
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 zu den ergänzten und überarbeiteten Unterlagen**

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 Hubschraubersonderlandeplatz 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.

Ich/Wir hatten in dem Planfeststellungsverfahren im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung bereits mit Schreiben vom _____ Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Die im Schreiben vom _____ erhobenen Einwendungen bleiben ausdrücklich aufrecht erhalten. Zu deren Ergänzung erhebe/n ich/wir folgende

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

gegen die neu eingereichten und öffentlich ausgelegten Unterlagen

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/Erbbaurecht/sonstigen dinglichen Recht/Recht als Mieter (nicht Zutreffendes bitte streichen).

II. Im Einzelnen:

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 überprüfbareren 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 Leistungschecks und Triebwerks Probeläufe. 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 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.

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 wirksame Schutzauflagen vermieden, bzw. kompensiert werden.

Dies insbesondere, weil sich allein durch die Berücksichtigung des EC 145 als Bemessungsflugzeug und der veröffentlichten IFR-An- und Abflugrouten 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.

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 FlugISchG 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:

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 Bodenlärmbetrachtung sowie eine Gesamtlärmbetrachtung 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 FlugISchG, 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 FlugISchG.

Hieraus folgt unmittelbar, dass auch die in § 2 Abs. 2 FlugISchG 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 FlugISchG** 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 FlugISchG 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 Einwendungsführerin, 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 Lärminderung 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.

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 05.10.2017 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 05.10.2017 treten bei An- und Abflügen aus Osten, bzw. nach Osten am Gut Hochmutting Maximalpegel von 80 bis 90 dB(A) auf. Bei dieser Betrachtung durch den TÜV Süd fehlt jedoch die Be-

trachtung der durch das Hovern der Hubschrauber von den Abstellflächen zum Start- und Landepunkt und umgekehrt 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. Haselbergl, 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 05.10.2016 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, 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 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. Dies ist oftmals viel störender als die An- und Abflüge selbst. 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.

ff) 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 auftreten und schon gar nicht, welche konkreten Spitzenschallpegel.

gg) 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.

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.

4. 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