespolizei-Fliegerstaffel
Einwendungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich/wir erhebe/n hiermit

E i n w e n d u n g e n

gegen den vom staatlichen Bauamt München I, Peter-Auzinger-Str. 10, 81547 München, eingebrachten Antrag auf Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern auf dem bestehenden Hubschrauber-sonderlandeplatz Oberschleißheim durch Zulassung des Betriebs nach Sicht- und Instrumentenflugregeln bei Tage und bei Nacht und der Anlage eines Staffelgebäudes mit Vorfeld und Hubschrauberbetankungsanlage im Wege der Planfeststellung zu gestatten sowie im Zusammenhang hiermit die luftverkehrsrechtliche Genehmigung der Bundespolizei-Fliegerstaffel Oberschleißheim in der aktuellen Fassung vom 04.02.2010, Nr. 25-3-3721.4-2010-OSH-Bund, zu ändern.

I. Ich bin/wir sind (Zutreffendes bitte ankreuzen)

- () Eigentümer,
- () Wohnungseigentümer,
- () Erbbauberechtigter,
- () sonstig dinglich Berechtigter (bitte nähere Angaben:
.....)
- () Mieter

des Grundstücks/der Wohnung (nicht Zutreffendes bitte streichen).....

.....
(bitte vollständige Adresse einfügen)

die selbst bewohnt wird / zu Wohnzwecken vermietet ist
(nicht Zutreffendes bitte streichen).

Ich/Wir wende/n mich/uns gegen das Vorhaben insgesamt, insbesondere wegen des hierdurch hervorgerufenen Lärms, der zu einer weiteren erheblichen Lärmzunahme der bereits zum jetzigen Zeitpunkt erheblich vorbelasteten Gemeinde Oberschleißheim, der umliegenden Gemeinden und der nördlichen Gebiete der Landeshauptstadt München, 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 beeinträchtigt und verletzt mich/uns daher in eigenen Rechten, insbesondere meiner/unserer Gesundheit und meinem/unserem Recht auf körperliche Unversehrtheit sowie meinem/unserem Eigentum/Wohnungseigentum/Erbaurecht/sonstigen dinglichen Recht/Recht als Mieter (nicht Zutreffendes bitte streichen).

II. Im Einzelnen:

1. Das Genehmigungsverfahren leidet unter einem erheblichen Verfahrensfehler, weil kein Raumordnungsverfahren durchgeführt worden ist.

Gem. § 1 Satz 3 Nr. 12 RoV soll für die Anlage oder wesentliche Änderung eines Flugplatzes, die einer Planfeststellung nach § 8 LuftVG bedarf, ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden, wenn das Vorhaben raumbedeutsam ist und überörtliche Bedeutung hat. Nach Art. 24 Abs. 2 S. 1 BayLplG sind Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit vor der Entscheidung über die Zulässigkeit in einem Raumordnungsverfahren auf Ihre Raumverträglichkeit zu überprüfen.

Die erhebliche raum- und überörtliche Bedeutung des Vorhabens folgt schon allein aus den von dem Vorhaben ausgehenden Lärmemissionen. Aus dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd vom 09.05.2016 ergibt sich, dass Dauerschallpegel von bis zu 60 dB(A) und Maximalpegel von 85 bis zu 90 dB(A) nicht nur auf dem Gebiet der Gemeinde Oberschleißheim, sondern auch auf dem Gebiet der umliegenden Gemeinden und der Landeshauptstadt München auftreten werden. Sollten sich die Hubschrauber nicht an die nur für den Instrumentenflugbetrieb festgesetzten An- und Abflugrouten halten, so würden noch sehr viel größere Gebiete, insbesondere auch bewohnte Gebiete, von diesen Lärmimmissionen betroffen sein, als in dem lärmtechnischen Gutachten dargestellt.

2. Darüber hinaus ist das Vorhaben auch materiell nicht genehmigungsfähig.

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

aa) Diese erwecken den Anschein, dass sie nicht für das hiesige Vorhaben „neu erarbeitet“ worden sind, sondern dass im hiesigen Verfahren die Antragsunterlagen aus dem vorangegangenen luftrechtlichen Genehmigungsverfahren lediglich mit einem neuen, aktuellen Datum versehen, ansonsten aber mehr oder weniger unverändert übernommen wurden.

bb) Besonders augenfällig wird dies daran, dass sich in den Antragsunterlagen weiterhin 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 „detailliertesten“ Angaben zur Prognose befinden sich noch in dem lärmtechnischen Gutachten der TÜV Süd Industrieservice GmbH vom 09.05.2016. Aus diesem Gutachten geht hervor, dass die Verkehrsprognose weiterhin ausschließlich auf nicht näher erläuterten oder überprüfbaren Angaben der Nutzer beruht. Obwohl mittlerweile fünf Jahre vergangen sind, liegt auch dem „neuen“ lärmtechnischen Gutachten vom 09.05.2016 weiterhin das Prognosejahr 2021 zugrunde, das bereits Grundlage des Vorgängergutachtens im luftrechtlichen Genehmigungsverfahren vom 09.06.2011 gewesen war. Obwohl aus der „vorangegangenen“ luftrechtlichen Genehmigung vom 28.02.2013 ersichtlich wurde, dass insbesondere die Flugbewegungszahlen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern von Jahr zu Jahr stark schwanken, wurde es offensichtlich verabsäumt, die Prognose anhand der letzten Betriebsjahre zu aktualisieren und auf einen Prognosehorizont von etwa 10 Jahren fortzuschreiben, wie dies rechtlich geboten wäre.

Dies obwohl es ohne weiteres möglich wäre, nähere Angaben zu den Flugbewegungszahlen der beiden Staffeln anhand der Flugbewegungen aus den letzten Jahren zu machen.

Dass es offensichtlich verabsäumt wurde, die Prognose fortzuschreiben oder zu aktualisieren, wird auch daraus deutlich, dass dem lärmtechnischen Gutachten vom 09.05.2016 exakt dieselben Flugbewegungen zugrunde liegen, die bereits dem Gutachten vom 09.06.2011 zugrunde gelegen waren.

Zu all dem kommt hinzu, dass sich in den Antragsunterlagen unterschiedliche Angaben zum Prognosejahr befinden. Anders als das lärmtechnische Gutachten der TÜV Süd Industrieservice GmbH vom 09.05.2016 geht nämlich das Gutachten über die Eignung der geplanten Anlagen des Architekten Poschenrieder vom 30.09.2016 ausweislich dessen S. 7 von einem Prognosejahr 2017 aus. Dieser Wider-

spruch zeigt umso deutlicher die Notwendigkeit, eine nachvollziehbare Prognose zur Grundlage des Verfahrens zu machen.

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, nachvollziehbare Verkehrsprognose nachzureichen 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.

cc) 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.

b) Die in den Antragsunterlagen befindliche Standortalternativenprüfung ist unzureichend.

aa) Zunächst fehlt hierin die Auseinandersetzung mit der so genannten „Nullvariante“, also mit dem Verbleib der Hubschrauberstaffel am Flughafen München. In dem vorangegangenen luftrechtlichen Genehmigungsverfahren wurde die Notwendigkeit eines Wegzugs vom Flughafen München noch damit begründet, dass die derzeit von der Polizei-Hubschrauberstaffel Bayern dort angemieteten Flächen beim Bau der 3. Startbahn wegfallen würden. Nachdem derzeit völlig offen ist, ob die planfestgestellte 3. Startbahn überhaupt realisiert werden wird, stellt sich derzeit auch nicht die Notwendigkeit eines Wegzugs.

bb) Darüber hinaus ist die Standardalternativenprüfung auch aus mehreren Gründen fehlerhaft, bzw. zumindest nicht nachvollziehbar.

Dies betrifft insbesondere das Argument, eine Ansiedlung am Flugplatz Oberpfaffenhofen komme nicht in Betracht, weil dieser weiterhin auf die Nutzung als Werksflugplatz beschränkt sei und eine Erweiterung der Betriebserlaubnis für einen 24-Stunden-Flugbetrieb durch die Polizei-Hubschrauber aufgrund der bereits bestehenden Klagen und den zu erwartenden „Bürgerprotesten als aussichtslos“ erscheine. Selbstverständlich wäre es rechtlich ohne weiteres möglich, die am Flugplatz Oberpfaffenhofen bestehende Betriebserlaubnis ebenso zu

erweitern, wie es hier erforderlich ist, den Betriebszweck des bestehenden Sonderlandeplatzes als Sonderlandeplatz für die Hubschrauberstaffel der Bundespolizei um die bayerische Landespolizei zu erweitern. Ein Grund, warum eine solche Erweiterung des Betriebszwecks in Oberpfaffenhofen nicht möglich sein soll, ist nicht ersichtlich. Auch ist kein Grund ersichtlich, weshalb es „besser“ sein soll, die um den Standort Oberschleißheim wohnenden Bürger, die ohnehin bereits von dem 24-Stunden-Flugbetrieb durch die Bundespolizei betroffen sind, auch noch einer Verkehrszunahme um über 100 % und dem 24-Stunden-Flugbetrieb der Bayerischen Bereitschaftspolizei auszusetzen, anstatt den Lärm und die Belastung eines 24-Stunden-Flugbetriebs auf mehrere Standorte zu verteilen. Die Tatsache, dass an dem einen oder anderen Standort mit mehr Bürgerprotesten zu rechnen ist, kann jedenfalls kein Gesichtspunkt einer sachgerechten fachplanerische Abwägungsentscheidung sein.

Ebenso wenig nachvollziehbar ist, weshalb die Ansiedlung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern nicht an einem mittlerweile aufgegebenen oder in Kürze aufgegebenen Standort insbesondere einem der Militärstandorte Landsberg-Penzing, Fürstenfeldbruck oder Erding möglich sein soll. Jedenfalls solange diese Flächen nicht einer anderen Nutzung zugeführt wurden, drängt sich eine Ansiedlung an den brachliegenden Flächen förmlich auf. Zum einen würden diese Flächen damit wieder sinnvoll genutzt. Zum anderen würde dies auch zu einer „gerechteren“ Verteilung des Lärms führen, anstatt den Lärm einzig an dem ohnehin bereits durch die Bundespolizei sowie die in unmittelbarer Umgebung gelegenen Verkehrswege stark vorbelasteten Standort Oberschleißheim zu konzentrieren.

Damit drängen sich sowohl der Flugplatz Oberpfaffenhofen, als auch die Flugplätze Landsberg-Penzing, Fürstenfeldbruck oder Erding als Alternativstandorte auf.

c) Das hiesige Vorhaben widerspricht den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Der Regionalplan München enthält in Teil B V.5. Ziel Z 5.2 folgendes, ab dem 01.04.2011 in Kraft gesetzte Ziel:

„Vorhandene zivil mitbenutzte militärische Flugplätze sowie Sonderflughäfen und -landeplätze sollen nicht aufgestuft oder über den genehmigten Betrieb hinaus erweitert werden.“

Ein Sonderlandeplatz wird insbesondere durch den in der Betriebsgenehmigung genehmigten Betrieb „definiert“. In der bestehenden Betriebsgenehmigung des Sonderlandeplatzes Oberschleißheim wird dessen Betrieb durch die Bundespolizei-Fliegerstaffel gestattet. Durch das hiesige Verfahren soll der Betriebszweck der bestehenden luftrechtlichen Genehmigung auf die Polizeihubschrauberstaffel Bayern erweitert werden. Damit ist Gegenstand des hiesigen Verfahrens ausdrücklich die Erweiterung des Betriebs auf dem Sonderlandeplatz über den bisher genehmigten hinaus.

Damit steht fest, dass das Ziel Z 5.2 des Regionalplans München dem hiesigen Antrag entgegensteht.

Diese Zielfestsetzung ist für die Fachplanung verbindlich. Gemäß Art. 2 Nr. 2 BayLplG, § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG sind Ziele der Raumordnung verbindliche Festlegungen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung, die auf der Ebene der Landes- oder Regionalplanung von deren Träger abschließend abgewogen worden sind. Diese Voraussetzungen treffen auf die Zielfestsetzung Z 5.2 des Regionalplans München zu.

d) Weiter stehen die durch das Vorhaben hervorgerufenen Lärmimmissionen diesem entgegen, jedenfalls solange und soweit diese nicht durch wirksame Schutzauflagen zu Gunsten der umliegenden Bevölkerung sowie der Gemeinde Oberschleißheim und der Nachbarkommunen vermieden, bzw. kompensiert werden.

Eine sachgerechte Beurteilung und Abwägung der durch das Vorhaben hervorgerufenen Lärmimmissionen kann nicht auf Grundlage des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süd vom 09.05.2016 erfolgen, weil dieses an mehreren grundsätzlichen Fehlern leidet.

aa) Zunächst sind wesentliche, dem Gutachten zugrunde liegende Annahmen fehlerhaft, bzw. unplausibel.

(1) Wie bereits oben unter II. 2. a) bb) ausgeführt, liegt dem Gutachten keine plausible Verkehrsprognose zugrunde. Zusätzlich zu den dort bereits beschriebenen Mängeln, auf die zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen werden kann, ist noch Folgendes auszuführen:

(2) 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.

(3) In der Fluglärmprognose wird weiter unterstellt, dass An- und Abflüge ausschließlich entlang der vorgesehenen An- und Abflugrouten stattfinden. Auch dies ist 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.

(4) 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 09.05.2016 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 FlugSchG die Ermittlung, Darstellung und Beurteilung des Maximalpegel-Häufigkeitskriteriums in der Nacht erforderlich.

(5) 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.

bb) Auf Grundlage des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süd vom 09.05.2016 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.

(1) Nachdem das FlugSchG auf das Vorhaben nicht anwendbar ist, sind die darin festgesetzten Werte im hiesigen Verfahren auch nicht verbindlich. Damit ist die Genehmigungsbehörde gehalten, aber auch verpflichtet, der fachplanerischen Abwägungsentscheidung Abwägungskriterien, bzw. Lärmwerte zugrunde zu legen, die dem hiesigen Vorhaben und dem von ihm hervorgerufenen Lärm gerecht werden. Hierbei hat die Behörde die spezielle Lärmcharakteristik der von dem Vorhaben hervorgerufenen Emissionen zu berücksichtigen und sich hieran zu orientieren.

(2) 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 lange 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.

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

Lediglich der Bescheid der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern, vom 16.11.2007, Az.: 25-3-3721.4-2007-OSH, zur Genehmigung von Starts und Landungen mit Hubschraubern auch nach Instrumentenflugregeln enthält in Ziff. I.4. eine verbindliche Festlegung der An- und Abflugflächen, die aber ausdrücklich auf die An- und Abflüge von Hubschraubern nach Instrumentenflug regeln beschränkt ist.

Nach den Antragsunterlagen werden für das Prognosejahre im IFR-Betrieb „lediglich“ 500 Flugbewegungen pro Jahr prognostiziert, im VFR-Betrieb hingegen 6000 Flugbewegungen, so dass für den weit überwiegenden Anteil der Flugbewegungen zumindest derzeit keine verbindlichen An- und Abflugrouten und -verfahren festgesetzt sind. Damit ist es den Piloten rechtlich nicht verwehrt, im VFR-Betrieb in jede beliebige Himmelsrichtung zu starten bzw. aus jeder beliebigen Himmelsrichtung zu landen, wodurch es ohne weiteres auch zu direkten Überflügen von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen kommen kann. Dies gilt insbesondere bei zeitkritischen Einsätzen, die im Rahmen der Einsätze der Hubschrauberstaffel der Bayerischen Bereitschaftspolizei sehr viel häufiger vorkommen werden, als bei der Staffel der Bundespolizei.

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 85 bis 90 dB(A) zu rechnen ist. Ein solcher Maximalpegel führt bei einem Ansatz einer Lärminderung von ca. 15 dB(A) für ein Fenster in Kipplüftstellung zu einem Maximalpegel am Ohr des Schläfers von bis 75 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.

Hier kommt hinzu, dass die von den Hubschraubern hervorgerufenen Lärmereignisse durch eine im Vergleich mit anderen „typischen“ Lärmereignissen, wie z. B. einer LKW-Fahrt durch eine ungewöhnlich lange Einwirkungszeit charakterisiert sind. Dies hat zur Folge, dass unmittelbare Überflüge der Hubschrauber über bewohntes Gebiet ohne passive Schallschutzeinrichtungen zwingend zu einem Aufwachen der Betroffenen führt und daher unzumutbar sind.

Im Bereich Hochmutting kommt erschwerend hinzu, dass nach der dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd vom 09.05.2016 zugrunde liegenden, nicht überprüfbaren 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 09.05.2016 treten bei An- und Abflügen aus Osten, bzw. nach Osten auf Grundlage der im IFR-Betrieb festgesetzten Flugrouten am Gut Hochmutting Maximalpegel von 75 bis 85 dB(A) auf. Bei dieser Betrachtung durch den TÜV Süd fehlt jedoch die Betrachtung der durch das Hovern der Hub-schrauber von den Abstellflächen zum Start- und Landepunkt und um-gekehrt insbesondere im Bereich von Hochmutting zusätzlich auftretenden Lärmpegel.

Besonders beeinträchtigend ist hierbei der lange Zeitraum, in dem der durch die An- und Abflüge und das Hovern hervorgerufene Lärm wahrgenommen wird, wobei bei den Starts auch noch die Zeit für die Checks hinzukommt. Aufgrund dieser langen Einwirkungszeit ist ein An- oder Abflug jedenfalls für das Gebiet Hochmutting, bzw. Haselberggl, erheblich belästigender oder störender als ein „normales Lärmereignis“ oder ein „normaler Überflug“ eines Flugzeugs. Aufgrund dieser langen Einwirkungszeit müssten diese Lärmereignisse „stärker gewichtet“ werden, als ein „normaler Überflug“.

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. Hasenberggl, nicht geeignet sind, die durch den Platz hervorgerufenen Emissionen adäquat darzustellen und zu bewerten. Daher ist der im Lärmgutachten des TÜV Süd vom 09.05.2016 verfolgte Ansatz verfehlt, bei der Prüfung der Zumutbarkeit bestimmter Lärmereignisse auf das im Fluglärmgesetz festgesetzte Maximalpegel-Häufigkeitskriterium abzustellen.

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

(4) Aus alledem folgt, dass das Vorhaben nicht ohne Schutzauflagen zum Schutz der umliegenden Bevölkerung genehmigungsfähig ist.

Daher muss zum Schutz der im Zusammenhang bebauten Ortsteile eine Betriebsregelung festgesetzt werden, die sicherstellt, dass bewohnte Gebiete, insbesondere die im Zusammenhang bebauten Ortsteile, nicht unmittelbar, sondern nur in einem Abstand überflogen werden, der sicherstellt, dass jedenfalls in der Nachtzeit keine Maximalpegel von über 70 dB(A) auftreten lassen, wenn nicht die konkrete Einsatzlage einen solchen Überflug ausnahmsweise erfordert.

Für Bereiche, für die eine solche Betriebsregelung nicht festgesetzt werden kann, etwa weil diese zu nah an den IFR-An- und Abflug-routen liegen, muss die Bevölkerung darüber hinaus durch passive Schallschutzeinrichtungen geschützt werden. Dies gilt insbesondere für Hochmutting. Weiter 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 für einen wirksamen Schutz ausreichen wird, sind diese Betriebsregelungen durch passive Schallschutzmaßnahmen zu ergänzen.

Hinzu kommt, dass derzeit Fälle vorkommen, in denen Hubschrauber auch nachts ihre Motoren über längere Zeit laufen lassen. Daher ist zusätzlich eine Betriebsregelung erforderlich, die das Laufenlassen der Motoren 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. Weiter drängen sich Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, wie z.B. die Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen an geeigneter Stelle auf, die verhindern, dass der hierdurch entstehende Lärm sensible Immissionsorte, wie z.B. Wohngebiete erreichen kann. Dies gilt insbesondere zum Schutz der südlich des Sonderlandeplatzes gelegenen Wohngebiete der Landeshauptstadt München.

Ich/wir

b e a n t r a g e / n

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

(5) Hinzu kommen noch weitere Mängel des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süd vom 09.05.2016.

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 oder Hasenberg auf treten und schon gar nicht, welche konkreten Spitzenschallpegel.

cc) Ich/wir

b e a n t r a g e / n

dem Vorhabensträger aufzugeben, auf Grundlage einer nachvollziehbaren und überprüfbaren Verkehrsprognose 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.

e) Durch das Vorhaben werden die um den alten Oberschleißheimer Flughafen herum entstandenen Naherholungsgebiete einschließlich des hier ausgewiesenen FFH-Gebiets erheblich beeinträchtigt.

Wie bereits erwähnt, haben sich die unmittelbar um den Sonderlandeplatz herum gelegenen Flächen zu einem derart wichtigen Naherholungsgebiet entwickelt, dass dieses in der Verordnung des Landkreises München über das Landschaftsschutzgebiet „Münchner Norden“ vom 24.07.1998 geschützt wurde und zwar mit dem Schutzzweck, die besondere Bedeutung dieses Gebietes für die Erholung zu gewährleisten.

Auch liegt der Standort in unmittelbarer Nachbarschaft zum FFH-Gebiet 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“.

Durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben werden sowohl das neue Erholungsgebiet, als auch das Landschaftsschutzgebiet und das FFH-Gebiet deutlich stärker beeinträchtigt, als sie es ohnehin bereits durch die Bundespolizei-Hubschrauberstaffel und die in ihrer unmittelbaren Umgebung gelegenen Verkehrswege sind. Durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben tritt damit eine deutliche Verschlechterung für diese aus verschiedenen Gründen geschützten und schützenswerten Gebiete ein.

Besonders negativ ist hierbei, dass in den vorliegenden Gutachten die Auswirkung der Ansiedlung der Hubschrauberstaffel der Bayerischen Bereitschaftspolizei nicht isoliert untersucht wird. Es erfolgt lediglich eine Gesamtbetrachtung der Auswirkungen mit der bereits genehmigten Hubschrauberstaffel der Bundespolizei in Summe. Daher lässt sich das Ausmaß der zu erwartenden Verschlechterung anhand der vorliegenden Unterlagen überhaupt nicht beurteilen.

III. Zusammenfassend ist Folgendes festzuhalten:

1. Die Auslegungsunterlagen sind unvollständig.

Insbesondere fehlt eine auch nur halbwegs nachvollziehbare oder überprüfbare Verkehrsprognose, die Grundlage für die Beurteilung der von dem Vorhaben hervorgerufenen Beeinträchtigungen sein müsste. Daher lassen sich die Antragsunterlagen und hier insbesondere das lärmtechnische Gutachten auch nur eingeschränkt überprüfen. Im Hinblick auf die zugrunde gelegten Verkehrszahlen, die unmittelbare Auswirkung auf die von dem Vorhaben ausgehenden Belastungen haben, bleibt den Betroffenen nichts anderes übrig, als den Behauptungen des Vorhabensträgers zu glauben oder nicht zu glauben. Hinzu kommt, dass auch zahlreiche in der Verkehrsprognose, bzw. dem lärmtechnischen Gutachten getroffene Grundannahmen unplausibel sind. Insbesondere ist von einem deutlich höheren Nachtfluganteil von 33 % auszugehen.

Die Antragsunterlagen sind nicht geeignet, das Ausmaß der durch das verfahrensgegenständlichen Vorhaben zu erwartenden Verschlechterung zu beurteilen, weil sie dessen Auswirkungen nicht allein und isoliert betrachten, sondern nur im Zusammenspiel mit den Auswirkungen durch die bereits genehmigte Bundespolizei-Hubschrauberstaffel.

Ferner erwägen die Antragsunterlagen den Anschein, dass sie nicht für das hiesige Vorhaben neu erarbeitet worden sind, sondern aus

dem vorangegangenen luftrechtlichen Genehmigungsverfahren übernommen und lediglich mit einem neuen Datum versehen wurden. Dieser Mangel wird insbesondere bei der lärmtechnischen Untersuchung augenfällig. Die dieser zugrunde liegende Verkehrsprognose wurde nicht anhand der Flugbewegungszahlen der letzten Jahre aktualisiert. Hinzu kommt, dass der diese Untersuchung zugrunde liegende Prognosehorizont 2021 deutlich zu kurz ist.

2. Dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben stehen verbindliche Zielfestsetzungen der Raumordnung und Landesplanung entgegen.
3. Die in den Antragsunterlagen befindliche Standortalternativenprüfung ist unzureichend. Zum einen wird die Nullvariante nicht untersucht. Zum anderen werden sich aufdrängende Standortalternativen mit rechtlich nicht tragbaren Argumenten abgelehnt. Insbesondere der Sonderlandeplatz Oberpfaffenhofen, als auch mehrere im Umkreis gelegene bereits oder in baldiger Zukunft aufgegebene Militärstandorte drängen sich als Standortalternativen auf.
4. Das verfahrensgegenständliche Vorhaben wäre jedenfalls ohne Schutzauflagen zur Vermeidung und Verminderung der von dem Vorhaben ausgehenden Lärmimmissionen nicht genehmigungsfähig.

Das in den Auslegungsunterlagen befindliche lärmtechnische Gutachten des TÜV Süd verkennt die spezielle von dem Vorhaben ausgehende Lärmcharakteristik und ist daher nicht geeignet, die von dem Vorhaben ausgehenden Belästigungen und Beeinträchtigungen in der rechtlich gebotenen Form wiederzugeben und zu beschreiben. Dieses Gutachten kann daher keine taugliche Entscheidungsgrundlage über den Genehmigungsantrag sein.

5. Das mitten in einem wichtigen Naherholungsgebiet und mitten innerhalb naturfachlich hochwertiger und naturschutzrechtlich geschützter Flächen gelegene Vorhaben führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erholungsfunktion sowie der aus naturfachlicher Sicht hochwertigen und schützenswerten Flächen.
6. Das Vorhaben verletzt mich/uns in eigenen Rechten.
7. Ich/wir

b e a n t r a g e / n

daher, 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