

Abteilung: GB II Bauen & Umwelt
Stichwort: Hubschrauberlandeplatz Ober-
schleißheim, Genehmigung §6LuftVG

Vorlage-Nr: GB II/991/2011
Status: öffentlich
AZ:
Datum: 17.11.2011
Verfasser: Balzer Oliver

TOP

Antrag auf Genehmigung eines Hubschraubersonderlandeplatz für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern nach § 6 LuftVG auf dem Grundstück Jägerstraße 5, Gem. Oberschleißheim; Empfehlungsbeschluss zur Würdigung i. R. des Luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens durch die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern nach § 6 LuftVG

Beratungsfolge:

Datum Gremium

13.12.2011 Bau-, Planungs- und Umweltausschuss

I. Sachvortrag:

Das Bayerische Staatsministerium des Inneren, vertr. d. das Staatliche Bauamt München 1, hat einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschraubersonderlandeplatzes für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern auf dem Grundstück Jägerstr. 5, Gem. Oberschleißheim, beantragt. Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern führt hierzu ein Luftverkehrsrechtliches Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG (Luftverkehrsgesetz) mit Anhörung der Öffentlichkeit sowie Beteiligung der Gebietskörperschaften, Behörden, Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen durch. In diesem Rahmen wird auch die Stadt Garching um Stellungnahme gebeten.

Inhalt des Antrages ist die Errichtung und der Betrieb eines Hubschraubersonderlandeplatzes am bestehenden Standort der Bundespolizei in Oberschleißheim. Daneben umfasst der Antrag die Errichtung weiterer Anlagen (befestigtes Vorfeld, Tank- und Abstellfläche, 6 Abstellflächen für Hubschrauber, Rollbahnen). Der Sonderlandeplatz soll der Bayerischen Polizei vornehmlich zur Abwehr von Gefahren und zur Rettung von Menschen dienen. Daneben übernimmt die Polizei regelmäßig Verletzentransporte, wenn die primär zuständigen Organisationen nicht oder nicht rechtzeitig eingesetzt werden können und bei großen Schadensereignissen werden die Hubschrauber für Rettung und Evakuierung eingesetzt.

1) Anlass und Standort

Zur Antragsbegründung und -erläuterung werden umfangreiche Unterlagen, Pläne und Gutachten vorgelegt. Es wird u.a. ausgeführt, dass der derzeitige Standort am Flughafen München nicht den Anforderungen des Hubschrauberbetriebes entspricht, da die Gebäude eigentlich für andere Nutzungen konzipiert waren und in großer Entfernung zueinander liegen. Zudem sind die Hubschrauber im Einsatz dem allgemeinen Flugbetrieb untergeordnet und müssen bei Flügen nach Süden eine Start- und Landebahn überqueren. Dabei kann es bei Notfalleinsätzen der Polizei immer wieder zu Zeitverzögerungen von bis zu 20 Min. und Störungen des allgemeinen Luftverkehrs kommen. Durch die stetige Steigerung des Betriebs am Flughafen München ist eine weitere Verschlechterung zu befürchten, ein geregelter Dienstbetrieb könnte dann nicht mehr gewährleistet werden.

Es wurden mehrere Alternativen zur Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel an anderen Flugplatzstandorten durch das Bayerische Staatsministerium des Inneren geprüft, es kommt aus fachlicher und luftfahrtgenehmigungsrechtlicher Sicht als einzige

Möglichkeit der Standort in Oberschleißheim in Betracht.

2) Lage

Das Grundstück für das geplante Vorhaben liegt im Areal des bestehenden Hubschrauberflugplatzes der Bundespolizei in Oberschleißheim. Direkt an der Grundstücksgrenze verläuft die Jägerstraße, über die die Erschließung erfolgt, weiter südlich befindet sich die A99 und nördlich das Gelände des Flugplatzes Oberschleißheim (s. Übersichtsplan).

Das Grundstück befindet sich ca. 2,5 KM westlich der Olympia-Schießanlage und ca. 3,5 KM südwestlich des Wohngebietes Hochbrück.

3) Gebäude und Außenanlagen

Der Baukörper für die Bayerische Fliegerstaffel erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung und soll hat eine Länge von ca. 102 m, eine Breite von ca. 34 m und eine Höhe von ca. 8,10 m. Er soll an den Neubau der Bundespolizei südlich direkt anschließen. Im Bereich zwischen Baukörper und Jägerstraße werden insgesamt 56 Stellplätze für die Landespolizei nachgewiesen. Das Neubauvorhaben umfasst im westlichen eine Wartungs- und Abstellhalle, Werkstatt-, Lager-, Unterkunfts- und Verwaltungsräume.

Östlich des Gebäudekomplexes schließen sich folgende flugbetrieblichen Außenanlagen an:

- befestigte Vorfeldfläche mit ca. 23 x 92 m
- befestigte Tank- und Abstellfläche mit ca. 49 x 62 m
- 6 Abstellflächen für Hubschrauber (Typ Eurocopter EC 135), davon 4 Beton- und 2 Schotterrasenflächen
- für den Flugbetrieb notwendige Rollbahnen mit direktem Übergang zu den Anlagen der Bundespolizei
- Betankungsanlage für Hubschrauber an der südlichen Vorfeldfläche

Die luftseitigen Außenanlagen wurden so geplant und konzipiert, dass sie den Anforderungen der auf ihr verkehrenden Hubschraubern genügt und die Einbindung des Grundstücks der Bundespolizei gewährleistet ist. Als Bemessungsgrundlage diente immer der Hubschrauber vom Typ "Eurocopter EC 135".

4) Umwelt- und Naturschutz

Die möglichen Auswirkungen wurden im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht, die Ergebnisse sind in den Unterlagen (Gutachten, Pläne Natur- und Umweltschutz) festgehalten. Alle Eingriffe werden gem. Bundesnaturschutzgesetz durch landschaftspflegerische Maßnahmen ausgeglichen.

5) Altlasten

Der Flugplatz Oberschleißheim wurde lange als Militärflugplatz genutzt und ist im Altlastenkataster als "Rüstungsstandort" ausgewiesen. Im Zuge der durchgeführten Voruntersuchungen konnte für die meisten Bereiche der vermutete Altlastenverdacht bestätigt werden. Bei der Baumaßnahme werden die kontaminierten Böden aufgenommen und fachgerecht entsorgt.

6) Fluglärm

Das Staatliche Bauamt München 1 hat den TÜV Süd mit der Erstellung eines Gutachtens zur künftigen Gesamtgeräuschentwicklung des Flughafens beauftragt. Dabei waren die bestehenden und geplanten Flugbetriebsarten zu betrachten:

- Sportflugbetrieb auf dem bestehenden Sonderflugplatz
- Flugbetrieb auf dem Hubschraubersonderflugplatz der künftig von der Bundes- und Landespolizei genutzt wird

Es wurde für eine möglichst weitgehende Untersuchung der Lärmimmissionen durch den Flugbetrieb neben den Dauerschallpegeln auch das Niveau und die Häufigkeit der auftretenden Maximalpegel durch überfliegende Hubschrauber ermittelt.

Grundlage der Berechnung sind von den Nutzern Polizeihubschrauberstaffel Bayern (PHuStB) und Bundespolizeifliegerstaffel Süd (BpolFS) prognostizierte Flugbewegungen für das Prognose-Jahr 2021. Hierbei werden gemäß dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm die 6 verkehrsreichsten Monate zugrunde gelegt, hierfür werden 70% der maximalen Flugbewegungen angenommen. Weiter werden nach Angaben der Nutzer während der Tagzeit (6:00 - 22:00 Uhr) ca. 85% und zur Nachtzeit (22:00 - 6:00 Uhr) ca. 15% der Flugbewegungen stattfinden.

Zusammenfassung der Bewegungszahlen der 6 verkehrsreichsten Monate:

	BPolFS	PHuStB
IFR-Betrieb (Instrumentenflug)		
<i>Tagzeit</i>	298	im Kontingent BpolFS enthalten
<i>Nachtzeit</i>	53	im Kontingent BpolFS enthalten
VFR-Betrieb (Sichtflug)		
<i>Tagzeit</i>	1.488	2.083
<i>Nachtzeit</i>	263	368

Zur Anzahl der Flugbewegungen ist anzumerken, dass es sich bei 1 Start + 1 Landung um insgesamt 2 Flugbewegungen handelt.

Die An- und Abflüge erfolgen, vorgegeben durch die Hauptwindrichtung, zu 70% in Richtung Westen und zu 30% in Richtung Osten. Die An- und Abflugroute nach Osten verläuft von Abflugstelle nördlich des Oberschleißheimer Ortsteils Hochmutting, trifft auf die Gemarkung Garching nördlich der Olympia-Schießanlage in etwa bei den im Flächennutzungsplan als "Sondergebiet" ausgewiesenen gewerblich genutzten Hallen des Grundstücks Schleißheimer Straße 100 und knickt dann ab nach Süden in Richtung Autobahnkreuz München-Nord (s. Gutachten - Pläne).

Aufgrund der Entfernung zum Gebiet des geplanten Hubschraubersonderlandeplatzes ist eine Beeinträchtigung des Gebiets der Gemarkung Garching durch die Lärmentwicklung am Boden nicht anzunehmen, zu betrachten wären Fluglärmbeeinträchtigungen der An- und Abflugrouten. Das durch Fluglärm möglicherweise beeinträchtigte nächstliegende Wohngebiet Hochbrück liegt ca. 900 m nördlich der östlichen Flugschneise.

Dauerschallpegel:

Das Gutachten kommt bei der Bewertung zur Einschätzung, dass eine absolute Bewertung anhand von vorhandenen Grenz- und Richtwerten nicht erfolgen kann, da aktuell keine einheitlichen Bewertungskriterien oder Grenz- bzw. Richtwerte existieren. Im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 2007 sind z.B. Hubschraubersonderlandeplätze nicht aufgeführt, die dortigen Werte können aber als Orientierung herangezogen werden:

- Tagschutzzone 1: 60 dB(A)
- Tagschutzzone 2: 55 dB(A) – hier weiterer Ruhezeitenzuschlag
- Nachtschutzzone: 50 dB(A) – Dauerschallpegel ab 01.01.2011
6 x 53 dB(A) – Maximalpegel ab 01.01.2011

Weiterer Orientierungswert kann die Landeplatz-Fluglärmleitlinie sein. Die Leitlinie dient zur Abschätzung vorhandener bzw. möglicher Beeinträchtigungen und damit insoweit zur Hilfe bei der Beurteilung von Planungen die nicht dem Gesetz zum Schutz gegen

Fluglärm von 2007 unterliegen. Nach der Landeplatz-Fluglärmleitlinie beurteilt sich die Schutzwürdigkeit der jeweiligen Gebiete gem. DIN 18005 nach der Festsetzung im Bauungsplan oder ihrer tatsächlichen Nutzung (Wohngebiet, Mischgebiet, etc.):

- Gewerbegebiet: tagsüber 65 dB(A) – nachts 55 dB(A)
- Mischgebiet: tagsüber 60 dB(A) – nachts 50 dB(A)
- Allg. Wohngebiete: tagsüber 55 dB(A) – nachts 45 dB(A)

Das Ergebnis der durchgeführten Lärmbetrachtung ergibt für den in der An- und Abflugschneise liegenden Bereich der Gemarkung Garching, dass tagsüber mit einem Pegel von 50 – 60 dB(A) und nachts mit 40 – 50 dB(A) zu rechnen ist. Die Richtwerte der Tagesschutzzone 2 oder der DIN 18005 werden somit nicht erreicht.

Maximalpegel:

Nach dem Gutachten kann es für die im Bereich der An- und Abflugrouten liegenden Bebauung zu Maximalpegeln von 85 – >90 dB(A) kommen. Die lt. dem Gutachten von "Medizinerseite" als kritisch angesehenen Werte für akute Gesundheitsgefährdungen von tagsüber 19 x 99 dB(A) und nachts 36 x 88 dB(A) werden im Bereich von Garching aufgrund des ermittelten Maximalpegels von tagsüber max. 90 dB(A) nicht erreicht.

Der Maximalpegel nachts wird lt. dem Gutachten schon deshalb nicht erreicht, da im Bereich von Wohnbebauung ein Wert von 36 x 88 dB(A) weder aufgrund des ermittelten Maximalpegels noch aufgrund der Flughäufigkeit nachts erreicht wird.

Der im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 2007 genannte Maximalpegelhäufigkeit von 6 x 53 dB(A) wird darüber hinaus nicht erreicht, da in den 6 verkehrsreichsten Monaten im Mittel weniger als 6 Überflüge/Nacht stattfinden werden (s. obige Tabelle Nachtflüge: 684 Flüge : 180 Tage = ca. 4).

Aus Sicht der Verwaltung ist die Lärmschutzproblematik als nicht unerheblich und kritisch anzusehen. Nach der obigen Tabelle sollen in den relevanten 6 verkehrsreichsten Monaten tagsüber ca. 3.850 Flüge stattfinden, was ca. 21 Flüge/Tag bedeutet.

Die Verwaltung hat im Rahmen einer Lärmschutzberatung die Steger & Partner GmbH gebeten eine Stellungnahme zum Lärmgutachten des TÜV Süd abzugeben, um die sich möglicherweise ergeben Auswirkungen für das dem Vorhaben am nächsten gelegene Wohngebiet Hochbrück besser abschätzen zu können.

Im Ergebnis wird von der Fa. Steger & Partner das vorgelegte Lärmgutachten des TÜV Süd als realistisch betrachtet, eine eigens angestellte überschlägige Berechnung der möglichen Lärmpegel hat die Ergebnisse des TÜV Süd bestätigt. Die im Gutachten durchgeführte Mittelung der einzelnen Lärmereignisse wird vom Immissionsschutzgesetz verlangt. Es ist somit mit keinen nachteiligen Auswirkungen für das Wohngebiet Hochbrück durch das Vorhaben zu rechnen.

Aus Sicht der Verwaltung sollte die Planung dennoch abgelehnt werden. Es sollten die möglichen Auswirkungen für das Wohngebiet Hochbrück genau und ausführlich untersucht und mit Dauerschall- und Maximalpegeln grafisch dargestellt werden. Der Schutz der Bewohner des Wohngebiets Hochbrück und die Vermeidung jeglicher Lärmbelastung ist oberstes Ziel. Es sollte weiter untersucht werden, ob nicht zusätzlich eine wesentliche Verbesserung der befürchteten Beeinträchtigungen erzielt werden, wenn die östliche An- und Abflugroute nach Süden in den Bereich südlich der Olympia-Schießanlage und nördlich des Helmholtz-Zentrums, Gem. Neuherberg, verschoben würde.

Hinweis der Verwaltung:

Aufgrund der umfangreichen und großformatigen Pläne ist es nicht möglich diese vollständig in Anlage beizufügen. Sie können während der Sitzung eingesehen werden, die wichtigsten sind angefügt.

Das Lärmtechnische Gutachten des TÜV Süd sowie die Stellungnahme der Steger & Partner GmbH liegen ebenso auszugsweise in Anlage bei.

II. Beschlussantrag:

Der Bau- Planungs- und Umweltausschuss beschließt, dem Stadtrat zu empfehlen, die im Rahmen des luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 6 LuftVG für die Anlage und den Betrieb eines Hubschraubersonderlandeplatzes der Polizeihubschrauberstaffel Bayern vorgelegten Unterlagen zur Beteiligung der Gebietskörperschaften, Behörden, Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen mit folgender Stellungnahme **abzulehnen**:

“Die im Lärmtechnischen Gutachten enthaltenen Auswirkungen für den Bereich der Gemarkung Garching werden vor allem in Bezug auf das Wohngebiet Hochbrück als erheblich betrachtet. Die vorgelegte Planung wird abgelehnt.

Es sollte im Hinblick einer möglichst weitgehenden Beurteilung geprüft werden:

- Welche Auswirkungen entstehen für das Wohngebiet Hochbrück konkret?
- Ob und in welchen Bereichen kann die im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 2007 genannte Maximalpegelhäufigkeit von 53 dB(A) nachts erreicht werden?
- Es wird eine Verschiebung der östlichen An- und Abflugroute nach Süden in den Bereich zwischen der Olympia-Schießanlage und dem Helmholtz-Zentrum gefordert.“

III. Verteiler:

Beschlussvorlage

zugestellt	<input checked="" type="checkbox"/>	als Tischvorlage an den Stadtrat	<input type="checkbox"/>
		an den Ausschuss	<input type="checkbox"/>

Anlagen

zugestellt	<input checked="" type="checkbox"/>	als Tischvorlage an den Stadtrat	<input type="checkbox"/>
		an den Ausschuss	<input type="checkbox"/>

Anlagen:

- 1 Übersichtsplan
- 2 Lärmgutachten Pläne
- 3 Lärmgutachten Text
- 4 Stellungnahme Steger&Partner