



Regierung von Oberbayern

Planfeststellungsbeschluss

**für die Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern
vom Verkehrsflughafen München an den bestehenden
Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim**

P l a n f e s t s t e l l u n g s b e s c h l u s s

**für die Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern
vom Verkehrsflughafen München an den bestehenden
Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim**

16. Juli 2018

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	7
I.	Feststellung der Pläne, Verzeichnisse und Maßnahmenblätter	7
1.	Planfestzustellende Unterlagen.....	7
1.1	Pläne.....	7
1.2	Umwelt und Naturschutz.....	7
2.	Nachrichtliche Unterlagen.....	8
II.	Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes und der baulichen Anlagen	8
III.	Betriebszulassung und Betriebszeiten	9
IV.	Nebenbestimmungen	10
1.	Luftverkehrsrechtliche Nebenbestimmungen	10
1.1	Anlagenbezogene Nebenbestimmungen	10
1.2	Markierungen und Kennzeichnungen.....	11
1.3	Flugbetrieb/Flugsicherheit.....	12
1.4	Sonstiges.....	14
2.	Naturschutzrechtliche Nebenbestimmungen	14
3.	Wasserrechtliche und -wirtschaftliche Nebenbestimmungen.....	15
4.	Bauzeitliche Nebenbestimmungen.....	18
5.	Regelungen zum Fluglärmschutz.....	19
6.	Nebenbestimmungen zum Denkmalschutz	23
7.	Auflagenvorbehalt	23
V.	Entscheidung über Einwendungen und Anträge	24
VI.	Kosten	24

B.	Sachverhalt	25
1.	Grundlagen.....	25
2.	Gegenstand der Planfeststellung	25
2.1	Bauliche Inhalte.....	25
2.1.1.	Staffelgebäude.....	25
2.1.2.	Außenanlagen.....	25
2.2	Betriebliche Inhalte	26
3.	Antragsbegründung	26
4.	Verfahren.....	28
4.1	Schriftliches Anhörungsverfahren	28
4.1.1.	Beteiligung von Behörden, Träger öffentlicher Belange, Gebietskörperschaften und sonstigen Stellen sowie der anerkannten Naturschutzvereinigungen	28
4.1.2.	Beteiligung der Öffentlichkeit.....	28
4.2	Erörterungstermin	29
4.3	Ergebnisse der Anhörung	29
4.3.1.	Behörden, Träger öffentlicher Belange, Gebietskörperschaften und sonstigen Stellen sowie der anerk. Naturschutzvereinigungen.....	29
4.3.2.	Argumente der Einwender	37
4.4	Erneute Beteiligung nach Aktualisierung des Lärm- und der Umweltgutachten	38
4.4.1.	Aktualisierte Unterlagen	38
4.4.2.	Beteiligung und Auslegung.....	38
4.4.3.	Ergebnisse der Beteiligung und Auslegung	38
4.5	Erneuter Erörterungstermin.....	43
C.	Entscheidungsgründe	44
I.	Verfahrensrechtliche Würdigung	44
1.	Planfeststellungspflicht.....	44
2.	Zuständigkeit	45
3.	Vorrang der Fachplanung	45
4.	Umfang und Rechtswirkungen der Planfeststellung	46
5.	Umweltverträglichkeitsprüfung	46
6.	Raumordnerische Behandlung.....	47

6.1	Allgemeines.....	47
6.2	Vorhaben.....	48
6.3	Überörtlich raumbedeutsames Vorhaben.....	48
6.4	Erhebliche überörtliche Raumbedeutsamkeit.....	49
7.	Einwendungen gegen das Verfahren.....	51
7.1	Besorgnis der Befangenheit.....	51
7.2	Anstoßwirkung der Antragsunterlagen.....	52
7.3	Auslegungsumgriff.....	52
7.4	Verfristung von Einwendungen.....	53
7.5	Erörterungstermin.....	53
II.	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	55
1.	Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung.....	55
2.	Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen (§§ 11, 12 UVPG).....	56
2.1	Untersuchungsraum.....	56
2.2	Methodik der UVS.....	57
2.3	Beschreibung des Vorhabens	57
2.4	Schutz- und Vorranggebiete, amtliche Programme und Pläne	57
2.5	Beschreibung und Bewertung der Umwelt im Bestand gem. § 11 UVPG a.F. und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gem. § 12 UVPG a.F.....	58
2.5.1.	Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit	58
2.5.2.	Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt.....	60
2.5.3.	Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt.....	62
2.5.4.	Schutzgut Boden.....	63
2.5.5.	Schutzgut Wasser.....	64
2.5.6.	Schutzgut Luft und Klima	65
2.5.7.	Schutzgut Landschaft	66
2.5.8.	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	67
2.6	Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern	68
2.7	Landschaftspflegerische Maßnahmen.....	69
3.	Zusammenfassung	69

III.	Materiell-rechtliche Würdigung	70
1.	Rechtmäßigkeit der Planung	70
2.	Planrechtfertigung, Funktion des Hubschraubersonderlandeplatzes	70
2.1.	Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim	71
2.2	Konkreter Bedarf für das Änderungsvorhaben; Prognose.....	71
2.2.1.	Bedarf für das Änderungsvorhaben.....	71
2.2.2.	Prognose	73
2.3	Alternativenprüfung, Abwägung mit alternativen Standorten	79
2.3.1.	Planungsziele des Vorhabens.....	79
2.3.2.	Geprüfte Alternativstandorte	81
2.4	Gesamtergebnis/Fazit	88
3.	Abwägung öffentlicher und privater Belange	88
3.1	Eignung, Dimensionierung, Funktionalität	88
3.1.1.	Technische Eignung, Dimensionierung, Funktionalität der baulichen Änderungen	88
3.1.2.	Städtebauliche Ordnung	89
3.2	Luftverkehrssicherheit und öffentliche Sicherheit.....	90
3.2.1.	Absturzgefahr.....	91
3.2.2.	Luftsicherheit.....	92
3.2.3.	Betriebssicherheit einschließlich Feuerlösch- und Rettungswesen ..	93
3.2.4.	Bauordnungs- und Betriebssicherheitsrecht.....	93
3.2.5.	Altlasten.....	94
3.3	Erfordernisse des Lärmschutzes	94
3.3.1.	Prüfung der Anwendbarkeit des Fluglärmgesetzes (FluglärmG)	95
3.3.2.	Maßgebliche Schwellenwerte.....	96
3.3.3.	Prognose der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen.....	103
3.3.4.	Schallschutzmaßnahmen.....	111
3.3.5.	Zusammengefasste Abwägung und Abwägungsergebnis zum Lärmschutz	117
3.3.6.	Rechtsgrundlage der Nebenbestimmungen	119
3.3.7.	Einwendungen zum Lärmschutz	119
3.4	Luftschadstoffe und Klimaschutz.....	132
3.5	Naturschutz und Landschaftspflege	133
3.5.1.	Verbote	135
3.5.2.	Berücksichtigung Naturschutzbelange (als öffentlicher Belang)	147
3.5.3.	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	148

3.6	Wasserwirtschaft und -recht.....	153
3.7	Raumordnung und Landesplanung.....	154
3.7.1.	RP 14 B. V. 5 (Luftverkehr).....	154
3.7.2.	Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft ...	155
3.7.3.	Regionaler Grünzug.....	156
3.7.4.	Naherholung.....	157
3.8	Kommunale Planungshoheit und sonstige kommunale Belange....	157
3.8.1.	Eingriffe i. d. kommunale Planungshoheit d. Lärmauswirkungen....	159
3.8.2.	Unmittelbare Betroffenheit von kommunalem Grundeigentum	170
3.8.3.	Ergebnis.....	172
3.9	Denkmalschutz.....	172
3.10	Naherholung als öffentlicher Belang.....	173
3.11	Verkehrliche Erschließung	175
3.12	Grundeigentum und sonstige Belange.....	175
3.12.1.	Grundeigentum.....	175
3.12.2.	Zusammenfassung.....	180
IV.	Zusammenfassende Würdigung / Gesamtabwägung.....	180
D.	Sofortige Vollziehung	182
E.	Kostenentscheidung	183
F.	Rechtsbehelfsbelehrung	183

A. Verfügender Teil

Auf Antrag des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr, vertreten durch das Staatliche Bauamt München 1 (Vorhabensträger) vom 18.10.2016, gestellt mit Zustimmung der Bundesrepublik Deutschland, gestattet die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – (nachfolgend Luftamt genannt) im Wege der Planfeststellung nach §§ 8 ff. des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. V. m. Art. 74 f. des Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) die Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern auf dem bestehenden und mit Bescheid des Luftamts vom 02.11.1983 Az. 315-3721.4.4-1/83 in der Fassung des Bescheids vom 04.02.2010 Az. 25-3-3721.4-2010-OSH-Bund genehmigten Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim in Gestalt der Zulassung des Betriebs nach Sicht- und Instrumentenflugregeln bei Tage und bei Nacht und der Anlage eines Staffelgebäudes mit Vorfeld und Hubschrauberbetankungsanlage.

I. Feststellung der Pläne, Verzeichnisse und Maßnahmenblätter

Mit diesem Beschluss werden folgende Pläne festgestellt:

1. Planfestzustellende Unterlagen

1.1 Pläne

- Lageplan Übersichtsplan Plan-Nr. OLPF-01-00 im Maßstab 1:1.000, Stand 05.10.2016
- Lageplan Hindernisbegrenzungen / Schwebeflugwege Plan-Nr. OLPF-02-00 im Maßstab 1:1.000, Stand 05.10.2016
- Lageplan System Plan-Nr. OLPF-03-00 im Maßstab 1:250, Stand 05.10.2016
- Lageplan Deckenhöhen Plan-Nr. OLPF-04-00 im Maßstab 1:250 vom 05.10.2016
- Lageplan Markierung / Beschilderung Plan-Nr. OLPF-05-00 im Maßstab 1:250, Stand 05.10.2016
- Lageplan ELT Installationen Plan-Nr. OLPF-06-00 im Maßstab 1:250, Stand 05.10.2016

1.2 Umwelt und Naturschutz

- Maßnahmenplan (Anlage 4) im Maßstab 1:2.500 der Baader Konzept GmbH vom 22.09.2016 in der Fassung vom 23.04.2018
- Maßnahmenblätter S 1, M 1, M 2, G 1, CEF 1,A/E 1

2. Nachrichtliche Unterlagen

- Luftbild-Lageplan
- Lageplan Übersichtsplan Plan-Nr. OLPF-01-00 im Maßstab 1:1.000, Stand 29.09.2016
- Höhenplan und Gradientenschnitt Plan-Nr. OLPF-07-00 im Maßstab 1:500/1:50, jeweils Stand 29.09.2016
- Lageplan Regelquerschnitte Plan-Nr. OLPF-08-00 im Maßstab 1:50, Stand 29.09.2016
- Plan (Gebäude-) Ansichten Ost, Süd, West Plan-Nr. E.01.02.2007 im Maßstab 1:100 der bbp : architekten bda vom 31.05.2016
- Standortwahl und Alternativenprüfung des Präsidiums der Bayer. Bereitschaftspolizei vom 30.03.2016
- Gutachten über die Eignung der geplanten Anlagen des Sachverständigen für Hubschrauberlandeplätze Architekt Peter Poschenrieder vom 30.09.2016, 07.05.2009 sowie 10.03.2009
- Lärmtechnisches Gutachten des TÜV Süd vom 18.04.2016 und Aktualisierung vom 05.10.2017
- Landschaftspflegerischer Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) der Baader Konzept GmbH vom 22.09.2016 in der aktualisierten Fassung vom 23.04.2018
- Unterlage zur speziellen artenschutzrechtliche Prüfung (saP) der Baader Konzept GmbH vom 22.09.2016 in der aktualisierten Fassung vom 23.04.2018
- FFH-Verträglichkeitsprüfung für FFH-Gebiet Heideflächen und Lohwälder nördlich von München (7735-371) der Baader Konzept GmbH vom 22.09.2016 in der aktualisierten Fassung vom 23.04.2018
- Plan Schutzgut Mensch, Bestand und Auswirkungen (Anlage 1) im Maßstab 1:10.000 der Baader Konzept GmbH vom 22.09.2016 in der aktualisierten Fassung vom 17.10.2017
- Plan Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensräume, Bestand und Auswirkungen Biotope (Anlage 2) im Maßstab 1:5.000 der Baader Konzept GmbH vom 22.09.2016
- Plan Schutzgut Tiere und Pflanzen, Bestand und Auswirkungen Fauna (Anlage 3) im Maßstab 1:2.500 der Baader Konzept GmbH vom 22.09.2016

II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes und der baulichen Anlagen

Die Planfeststellung erstreckt sich auf die Errichtung neuer baulicher und betrieblicher Anlagen und den Betrieb auf diesen sowie auf Betrieb auf dem bereits bestehenden Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim:

1. Lage: Circa 1 km südlich des Schlosses Schleißheim; Ortsrand der Gemeinde Oberschleißheim
2. Bezugspunkt
 - 2.1. Geographische Lage: N 48°14'16,616'' E 11°33'55,506'' (WGS 84)
 - 2.2. Höhe über NN: 487,60 m über NN
3. FATO/TLOF: 30,00 m x 30,00 m
Sicherheitsfläche: 150,00 m x 90,00 m
4. An- und Abflugrichtungen: 75,6° und 255,6° (08/26)
5. Gebäude
Staffelgebäude mit Wartungs- und Abstellhalle sowie Werkstatt-, Lager-, Unterkunfts- und Verwaltungsräumen
6. Landseitige Außenanlagen
Zufahrt über die bestehende Jägerstraße zu einem Einbahnstraßenring, Errichtung von PKW-Stellplätzen
7. Luftseitige Außenanlagen
Befestigte Vorfeldflächen mit Tank- und Abstellflächen, Rollbahnen und Schwebeflugwegen sowie eine Betankungsanlage zur Hubschrauberbetankung

III. Betriebszulassung und Betriebszeiten

1. Mit diesem Beschluss wird der Betrieb der Polizeihubschrauberstaffel Bayern nach Sicht- und Instrumentenflugregeln bei Tage und bei Nacht zugelassen.
2. Der bereits mit Bescheid vom 02.11.1983 Az. 315-3721.4.4-1/83 in der Fassung des Bescheids vom 04.02.2010 Az. 25-3-3721.4-2010-OSH-Bund zugelassene Betrieb der Fliegerstaffel des Bundes (Bundespolizeipräsidium Süd) und die hierfür geltenden Regelungen bleiben durch diesen Planfeststellungsbeschluss unberührt. Insoweit gelten die Regelungen dieses Beschlusses nur für den durch Änderung des Bescheids neu zugelassenen Flugbetrieb der Polizeihubschrauberstaffel Bayern.

IV. Nebenbestimmungen

1. Luftverkehrsrechtliche Nebenbestimmungen

1.1 Anlagenbezogene Nebenbestimmungen

- 1.1.1.** Die antragsgegenständlichen luftseitigen Anlagen für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern (Vorfeld, Hubschrauberstandplätze, Hubschrauberbetankungsanlage, Rollbahnen, Schwebeflugwege) sind auf Grundlage der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (im Folgenden: AVV) und den unter Abschnitt A.I.1.1 dieses Beschlusses festgestellten Plänen anzulegen.
- 1.1.2.** Hinsichtlich der Anlage der Endanflug- und Startfläche (FATO) bzw. der mit dieser identischen Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) sowie für den diese mit dem Vorfeld verbindenden Schwebeflugweg TWY O gelten die Bestimmungen der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung für die Bundespolizei-Fliegerstaffel vom 04.02.2010, Az. 25-3-3721.4-2010-OSH-Bund, entsprechend. Die vorbezeichneten Anlagenteile sind bereits vollständig hergestellt und werden seit mehreren Jahren von der Bundespolizei betrieben.
- 1.1.3.** Art und Maß der baulichen Nutzung sowie die überbaubare Fläche des Staffelgebäudes und der o.g. luftseitigen Anlagen ergeben sich aus den festgestellten Plänen; es werden insofern Baugrenzen festgesetzt.
- 1.1.4.** Sämtliche Flugbetriebsflächen müssen für den geplanten Verkehr nach Art und Umfang der Nutzung ausreichend tragfähig sein.
- 1.1.5.** Die Hubschrauberrollbahnen dürfen eine Längsneigung von nicht mehr als 3 % und eine Querneigung von maximal 2 % aufweisen. Sie müssen für den auf ihnen vorgesehenen Hubschrauberverkehr tragfähig sein und den Auswirkungen der Rotorabwinde standhalten. Eine schnelle Entwässerung der Flächen muss gewährleistet sein.
- 1.1.6.** Rollbewegungen sind im Bereich der Rollbahnkurven und der Tank- und Abstellfläche mit reduzierten Geschwindigkeiten nach Flughandbuch durchzuführen.
- 1.1.7.** Die Schwebeflugwege dürfen eine Längsneigung von nicht mehr als 7 % und eine Querneigung von maximal 10 % aufweisen. Die Oberfläche der Schwebeflugwege muss den

Auswirkungen der Rotorabwinde standhalten, für Notlandungen geeignet sein und Bodeneffekt ermöglichen.

- 1.1.8. Die Bewegungsflächen für Personen und Fahrzeuge auf dem Vorfeld sind nach Maßgabe der Pläne durch deutlich sichtbare rote Markierungen festzulegen.
- 1.1.9. Die Neigung eines Hubschrauberstandplatzes darf 2 % in jeder Richtung nicht überschreiten.
- 1.1.10. An der östlichen Dachkante des Staffelgebäudes im Bereich des verlängerten Rollweges TWY D und im Bereich der Tankanlage sind jeweils ein beleuchteter und befeuerter Windrichtungsanzeiger anzubringen. Die Anforderungen der AVV an Windrichtungsanzeiger sind zu beachten.
- 1.1.11. Die südliche Zufahrt zum Vorfeld (vgl. Plan Nr. OLPF-06-00) ist mit einer Ampelanlage zu versehen. Die Zufahrt ist zu sperren, wenn in diesem Bereich Hubschrauberverkehr stattfindet.

1.2 Markierungen und Kennzeichnungen

- 1.2.1. Die erforderlichen Markierungen und Kennzeichnungen sind entsprechend den Anforderungen der AVV und den festgestellten Plänen mit den Nrn. OLPF-05-00 und OLPF-06-00 auszuführen.
- 1.2.2. Die Mittellinien der Rollbahnen bzw. Schwebeflugwege, welche deckungsgleich sind, sind in gelber Farbe durch Striche mit einer Stärke von 15 cm zu markieren.
- 1.2.3. Der nicht versiegelte Schwebeflugweg TWY E ist nach Maßgabe des Plans Nr. OLPF-05-00 mit Schwebeflugmarkern zu kennzeichnen.
- 1.2.4. Die Hubschrauberstandplätze sind entsprechend den Abbildungen in Plan OLPF-06-00 jeweils durch einen inneren und einen äußeren Kreis zu markieren und mit möglichst niedrigen, leicht brechbaren Flutlichtscheinwerfern auszuleuchten. Die Anforderungen der AVV an diese Flutlichtscheinwerfer sind zu beachten.

- 1.2.5. Die Rollbahnfeuer entlang der Rollwege TWY O und TWY D sind nach Maßgabe der o.g. Pläne als grüne Unterflurfeuer zu installieren. Der Einbau der Rollbahnfeuer hat so zu erfolgen, dass diese bei Schneeräumarbeiten nicht beschädigt werden können.
- 1.2.6. Zusätzlich zu den Rollbahnfeuern sind reflektierende blaue Randmarker entlang den Rollbahnen aufzustellen, wenn dies zur Durchführung eines sicheren Hubschrauberverkehrs erforderlich ist.
- 1.2.7. Hindernisfeuer in Form von Doppel-Hindernisfeuern als rote Rundstrahl-Festfeuer sind auf den Hochbauten an der östlichen Dachkante an beiden Eckpunkten sowie mittig dazwischen, auf der Betankungsanlage (Zapfpult), auf beiden Windrichtungsanzeigern und auf der Ampelanlage anzubringen.
- 1.2.8. Die östliche Fassade des Staffelgebäudes und der Bereich der Betankungsanlage sind durch Flutlichtstrahler zu beleuchten. In diesem Zusammenhang ist auf Blendfreiheit zu achten.
- 1.2.9. Die Befuerung ist an eine Notstromversorgung anzuschließen und derartig auf mehrere Stromkreise zu verteilen, dass bei Ausfall eines Stromkreises der Eindruck des Gesamtbefuerungsbildes erhalten bleibt.

1.3 Flugbetrieb/Flugsicherheit

- 1.3.1. Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn die nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt sind:
 - Sämtliche Flugbetriebsflächen müssen sich in einem betriebssicheren Zustand befinden; dies gilt insbesondere auch für die mitgenutzten Schwebeflugwege/Rollbahnen der Bundespolizei sowie die FATO/TLOF und die Sicherheitsfläche des Hubschrauberlandeplatzes
 - Bei Instrumentenflugbetrieb müssen sämtliche Einrichtungen des Instrumentenlandesystems verfügbar und funktionsfähig sein
 - Das Rettungs- und Feuerlöschwesen nach Maßgabe der AVV muss gewährleistet sein. Eine Eingriffszeit von zwei Minuten muss sichergestellt sein
 - Durch geeignete Einrichtungen (z. B. einen Flugleiter) muss sichergestellt sein, dass die Piloten über den Flugbetrieb am Platz ausreichend informiert sind

- 1.3.2.** Die für den Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim bestimmten An- und Abflugflächen sind zu beachten.
- 1.3.3.** Gleichzeitige Schwebeflüge von Hubschraubern auf den Hubschrauberstandplätzen sind nicht zulässig.
- 1.3.4.** Es ist eine Flugplatzbenutzungsordnung zu erstellen und der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zur Genehmigung vorzulegen. In dieser Flugplatzbenutzungsordnung sind Regelungen für Hubschrauberroll- bzw. Schwebeflugbewegungen zu treffen, die gefahrlosen Hubschrauberverkehr ermöglichen. Ferner sind Regelungen für Mischverkehr (Luftfahrzeuge, Kraftfahrzeuge, Fußgänger und Sonstiges) auf dem Vorfeld zu treffen.
- 1.3.5.** In Absprache mit der Bundespolizei-Fliegerstaffel Oberschleißheim sind flugbetriebliche Regelungen für die gemeinsame Nutzung des Landeplatzes selbst mit FATO/TLOF und Sicherheitsflächen und für den zwischen Landeplatz und den antragsgegenständlichen Flugbetriebsanlagen gemeinsam genutzten TWY O zu treffen (An- und Abflüge, Rollbewegungen, Schwebeflüge).
- 1.3.6.** In Absprache mit der Bundespolizei-Fliegerstaffel Oberschleißheim ist eine Regelung zur Gewährleistung des Feuerlösch- und Rettungswesens nach Maßgabe der AVV bei Flugbetrieb durch die Polizeihubschrauberstaffel Bayern zu treffen.
- 1.3.7.** Von der Bundespolizei-Fliegerstaffel Oberschleißheim und der Polizeihubschrauberstaffel Bayern ist der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ein gemeinsamer Ansprechpartner zu benennen.
- 1.3.8.** Der Betrieb darf erst aufgenommen werden, wenn im Hinblick auf die Nebenbestimmungen Nrn. 1.3.5 bis 1.3.7 dem Luftamt ein zwischen den Staffeln abgestimmtes Konzept zur gemeinsamen Nutzung des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim vorgelegt wird.

1.4 Sonstiges

- 1.4.1.** Eine Betankung von Hubschraubern sowie Wartungs-, Reparatur- und sonstige Arbeiten, bei denen wassergefährdende Flüssigkeiten auslaufen können, sind auf der FATO/TLOF nicht zulässig.
- 1.4.2.** Das Vorfeld, die Rollbahnen und die Schwebeflugwege sind von Eis und Schnee freizuhalten. Es darf keine Gefährdung des Hubschrauberverkehrs durch aufgewirbelten Schnee entstehen.
- 1.4.3.** Auf Verlangen sind den Mitarbeitern der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – jederzeit Zutritt zum Hubschraubersonderlandeplatz und den sonstigen flugbetrieblichen Einrichtungen sowie Einsicht in das Hauptflugbuch und in die Flugplatzakte zu gewähren.
- 1.4.4.** Veränderungen des Hubschraubersonderlandeplatzes und seiner Umgebung, die den Flugbetrieb gefährden können, insbesondere Veränderungen im An- und Abflugsektor, auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse handelt (z. B. Baukräne), sind der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – unverzüglich anzuzeigen (E-Mail: luftamt@reg-ob.bayern.de, Fax: 089/2176-2979).
- 1.4.5.** Flugbetrieb darf erst stattfinden, wenn dies aufgrund einer Abnahmeprüfung durch die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – gestattet worden ist.

2. Naturschutzrechtliche Nebenbestimmungen

- 2.1** Bei der gemäß landschaftspflegerischer Begleitplanung vorgesehenen Entwicklung und Erhaltung des westlich der Ausgleichsfläche liegenden Grundstücks als Flachlandmähwiese ist mit der Herstellung der Maßnahme eine ergänzende Heudruschansaat mit entsprechender Saatbettvorbereitung vorzusehen (vgl. Schreiben des Landratsamt München vom 12.04.2017 Nr. 2 „Gesetzlich geschützte Biotop“). Details hierzu sind vor Durchführung der Maßnahme mit der unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt München abzustimmen.
- 2.2** Vor Beginn der Baumaßnahme sind für den Feldsperling an benachbarten Gebäuden Ersatzquartiere in Form von künstlichen Nistkästen anzubringen (CEF-Maßnahmen), vgl. Maßnahmenblatt CEF 1. Dabei ist für jede betroffene Fortpflanzungs- und Ruhestätte (erfasstes Paar oder Revier) ein vorgezogener Ausgleich von je drei künstlichen Nisthilfen herzustellen (vgl. Schreiben der höheren Naturschutzbehörde vom 22.12.2016). Die Nisthilfen

sollen aus einem Sperlings-Koloniehaus mit je drei Brutkammern bestehen. Ort und Lage sind mit der unteren Naturschutzbehörde und bei Anbringung an einem unter Denkmalschutz stehenden Gebäude mit der unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen. Der Reinigungsturnus und evtl. Ersatzleistungen bei Beschädigungen sind mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

- 2.3** Übungs- und Trainingsflüge mit Hoverübungen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern am Standort Oberschleißheim sind während der Brutzeit der Feldlerche und der Wiesenschafstelze vom 01.04. bis 15.07. eines Jahres grundsätzlich unzulässig; es sei denn, diese Flüge sind in diesem Zeitraum aus polizeieinsatztaktischen Gründen geboten.

3. Wasserrechtliche und -wirtschaftliche Nebenbestimmungen

- 3.1** Die wasserwirtschaftlichen Belange sind zu berücksichtigen. Nach Erstellung der Ausführungsplanung (Entwässerung) hat eine Abstimmung mit der fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft am Landratsamt München stattzufinden.
- 3.2** Auf die Genehmigungspflicht von Indirekteinleitungen wird hingewiesen. Hierzu hat eine Abstimmung mit der fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft am Landratsamt München stattzufinden.
- 3.3** Das Befüllen der Betankungsanlage darf nur nach dem Vieraugenprinzip, d.h. nur zugleich im Beisein einer hierfür beauftragten Person der Polizeihubschrauberstaffel Bayern erfolgen.
- 3.4** Die Dichtigkeit der Betankungsanlage ist durch ein Leckage-Erkennungssystem mit optischem und akustischem Alarmsystem zu überwachen, das in einer ständig besetzten Leitwarte ein entsprechendes Signal gibt.
- 3.5** Es dürfen nur Anlagen und Anlagenteile verwendet und eingebaut werden, die den nach § 5 der Verordnung zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (VAwS) eingeführten technischen Vorschriften oder Baubestimmungen entsprechen und für die der Nachweis der Verwendbarkeit erbracht ist. Die Nachweise müssen dem Landratsamt München, Sachgebiet Wasserrecht, auf Verlangen vorgelegt werden.
- 3.6** Der Betreiber hat regelmäßig die Dichtheit und den ordnungsgemäßen Zustand der Anlagen bzw. Anlagenteile und die Funktion aller technischen Schutzvorkehrungen und

Sicherheitseinrichtungen eigenverantwortlich zu überwachen. Das Ergebnis ist in einem Kontrolltagebuch festzuhalten. Schäden sind umgehend zu beseitigen.

- 3.7** Für die Anlagen und Anlagenteile gilt die Fachbetriebspflicht nach § 1 Abs. 1 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (WasgefStAnIV).
- 3.8** Alle unterirdischen Anlagen und Anlagenteile sowie die in § 19 VAwS genannten oberirdischen Anlagen sind prüfpflichtig und müssen vor Inbetriebnahme und dann wiederkehrend durch einen Sachverständigen nach § 18 VAwS überprüft werden. Für alle unterirdischen Anlagen ist ein wiederkehrender Prüfturnus von zwei Jahren einzuhalten. Für die prüfpflichtigen oberirdischen Anlagen - mit Ausnahme der oberirdischen Komponenten der Hubschraubertankstelle - gilt ein Prüfturnus von fünf Jahren.
- 3.9** Die Hubschraubertankstelle (Behälter, Abgabeeinrichtungen, Abfüllflächen, Rückhalteeinrichtungen) ist vor Inbetriebnahme und dann wiederkehrend alle 2 Jahre durch einen Sachverständigen nach § 18 VAwS überprüfen zu lassen. Die Prüfberichte sind dem Landratsamt München, Sachgebiet Wasserrecht, unaufgefordert vorzulegen. Festgestellte Mängel sind umgehend zu beheben.
- 3.10** Die in der VAwS und in der Technische Regel wassergefährdender Stoffe (TRwS) 784 formulierten Anforderungen hinsichtlich der technischen Maßnahmen, der Regelungen zum Betrieb der Tankstelle, der tankstellenspezifischen Prüfungen, der Abdichtung und der Ausrüstungsteile sind strikt einzuhalten.
- 3.11** Die in der VAwS und in der TRwS 779 nebst Anhängen formulierten Anforderungen an die Lager-, Abfüll- und Umschlagsanlagen hinsichtlich primärer und sekundärer Sicherheit, Sicherheitseinrichtungen, den betrieblichen und den speziellen Anforderungen, den Ausrüstungsteilen und den Prüfvorschriften sind strikt einzuhalten. Außerdem sind die in der TRwS 786 formulierten Anforderungen an die jeweiligen Dichtflächen einzuhalten.
- 3.12** Sämtliche Rohrleitungen zum Befördern wassergefährdender Stoffe müssen im Einklang mit Anhang 1 der VAwS i. V. m. TRwS 779 beschaffen sein sowie entsprechend errichtet und betrieben werden.
- 3.13** Lösbare Verbindungen und Armaturen von unterirdischen Rohrleitungen für flüssige wassergefährdende Stoffe müssen in dichten Kontrollschächten angeordnet sein, die durch regelmäßige Sichtkontrolle oder durch Leckage-Erkennungssysteme überwacht werden.

- 3.14** Die Abscheideranlage muss nach EN 858 „Abscheider für Leichtflüssigkeiten“ Teil 1 und 2 sowie nach DIN 1999 „Abscheider für Leichtflüssigkeiten“ Teil 100, jeweils in der aktuellen Fassung, mit selbsttätigem Abschluss errichtet und betrieben werden. Die Zustimmung des Kanalnetzbetreibers muss vor Errichtung der Anlage eingeholt werden.
- 3.15** Die unterirdischen Abwasserleitungen sind als mediendichte und beständige Leitungen aus geeignetem Werkstoff konstruktiv so auszubilden, dass sie von Schächten oder Reinigungsöffnungen aus - auch wiederkehrend - auf Dichtheit geprüft werden können. Die Teile der Zulaufleitungen zu der Abscheideranlage müssen kraftschlüssig miteinander und mit der Abscheideranlage verbunden werden (geschraubt oder geschweißt, nicht gesteckt) sowie dicht und nachweislich beständig gegen Mineralöl-Kohlenwasserstoffe sein. Das gilt auch für die Verbindung zwischen den Komponenten der Abscheideranlage.
- 3.16** Die Bodeneinläufe des Abfüllplatzes zum Leichtflüssigkeitsabscheider müssen bauaufsichtlich zugelassen sein (sog. „WHG-Zulassung“). Aus der allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung muss hervorgehen, dass die Abläufe für den vorgesehenen Verwendungszweck geeignet sind.
- 3.17** Der Betreiber hat dem Landratsamt München, Sachgebiet Wasserrecht, vor Inbetriebnahme der Grundstücksentwässerungsanlage und dann in regelmäßigen Abständen von 2 Jahren einen Dichtheitsnachweis für den im Entwässerungssystem angeordneten Leichtflüssigkeitsabscheider inklusive der Einläufe und Zulaufleitungen (Generalinspektion nach DIN 1999-100) vorzulegen.
- 3.18** Bei der Prüfung vor Inbetriebnahme von Anlagen oder Anlagenteilen, die nach der Fertigstellung nicht mehr einsehbar oder zugänglich und für die Funktion der Anlage von nicht unwesentlicher Bedeutung sind, ist der Sachverständige so rechtzeitig zu beauftragen, dass durch die Durchführung einer (oder mehrerer) Teilabnahmen eine ordnungsgemäße Abnahme erreicht werden kann.
- 3.19** Die Einleitung des Abwassers aus der Anlage bedarf der Zustimmung des Kanalnetzbetreibers. Die Details zur Abscheideranlage (Art, Dimensionierung) sind ebenfalls mit dem örtlichen Kanalnetzbetreiber abzustimmen.

4. Bauzeitliche Nebenbestimmungen

- 4.1** Bauzeiten sollen möglichst nur außerhalb der Vogelbrutzeit, also nicht vom 01.04. bis 15.07. eines jeden Jahres, vorgesehen werden.
- 4.2** Im Rahmen der geplanten Neubaumaßnahme ist generell aufgrund der starken Inhomogenitäten hinsichtlich der Auffüllsituation eine baubegleitende fachgutachtliche Aushub- und Entsorgungsüberwachung durchzuführen.
- 4.3** Aufgrund der festgestellten Belastungen der Auffüllungen ist bei Erdbewegungen dieses Material zu trennen, zwischenzulagern, zu beproben und in Abstimmung mit den zuständigen Behörden einem ordnungsgemäßen Einbau bzw. einer Entsorgung zuzuführen.
- 4.4** Belasteter Aushub ist chargenweise und fachgerecht zu beproben, eine auf die Entsorgungserfordernisse abgestimmte Deklarationsanalytik durchzuführen sowie über einen Fachgutachter eine Überwachung der geordneten Entsorgung sicherzustellen.
- 4.5** Zum Einsatz kommende Baukräne und sonstige (Luftfahrt-) Hindernisse dürfen im Hinblick auf den bestehenden (beschränkten) Bauschutzbereich und die Hindernisfreiheit nur nach vorheriger Genehmigung durch die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – errichtet werden.
- 4.6** Die Fertigstellung der Baumaßnahmen ist der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern- anzuzeigen.
- 4.7** Die Getrennthaltung der Materialchargen aus dem Rückbau/Aushub ist bei der Bereitstellungslagerung sowie ggf. beim Entsorgungsprozess zu gewährleisten.
- 4.8** Anfallende Abfälle, die nicht vermieden werden können, sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu beseitigen. Bei der Entsorgung von gefährlichen Abfällen ist die Nachweisverordnung (NachwV) zu beachten.
- 4.9** Gefährliche Abfälle, deren Anfall nicht vermieden werden kann und die nachweislich nicht verwertet werden können, sind zu deren Beseitigung gemäß Art. 10 Bayerisches Abfallwirtschaftsgesetz (BayAbfG) der Gesellschaft zur Beseitigung von Sondermüll in Bayern (GSB) zu überlassen, sofern sie von der Entsorgung durch die entsorgungspflichtige

Körperschaft ausgeschlossen sind. Hierzu sind die jeweils gültigen Abfallsatzungen zu beachten.

4.10 Der Beginn der Baumaßnahmen ist dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München, Sachgebiet Abfallrecht (abfallrecht.rgu@muenchen.de) sowie dem Landratsamt München - Sachgebiet Abfallwirtschaft - schriftlich mitzuteilen.

5. Regelungen zum Fluglärmschutz

5.1 Unnötige Standlaufzeiten und Schwebeflüge sind aus Lärmschutzgründen zu vermeiden. An- und Abflüge über Wohngebiete, abseits der festgelegten Flugrouten, sind nur aus polizeieinsatztaktischen Gründen oder zur Gewährleistung der Flugsicherheit gestattet.

5.2 Passiver Schallschutz

Um sicherzustellen, dass die Lärmimmissionen die Schwelle der Zumutbarkeit im Rauminnen nicht überschreiten und die Gesundheit nicht gefährden, hat die Polizeihubschrauberstaffel Bayern oder die insoweit diese vertretende Stelle (insbesondere das Staatliche Bauamt München 1) nach Maßgabe der Schallschutzanforderungen (Nr. 5.2.1) den nach Nr. 5.2.2 Anspruchsberechtigten bauliche Schallschutzmaßnahmen für Aufenthaltsräume in Wohnungen zu gewähren.

Dies sind gemäß § 2 Nr. 1 der Zweiten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 08.09.2009 (2. FlugLSV):

Wohnräume einschließlich Wohndielen, Wohnküchen und Arbeitsräume sowie Räume, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen genutzt werden (Schlafräume), das heißt Schlafzimmer sowie Kinder- und Jugendzimmer.

5.2.1. Schallschutzanforderungen

Als Zumutbarkeitsschwelle hinsichtlich der Geräuschimmissionen aufgrund des Flugbetriebes, welche passive Schallschutzmaßnahmen auslösen soll, werden sonach folgende Beurteilungspegel (Dauerschallpegel) festgelegt:

- **L_{Aeq} Tag ab 60 dB(A)**
- **L_{Aeq} Nacht ab 50 dB(A)**
- **L_{Amax} Nacht = 6 x 53 dB(A) innen**

Die vom Luftamt vorgegebenen Schallschutzanforderungen orientieren sich grundsätzlich an den aktuellen Festlegungen, insbesondere § 3 der 2. FlugLSV für den Schutz im Tag- sowie im Nachtzeitraum. Es wird ein Anspruch auf Gewährung eines baulichen Schallschutzes in der Gestalt festgelegt, dass ein resultierendes bewertetes Bauschall-Dämmmaß $R'_{w,res}$ der DIN 4109, Ausgabe November 1989, der Umfassungsbauteile von Schlafräumen, unter Beachtung des folgenden Absatzes, mindestens 35 dB(A) betragen muss.

Dieses resultierende bewertete Bauschalldämm-Maß $R'_{w,res}$ ist in Abhängigkeit vom Verhältnis der gesamten Außenfläche eines Raumes $S (W+F)$ zur Grundfläche des Raumes SG nach Tabelle 9 der DIN 4109, Ausgabe November 1989, zu erhöhen oder zu vermindern.

Es besteht zudem ein Anspruch auf Einbau von schallgedämmten Belüftungseinrichtungen in den oben benannten Aufenthaltsräumen.

Hierbei sind weiterhin die Angaben und Anforderungen des § 3 Absätze 2, 5 und 6 der 2. FlugLSV – sinngemäß – wie folgt zu beachten:

- Umfassungsbauteile von Schlafräumen sind insbesondere Wände einschließlich Fenster, Türen, Rollladenkästen oder anderer Einzelflächen, Dächer sowie Decken, die Schlafräume umschließen. Besteht die Gesamtfläche eines Umfassungsbauteils von Schlafräumen aus Einzelflächen mit unterschiedlichen Bauschall-Dämmmaßen, so ist das bewertete Bauschall-Dämmmaß dieses Umfassungsbauteils das nach Gleichung 15 des Beiblatts 1 zur DIN 4109, Ausgabe November 1989, bestimmte resultierende Schalldämm-Maß $R'_{w,R,res}$.
- Das resultierende bewertete Bauschall-Dämm-Maß $R'_{w,res}$ ist von den Umfassungsbauteilen einzuhalten, die Schlafräume unmittelbar nach außen abschließen. Soweit Schlafräume an nicht zu schützende Räume grenzen, muss das resultierende bewertete Bauschalldämm-Maß $R'_{w,res}$ von allen Umfassungsbauteilen zusammen eingehalten werden, die zwischen den betreffenden Schlafräumen und dem Freien liegen. Diese Anforderung ist als erfüllt anzusehen, wenn Umfassungsbauteile, die nicht zu schützende Räume nach außen abschließen, ein resultierendes bewertetes Bauschall-Dämmmaß $R'_{w,res}$ einhalten, das um nicht mehr als 20 Dezibel unter dem oben festgelegten Bauschall-Dämm-Maß liegt. Dies gilt nur, wenn die Umfassungsbauteile des Schlafraums keine unverschließbaren Öffnungen enthalten.
- Die Belüftungseinrichtungen dürfen nicht zu einer Minderung des resultierenden bewerteten Bauschall-Dämm-Maßes $R'_{w,res}$ führen. Die Eigengeräusche von Belüftungseinrichtungen in Schlafräumen dürfen nicht höher sein als nach dem Stand der Schallschutztechnik im

Hochbau unvermeidbar; maßgeblich ist der Zeitpunkt des Einbaus. Die Lüftungsleistung schallgedämmter Lüftungsgeräte für die dezentrale Belüftung oder sonstiger erforderlicher Belüftungseinrichtungen in Schlafräumen ist unter Beachtung des Standes der Schallschutztechnik im Hochbau zu bemessen.

5.2.2. Anspruchsberechtigte

Anspruchsberechtigt sind die Eigentümer der Grundstücke folgenden besonders lärmbeeinträchtigten Gebiets, auf dem im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses Wohnungen errichtet sind oder für die vor Erlass der Planfeststellung eine Baugenehmigung erteilt worden ist, sowie für nichtgenehmigungsbedürftige bauliche Anlagen, mit deren Errichtung nach Maßgabe des Bauordnungsrechts vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses hätte begonnen werden dürfen:

Ortsteil Hochmutting der Gemeinde Oberschleißheim, bestehend aus dem Gut Hochmutting, dem Wohnhaus eines Schäfereibetriebes und der Ortslage um die sogenannte Jakobsklause.

Stehen die sonach maßgeblichen Gebäude und -teile im Eigentum eines Erbbauberechtigten oder eines Wohnungseigentümers, so tritt dieser an die Stelle des Eigentümers des Grundstücks.

Der Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen ist ausgeschlossen, wenn die zu gewährende Schutzmaßnahme in dem Raum schon vorhanden ist.

5.2.3 Antrag

Schallschutzmaßnahmen sind nur nach Stellung eines an die Polizeihubschrauberstaffel Bayern oder die insoweit diese vertretende Stelle (insbesondere das Staatliche Bauamt München 1) gerichteten Antrags der Anspruchsberechtigten zu gewähren. Bestehende Rechtsverhältnisse (z. B. Mietverhältnisse) bleiben unberührt.

5.2.4. Umsetzung

Die Polizeihubschrauberstaffel Bayern oder die insoweit diese vertretende Stelle (insbesondere das Staatliche Bauamt München 1) kann die Schallschutzmaßnahmen gem. Nr. 5.2.1 selbst vornehmen oder den Anspruchsberechtigten die nachzuweisenden angemessenen Aufwendungen für die durchgeführten Schallschutzmaßnahmen erstatten. Im letzten Fall darf mit der Durchführung dieser Maßnahme erst begonnen werden,

nachdem die Polizeihubschrauberstaffel Bayern oder die insoweit diese vertretende Stelle (insbesondere das Staatliche Bauamt München 1) den Anspruch dem Grunde und der Höhe nach anerkannt hat.

5.2.5. Umsetzungszeiträume

Mit Bestandskraft dieses Bescheides ist die Polizeihubschrauberstaffel Bayern oder die insoweit diese vertretende Stelle (insbesondere das Staatliche Bauamt München 1) verpflichtet, die Anspruchsberechtigten innerhalb von 3 Monaten zu ermitteln und zu benachrichtigen; hierbei sind die Anspruchsberechtigten darauf hinzuweisen, dass die Schutzmaßnahmen nach Nr. 5.2.1 nur nach Stellung des in Nr. 5.2.3 genannten Antrags gewährt werden.

Die Schutzmaßnahmen sind spätestens innerhalb von zwei Jahren ab Antragstellung umzusetzen. Der Antrag auf diese Schutzmaßnahmen ist ausgeschlossen, wenn der Anspruchsberechtigte den Antrag nicht innerhalb von 5 Jahren nach Zugang der vorgenannten Mitteilung stellt; hierauf sind die Anspruchsberechtigten in der Mitteilung hinzuweisen.

Alle unter Nr. 5.2 festgesetzten Ansprüche stehen unter der aufschiebenden Bedingung der Bestandskraft dieses Bescheides.

5.3 Lärmmonitoring

5.3.1 Erreichen oder überschreiten die Flugbewegungen am Hubschraubersonderlandeplatz entweder

- **eine Anzahl von 7.500 Flugbewegungen im Tageszeitraum (06.00 Uhr – 22.00 Uhr)**

oder

- **1.200 Flugbewegungen im Nachtzeitraum (22.00 Uhr – 06.00 Uhr),**

jeweils bezogen auf ein Kalenderjahr erstmalig, so ist dem Luftamt eine aktualisierte gutachterliche Prognose der dann künftigen Fluggeräuschimmissionen vorzulegen. Dabei sind die Geräuschimmissionen wie im verfahrensgegenständlichen Lärmgutachten zu berechnen (Fortschreibung). Die Anordnung weiterer Schallschutzmaßnahmen bleibt insoweit vorbehalten.

5.3.2 Hinsichtlich der Flugbewegungszahlen, des hierauf bezogenen Nachtfluganteils sowie der Zahl der Übungs- und Trainingsflüge am Standort Oberschleißheim ist von der Polizeihubschrauberstaffel Bayern dem Luftamt jährlich, spätestens bis zum Ablauf des jeweiligen Februars, eine Aufstellung vorzulegen.

5.4 Durchführung Übungs- und Trainingsflüge

Die Polizeihubschrauberstaffel Bayern darf am Standort Oberschleißheim jährlich maximal 12 Übungs- und Trainingsflüge à 1 Stunde durchführen.

Übungs- und Trainingsflüge der Polizeihubschrauberstaffel Bayern, insbesondere das so genannte Hovern, dürfen am Standort Oberschleißheim grundsätzlich nur zu folgenden Zeiten stattfinden:

- **Montag – Freitag zwischen 8.00 Uhr und 18.00 Uhr,**
- **an Samstagen zwischen 10.00 Uhr und 16.00 Uhr.**

An **Sonn- und Feiertagen** dürfen grundsätzlich keine Übungs- und Trainingsflüge durchgeführt werden.

Von den oben benannten Zeiträumen kann nur in Ausnahmefällen, insbesondere aus polizeieinsatztaktischen Gründen, abgewichen werden.

6. Nebenbestimmungen zum Denkmalschutz

Die Polizeihubschrauberstaffel Bayern oder die insoweit diese vertretende Stelle (insbesondere das Staatliche Bauamt München 1) und die von ihr mit der Bauausführung Beauftragten werden verpflichtet, das Auffinden von Bodendenkmälern unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen und sich wegen des Umgangs mit evtl. Bodendenkmälern mit dieser Stelle abzustimmen. Im Übrigen gelten die gesetzlichen Bestimmungen zum Denkmalschutz.

7. Auflagenvorbehalt

Die Festlegung weiterer Auflagen im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs sowie zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bleibt vorbehalten.

V. Entscheidung über Einwendungen und Anträge

- 1. Anträge, die den Inhalt und Umfang der Planfeststellung sowie die Art und Weise des Planfeststellungsverfahrens betreffen, werden zurückgewiesen, soweit über sie nicht schon im Laufe des Verfahrens entschieden wurde.**

- 2. Die Einwendungen und Anträge gegen die Planfeststellung werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden ist.**

VI. Kosten

Die Kostenentscheidung ergeht durch separaten Bescheid.

B. Sachverhalt

1. Grundlagen

Dieser Planfeststellungsbeschluss betrifft den bereits bestehenden Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim. Genutzt wird dieser bislang alleine von der Fliegerstaffel der Bundespolizei. Grundlage hierfür ist die dem Bundespolizeipräsidium Süd, Infanteriestraße 6, 80797 München, mit Bescheid vom 02.11.1983, Nr. 315-3721.4.4-1/83, erstmals erteilte und zuletzt mit Bescheid vom 04.02.2010, Nr. 25-3-3721.4-2010-OSH-Bund, neu gefasste luftverkehrsrechtliche Genehmigung.

Künftig soll die Polizeihubschrauberstaffel Bayern mit fünf Hubschraubern auf dem bestehenden Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim untergebracht werden. Bislang ist diese noch am Verkehrsflughafen München angesiedelt.

Antragsteller und Vorhabensträger in diesem Verfahrens ist der Freistaat Bayern, vertreten durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, vertreten durch das Staatliche Bauamt München 1, Peter-Auzinger-Straße 10, 81547 München.

2. Gegenstand der Planfeststellung

Der Antrag enthält im Wesentlichen die folgenden Bestandteile; im Übrigen wird auf das Antragsschreiben vom 18.10.2016 in Ordner I der Antragsunterlagen verwiesen.

2.1 Bauliche Inhalte

2.1.1. Staffelgebäude

Es wird der Neubau eines Staffelgebäudes beantragt. Das Staffelgebäude soll im Wesentlichen eine Wartungs- und Abstellhalle sowie Werkstatt-, Lager-, Unterkunfts- und Verwaltungsräume umfassen. Der hierfür geplante Baukörper soll sich in Nord-Süd Richtung erstrecken und sich direkt an den bereits vorhandenen Neubau der Bundespolizei anschließen. Der längsrechteckige Hauptbaukörper soll eine Höhe von 11,50 m, eine Tiefe von rund 34 m und eine Länge von 102 m haben. Mit dieser Höhe und Tiefe ist die Halle auch zum Abstellen des Hubschraubermodells „EC-145“ geeignet.

2.1.2. Außenanlagen

Östlich des geplanten Staffelgebäudes sollen sich die folgenden flugbetrieblichen Anlagen anschließen:

Es soll eine befestigte Vorfeldfläche in Betonbauweise mit den Maßen 23 m x 92 m errichtet werden. Darüber hinaus soll eine befestigte Tank- und Abstellfläche, ebenfalls in Betonbauweise mit den Maßen von circa 49 m x 62 m entstehen.

Es sind zudem 6 Abstellflächen für Hubschrauber, abgestimmt auf die Größe des Hubschraubermodells „EC-145“ vorgesehen. Vier der Abstellflächen sollen auf Betonflächen, zwei mittels Schotterrasenbefestigung errichtet werden.

Für den Flugbetrieb ist zudem die Errichtung von Rollwegen in Asphaltbauweise bzw. Schotterrasen mit direktem Übergang zu den Anlagen der Bundespolizei vorgesehen.

Die für die Hubschrauberbetankung notwendige Betankungsanlage ist an der südlichen Vorfeldkante geplant.

Als zentrale Zufahrt ist im Außenanlagenbereich der Bundespolizei der Weg über die Jägerstraße vorgesehen. Im Liegenschaftsbereich selbst erfolgt die verkehrliche Erschließung über einen gemeinsam genutzten Einbahnstraßenring. Im Bereich der Landespolizei sind 56 Stellplätze für Kfz vorgesehen.

2.2 Betriebliche Inhalte

Beantragt wird der Betrieb nach Sicht- und Instrumentenflugregeln bei Tage und bei Nacht sowie die Anlage eines Staffelgebäudes mit Vorfeld und Hubschrauberbetankungsanlage. Damit sollen mit dem Antrag die Anlage und der Betrieb des bestehenden Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim dementsprechend geändert werden.

3. Antragsbegründung

Der Freistaat Bayern, vertreten durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, vertreten durch das Staatliche Bauamt München 1 (Vorhabensträger), begründet das Vorhaben wie folgt:

Die derzeitige Unterbringung in angemieteten Gebäuden am Verkehrsflughafen München entspreche nicht mehr den Anforderungen der Polizeihubschrauberstaffel bei der täglichen Dienstausbübung und an einen modernen, luftfahrttechnischen Betrieb. Die einzelnen Nutzungseinheiten lägen weit auseinander, was zu einem erschwerten Betriebsablauf führe. Auch beständen ungünstige Arbeitsbedingungen durch die Lage der Gebäude inmitten der Rollwege zwischen den Terminals und den Start- und Landebahnen.

Darüber hinaus müssten sich die Hubschrauber der Polizeihubschrauberstaffel Bayern bislang im Einsatz dem allgemeinen Flugbetrieb am Flughafen München unterordnen und bei Flügen in

Südrichtung, welche die Hauptflugroute darstelle, eine Start- und Landebahn überqueren. Aufgrund dessen könne es bei Noteinsätzen der Polizei immer wieder zu Zeitverzögerungen, in Einzelfällen von teilweise bis zu 20 Minuten und kostenträchtigen Störungen des allgemeinen Luftverkehrs kommen.

Da der Flugverkehr am Flughafen München stetig zunehme, drohe eine weitere Verschlechterung der Situation, weswegen ein geregelter Dienstbetrieb und zügige Abflüge nicht mehr gewährleistet werden könnten.

Aufgrund der beschriebenen Situation am Flughafen München seien durch das Bayerische Staatsministerium des Inneren Unterbringungsalternativen an zahlreichen Flugplatzstandorten geprüft worden. Diese Untersuchung sei zu dem Ergebnis gekommen, dass alternativ zur Anmietung am Verkehrsflughafen München aus fachlicher und luftfahrt-genehmigungsrechtlicher Sicht ausschließlich die Umsiedlung an den bestehenden Standort der Bundespolizei Fliegerstaffel Süd in Oberschleißheim in Betracht käme. Die Flugplätze Augsburg und Ingolstadt-Manching seien im Rahmen der Prüfung schon aufgrund der zu großen Distanz zum Haupteinsatzgebiet der Polizeihubschrauberstaffel im Großraum München und südlich davon ausgeschieden. Dasselbe gelte für den Verkehrsflughafen Memmingen. Die Standorte Jesenwang, Königsdorf und Landshut seien unter anderem aufgrund fehlender logistischer Voraussetzungen nicht in Frage gekommen. Auch der Flugplatz Oberpfaffenhofen komme als Alternativstandort nicht in Frage. Dieser sei auf die Nutzung als Werksflugplatz beschränkt. Eine Erweiterung der Betriebserlaubnis für einen 24-Stunden Flugbetrieb erscheine aus diversen Gründen als aussichtslos.

Bezüglich der detaillierten Ausführungen zur Standortwahl wird im Übrigen auf das Schreiben des Präsidiums der Bayerischen Bereitschaftspolizei vom 30.03.2016 in Ordner I Anlage „Standortprüfung“ der Antragsunterlagen verwiesen.

Ziel des Vorhabens sei es, durch die gemeinsame Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern und der Fliegerstaffel Süd der Bundespolizei am Standort Oberschleißheim unter anderem besondere Synergien zu nutzen. Im Einzelnen seien dies insbesondere:

- Nutzung gemeinsamer Räumlichkeiten (z.B. Waschhalle, Tower)
- Synergien für äußere und innere Erschließung
- Synergien durch teilweise nebeneinander angeordnete, teilweise gemeinsam genutzte Flugbetriebsflächen und vor allem des Instrumentenlandesystems einschließlich seines Schutzes durch einen Bauschutzbereich
- Gemeinsame Ver- und Entsorgungsanlagen, Technikzentrale und Heizanlagen
- Gemeinsame Bewirtschaftung der Liegenschaft
- Gemeinsame Organisation des Flugbetriebs

Im Übrigen wird auf den Antrag vom 18.10.2016 und insbesondere die Erläuterung und Begründung des Vorhabens in dem Ordner I der Antragsunterlagen verwiesen.

4. Verfahren

4.1 Schriftliches Anhörungsverfahren

4.1.1. Beteiligung von Behörden, Träger öffentlicher Belange, Kommunen und sonstigen Stellen sowie der anerkannten Naturschutzvereinigungen

Mit Schreiben vom 19.10.2016 und späteren Schreiben wurden folgende Kommunen, Behörden, Träger öffentlicher Belange, sonstige Stellen sowie anerkannte Naturschutzvereinigungen durch Zuleitung der Antragsunterlagen und der Bitte um Stellungnahme beteiligt:

- Gemeinde Oberschleißheim
- Stadt Garching b. München
- Landeshauptstadt München
- Landratsamt München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Regierung von Oberbayern – Höhere Naturschutzbehörde
- Landesverband Bayern des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BN)
- Regierung von Oberbayern – Höhere Landesplanungsbehörde
- Regionaler Planungsverband München (RPV)
- Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

4.1.2. Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Anhörung der Öffentlichkeit, die die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Antragsunterlagen sowie die Erhebung von Einwendungen gegen das Vorhaben beinhaltete, wurde von den betroffenen Gemeinden ortsüblich bekannt gemacht.

In dem Zeitraum vom 09.11.2016 bis einschließlich 08.12.2016 lagen die Antragsunterlagen in folgenden Kommunen zur Einsichtnahme aus:

- Gemeinde Oberschleißheim,
- Stadt Garching b. München,

- Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung;
Stadtentwicklungsplanung.

4.2 Erörterungstermin

Am 10.05.2017 fand der Erörterungstermin im Bürgersaal des Bürgerzentrums der Gemeinde Oberschleißheim, Theodor-Heuss-Straße 29, 85764 Oberschleißheim statt. Hierzu wurden die unter 4.1.1. benannten Stellen sowie die vom Vorhaben betroffenen privaten Einwender geladen.

Der Erörterungstermin wurde in den 4.1.2 genannten Kommunen jeweils ortsüblich bekannt gemacht. Erörtert wurde am 10.05.2017 von 9.30 Uhr bis 19.00 Uhr. Vom Erörterungstermin wurde ein Ergebnisprotokoll erstellt.

4.3 Ergebnisse der Anhörung

Die nachfolgenden Ausführungen zu den Anhörungsergebnissen sind nicht abschließend, sondern auf die wesentlichen Inhalte beschränkt. Im Übrigen wird auf die umfangreichen Akten verwiesen.

4.3.1. Behörden, Träger öffentlicher Belange, Kommunen und sonstigen Stellen sowie der anerkannten Naturschutzvereinigungen

Das **Bayerische Landesamt für Denkmalpflege** hat keine Stellungnahme abgegeben.

Der **Regionale Planungsverband München** hat im Rahmen der oben benannten Beteiligung keine Stellungnahme abgegeben.

Mit Schreiben vom 06.12.2016 teilte das **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr** mit, dass gegen das Vorhaben keine Einwände bestünden und der Flugbetrieb der Bundeswehr nicht berührt sei.

Wie die **Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)** am 15.11.2016 mitteilte, bestünden ihrerseits keine Bedenken gegen das geplante Vorhaben.

Das **Wasserwirtschaftsamt München** (im Folgenden: WWA) gab am 19.11.2016 eine Stellungnahme zu dem geplanten Vorhaben ab, wobei mangels neuer Aspekte vollumfänglich auf die Stellungnahme des WWA im Rahmen des Genehmigungsverfahrens vom 01.12.2011 verwiesen wurde.

Demnach bestünden aus Sicht des WWA grundsätzlich keine Einwände gegen das Vorhaben, allerdings müssten, aufgrund der Lage des Standorts innerhalb der Schutzzone III B des geplanten Wasserschutzgebietes für den Zweckverband zur Wasserförderung der Gemeinden Ober- und Unterschleißheim, mehrere Auflagen eingehalten werden. Insbesondere gelte dies für den Einbau und den Betrieb einer unterirdischen Tankanlage.

Auch bestehe aus wasserwirtschaftlicher Sicht Einverständnis mit dem geplanten Versickerungskonzept für Niederschlagswasser.

Die **Regierung von Oberbayern - Höhere Landesplanungsbehörde** - gab mit Schreiben vom 13.12.2016 ihre Stellungnahme ab. Demnach stehe das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen. Ein Ziel des Regionalplanes München (RP 14 B V 5.2.) sei es, zivil mitbenutzte militärische Flugplätze sowie Sonderflughäfen und -landeplätze nicht aufzustufen oder über den genehmigten Betrieb hinaus zu erweitern. Darüber hinaus sollten in der Nähe von Wohngebieten keine Hubschrauberlandeplätze für gewerbliche Zwecke zugelassen werden (RP 14 B II Z 5.4.). Nach Ansicht der Höheren Landesplanungsbehörde sei vorliegend jedoch das speziellere, letztgenannte regionalplanerische Ziel 5.4. einschlägig. Da die Polizeihubschrauberstaffel Bayern am geplanten Standort keine gewerblichen Ziele verfolge, sondern zur Gefahrenabwehr und für Rettungseinsätze eingesetzt werde, sei das Vorhaben mit dem Ziel 5.4. vereinbar.

Darüber hinaus werde auch dem raumordnerischen Grundsatz, die Allgemeinheit vor Lärm zu schützen und die Reinhaltung der Luft sicherzustellen, nach den Ausführungen im Lärmgutachten des Vorhabensträgers nicht widersprochen.

In ihrer Stellungnahme vom 22.12.2016 erhob die **Regierung von Oberbayern - Höhere Naturschutzbehörde** - keine Einwendungen gegen das Vorhaben.

Es seien keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes 7735-371 gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG zu erwarten. Man folge insoweit der FFH-Verträglichkeitsprüfung vom 22.09.2016, die den Antragsunterlagen beiliegt.

Aufgrund einer Aktualisierung der Roten Liste für Brutvögel (2015 für Bayern, 2016 für Deutschland) könne der vorhabensbedingt betroffene Feldsperling jedoch, entgegen der fachgutachterlichen Einschätzung, nicht mehr als „nicht gefährdete Vogelart“ bezeichnet werden. Dieser gelte vielmehr

als eine im Bestand rückläufige Art der Vorwarnliste, weshalb zur Vermeidung der Erfüllung des Schädigungsverbots gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sogenannte vorgezogene Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) erforderlich seien. Vorliegend bestehe die Notwendigkeit als zusätzliche Auflage festzusetzen, drei künstliche Nistkästen als Ersatzquartiere an benachbarten Gebäuden anzubringen. Die Aufstellung müsse vor der Brutzeit (ab 01.03) und vor Schädigung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten erfolgen.

Der **Landesverband Bayern des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BN)** trug in einer umfangreichen Stellungnahme vom 15.12.2016 vor, dass der Antrag der Vorhabensträgerin auf Planfeststellung abzulehnen sei.

Im Einzelnen wurden hierfür insbesondere folgende Gründe angeführt:

Nach Ansicht des **BN** habe man insbesondere hinsichtlich der Vogelartenfauna unvollständige Daten erfasst. Es seien nicht alle in dem betroffenen Gebiet vorkommenden Vogelarten (insbesondere fehle der Mittel- und Schwarzspecht) erfasst worden.

Aus diesem Grund werde eine nochmalige, vollständige Kartierung aller vorkommenden Vogelarten der Vogelschutz-Richtlinie und aller Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie auf den Freiflächen und in den umliegenden Wäldern des geplanten Vorhabens gefordert.

Darüber hinaus müsse mit schwerwiegenden Auswirkungen auf die Vogelfauna sowie andere Tierarten durch die geplanten Baumaßnahmen und die in Zukunft während des Betriebs zusätzlich zu erwartenden Lärmbelastungen aufgrund einer erhöhten Anzahl an Flugbewegungen gerechnet werden. Die Versiegelung weiterer Flächen führe dazu, dass weitere potentiell geeignete Brut- und Nahrungshabitate für Vogelarten wegfallen. Die zusätzlichen Lärmimmissionen würden zum Verlust und zur Verschlechterung von Lebensräumen führen.

Die lärmbedingten Auswirkungen auf die Wachtel seien in dem Gutachten der Vorhabensträgerin zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (im Folgenden: saP) fehlerhaft gewürdigt worden.

Darüber hinaus drohe aufgrund der Verdoppelung der Flugbewegungen und der daraus resultierenden Kollisionsgefahr die Verschlechterung des Erhaltungszustandes von streng geschützten Fledermausarten sowie, aufgrund der geplanten Baumaßnahmen, die Zerstörung bzw. Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechse.

Aus Sicht des **BN** hätten die Auswirkungen auf die Fauna nicht nur isoliert für das beantragte Vorhaben betrachtet werden dürfen. Vielmehr wäre eine Summenbetrachtung, unter Einbeziehung weiterer Bauprojekte, wie die geplante Verlängerung der Schleißheimer Straße, geboten gewesen.

Der **BN** ist der Auffassung, dass das geplante Vorhaben zu einer Zunahme der Lärmbelastungen in den umliegenden Gebieten führe.

So würden die nächtlichen Grenzwerte von 40 dB(A) in den Wohngebieten Hasenberg, im Bereich der „Jakobsklausen“ und in Hochmutting mit einer Belastung von 50 dB(A) deutlich überschritten werden. In der „Jakobsklausen“ und in Hochmutting liege darüber hinaus auch tagsüber eine deutliche Überschreitung der Grenzwerte von 55 dB(A) vor.

Zudem würden die prognostizierten Maximalwerte von 85 dB(A) – 90 dB(A) zu nächtlichen Aufwachreaktionen der Bewohner und in der Folge zu einer Verminderung der Schlafqualität führen.

Die Zunahme der Lärmimmissionen führe jedenfalls zu einer Beeinträchtigung der Lebensqualität und Gesundheit der Anwohner.

Der **BN** ist der Auffassung, die vom Vorhabensträger vorgenommene Verkehrsprognose sei aus mehreren Gründen unzureichend. Die in dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd aufgelisteten Daten würden nur bis in das Jahr 2021 reichen. Hier hätte es einer Aktualisierung der Prognosen bedurft.

Darüber hinaus sei die Verkehrsprognose schon deshalb nicht aussagekräftig genug, da aus dieser nicht herauszulesen sei, welche tatsächliche Mehrbelastung am Standort Oberschleißheim durch die Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern alleine eintreten werde.

Zudem sei nach Ansicht des **BN** die Standortalternativenprüfung mangelhaft erfolgt. Es hätte geprüft werden müssen, ob die Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern an einen anderen Standort, wie die (ehemaligen) Militärstandorte Landsberg-Penzing, Fürstenfeldbruck und Erding oder den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen, zu geringeren Beeinträchtigungen für Anwohner und Naturräume führen würde.

Die **Stadt Garching b. München** lehnte das Vorhaben mit Stellungnahme vom 15.12.2016 ab, da mit erheblichen Auswirkungen aufgrund des aufkommenden Fluglärms insbesondere im Wohngebiet Hochbrück zu rechnen sei.

Die konkreten Auswirkungen für das Wohngebiet Hochbrück müssten nochmals einer weitergehenden Prüfung unterzogen werden.

Darüber hinaus wurde seitens der Stadt die Verschiebung der östlichen An- und Abflugroute nach Süden in den Bereich zwischen Olympia-Schießanlage und dem Helmholtz-Zentrum gefordert.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der Stadt Garching vom 15.12.2011 verwiesen, die im Rahmen des damaligen Genehmigungsverfahrens abgegeben wurde.

Das **Landratsamt München** hat mit Schreiben vom 05.01.2017, vorab eingegangen per E-Mail am 22.12.2016, eine Stellungnahme abgegeben. Grundsätzlich bestünden keine Einwände gegen das Vorhaben, jedoch seien folgende Punkte zu beachten.

Bezüglich wasserrechtlicher Fragen verweist das Landratsamt München auf seine Stellungnahme vom 15.12.2011, die Stellungnahmen der fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft vom 15.12.2011 und 14.01.2013 sowie die Stellungnahme des WWA vom 01.12.2011, die allesamt im Zusammenhang mit dem luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren abgegeben wurden.

Ergänzend weist das Landratsamt München noch darauf hin, dass für die Einleitung gewerblicher Abwässer gegebenenfalls eine Indirekteinleitergenehmigung erforderlich sein könnte.

Auch müsse vom Vorhabensträger unter Umständen eine Bauwasserhaltung beim Landratsamt München beantragt werden.

Hinsichtlich naturschutzrechtlicher Fragen werde das Vorhaben nach Ansicht des Landratsamtes München zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Heiden und Lohwälder im Münchner Norden“ führen.

Da das Vorhaben auch gesetzlich geschützte Biotope, unter anderem Magerrasen nach Art. 23 Abs. 1 Nr. 4 BayNatSchG betreffe, müssten ergänzende Ausgleichsflächen geschaffen werden. Das Vorhaben müsse deshalb unter die Auflage gestellt werden, eine ergänzende Heudruschansaat mit entsprechender Saatbeetvorbereitung vorzunehmen.

Darüber hinaus stelle das Vorhaben einen Eingriff im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. So werde alleine Grund und Boden auf einer Fläche von 1,82 ha versiegelt. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen seien zusammen mit der geforderten zusätzlichen Heudruschansaat geeignet die Beeinträchtigungen auszugleichen.

Bezüglich des Lärmschutzes verweist das Landratsamt München vollumfänglich auf die Stellungnahme vom 15.12.2011. Insbesondere sei die Jugendbegegnungsstätte des Landkreises München, Ferdinand-Schulz-Allee 1, die sich nördlich der geplanten Anlage befindet, im Lärmschutzgutachten nicht berücksichtigt worden.

Auch die **Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung**, hat am 19.12.2016 eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben.

Grundsätzlich werde das beantragte Vorhaben befürwortet, allerdings gebe es bezüglich einzelner Themenbereiche Bedenken. Diesbezüglich werde auch auf die Stellungnahme vom 19.12.2011 im Rahmen des luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens sowie den Stadtratsbeschluss vom 25.03.2013 verwiesen.

Die Landeshauptstadt München ist der Auffassung, dass sich mit Realisierung des Vorhabens die Lärmsituation für die im Norden von München gelegenen Wohngebiete, insbesondere das „Hasenberg“, verschlechtern werde. Hiermit setze sich das lärmtechnische Gutachten des TÜV Süd in den Antragsunterlagen nicht in ausreichender Weise auseinander. Unter anderem habe man die Maximalpegel des Luftverkehrs am Boden zur Nachtzeit in den nächstgelegenen Wohngebieten nicht dargestellt. Gerade diese Werte seien jedoch dringend erforderlich, um die Aufwachhäufigkeit der Bewohner belastbar beurteilen zu können. Zudem fehle in dem Gutachten die Prüfung der Anbringung von Abschirmeinrichtungen an der südlichen Seite des Areals, was zu spürbaren Verbesserungen für Wohngebiete im „Hasenberg“ geführt hätte.

Auch bedürfe es vor allem passiver Schallschutzmaßnahmen für die dort ansässige Bevölkerung.

Die Landeshauptstadt München verweist ferner auf den Beschluss des Planungsausschusses des Regionalen Planungsverbands München vom 06.12.2016, wonach es bezüglich der Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel an den Standort Oberschleißheim keine grundsätzlichen Bedenken gebe. Voraussetzung hierfür sei jedoch, dass für die Bevölkerung der Gemeinde Oberschleißheim und des 24. Stadtbezirks Feldmoching-Hasenberg der Landeshauptstadt München keine zusätzlichen Lärmbelastungen entstünden.

Die Landeshauptstadt München merkt weiterhin an, dass man ein Raumordnungsverfahren gemäß Art. 24 Abs. 1 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLPlG) für sinnvoll erachtet hätte.

Die **Gemeinde Oberschleißheim** lehnte das Vorhaben mit Schreiben vom 20.12.2016 ab. Im Einzelnen wurden insbesondere die folgenden Punkte vorgebracht:

Verfahrensfehler

Nach Ansicht der Gemeinde Oberschleißheim liege schon ein erheblicher Verfahrensfehler vor, da ein notwendiges Raumordnungsverfahren gemäß § 1 Satz 3 Nr. 12 RoV i. V. m. Art. 24 Abs. 2 Satz 1 BayLPlG nicht durchgeführt wurde. Es handle sich um ein erhebliches, überörtliches raumbedeutsames Vorhaben im Sinne der benannten Normen.

Unzureichende Antragsunterlagen

Darüber hinaus ist die Gemeinde der Auffassung, dass die Antragsunterlagen in mehreren Punkten unzureichend seien.

Für das hiesige Verfahren habe man keine neuen Unterlagen erarbeitet, sondern vielmehr die Antragsunterlagen aus dem vorangegangenen luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren übernommen.

Es fehle in den Antragsunterlagen auch eine halbwegs nachvollziehbare Verkehrsprognose. Nur eine nachvollziehbare Verkehrsprognose könne Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere das Lärmgutachten sein. Dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd vom 09.05.2016 liege jedoch weiterhin das Prognosejahr 2021 zugrunde. Die luftverkehrsrechtliche Genehmigung vom 28.02.2013 zeige, dass die Flugbewegungszahlen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern in den letzten Jahren stark schwankten. Deshalb hätte es einer Aktualisierung der Prognose anhand der letzten Betriebsjahre sowie einer Fortschreibung des Prognosehorizonts auf 10 Jahre, wie es auch rechtlich geboten sei, bedurft.

Die Gemeinde Oberschleißheim beantragt aus diesen Gründen die Vorlage einer neuen Verkehrsprognose.

Auch die vorgelegte Standortalternativenprüfung sei unzureichend.

Die Möglichkeit eines Verbleibs der Polizeihubschrauberstaffel Bayern am jetzigen Standort am Flughafen München (so genannte „Nullvariante“) habe man unverständlicherweise gar nicht in Betracht gezogen und auch nicht geprüft.

Auch ist die Gemeinde Oberschleißheim der Auffassung, dass nicht überzeugend dargelegt worden sei, weshalb eine Ansiedlung der Polizeihubschrauberstaffel an alternativen Standorten wie dem Flugplatz Oberpfaffenhofen, den Militärstandorten Landsberg-Penzing, Fürstenfeldbruck oder Erding nicht möglich sei. Eine gerechtere Verteilung des Lärms und der Belastung eines 24-Stunden-Flugbetriebs auf mehrere Standorte werde den Interessen der Bevölkerung mehr gerecht, als die Belastungen am Standort Oberschleißheim zu konzentrieren und zu verstärken.

Raumordnung

Aus Sicht der Gemeinde Oberschleißheim widerspricht das Vorhaben den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Das am 01.04.2011 in Kraft gesetzte Ziel in Teil B V. 5. Z 5.2. des Regionalplans München besage, dass vorhandene zivil mitbenutzte militärische Flugplätze sowie Sonderflughäfen nicht aufgestuft oder über den genehmigten Betrieb hinaus erweitert werden sollen.

Der Betriebszweck am Sonderlandeplatz Oberschleißheim dürfe durch das hiesige Vorhaben nicht erweitert werden, da dies diesen Zielen widerspreche.

Lärm

Die Gemeinde Oberschleißheim ist weiterhin der Ansicht, dass die durch das Vorhaben hervorgerufenen Lärmimmissionen dem Vorhaben entgegenstünden, solange und soweit diese nicht durch wirksame Schutzauflagen vermieden bzw. kompensiert würden.

Darüber hinaus leide das lärmtechnische Gutachten des TÜV Süd vom 09.05.2016 an mehreren grundsätzlichen Fehlern.

Zum einen liege dem Gutachten, wie bereits oben erläutert, keine plausible Verkehrsprognose zugrunde. Auch werde das tatsächliche An- und Abflugverhalten der Polizeihubschrauberstaffel Bayern nicht richtig wiedergegeben, da kilometerlange Abflüge entlang der festgelegten Flugrouten voraussichtlich nicht praktiziert würden. Das tatsächliche An- und Abflugverhalten hätte man vielmehr durch Flugbuch- und Flugspurauswertungen ermitteln müssen.

Die Prognose, der Flugverkehr finde zu 85% im Tagzeitraum und lediglich zu 15% im Nachtzeitraum statt sei nicht nachvollziehbar. Richtigerweise müsse man von einer Verteilung 67% am Tage und 33% zur Nachtzeit ausgehen.

Die Fehlerhaftigkeit des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süd könne durch die Stellungnahme der Accon GmbH vom 14.11.2016 umfassend belegt werden.

Auch setze sich das lärmtechnische Gutachten mit den, durch das Vorhaben ausgelösten Lärmkonflikten nicht in ausreichender Weise auseinander. Das Gutachten werde der speziellen Lärmcharakteristik nicht gerecht. Dauerschallpegel seien nicht das richtige Instrument, um die durch das Vorhaben hervorgerufene Lärmbelastung hinreichend beurteilen zu können.

Auch gebe es nach Ansicht der Gemeinde Oberschleißheim keine verbindlichen Betriebsregelungen, die den An- und Abflug der Hubschrauber im Sichtflugbetrieb (im Gegensatz zum Instrumentenflugbetrieb) verbindlich festlegen, obwohl diese Flüge nach der aufgestellten Verkehrsprognose den weit überwiegenden Anteil der Flugbewegungen am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim ausmachen würden. Aufgrund dessen sei es den Hubschraubern der Polizeihubschrauberstaffel Bayern im Sichtflugbetrieb jederzeit möglich in jede beliebige Himmelsrichtung starten bzw. landen zu können.

Bei Starts bzw. Landungen ohne verbindlich festgelegte An- und Abflugverfahren komme es zu direkten Überflügen von Wohnbebauungen mit Maximalpegeln von über 70 dB(A) bis circa 90 dB(A) in einem Zeitraum von etwa 30 Sekunden („Einwirkzeit“). Diese Pegel würden vermehrt zu einem bewusst wahrgenommenen Aufwachen schlafender Menschen führen, was nicht nur sehr störend und belästigend sei, sondern darüber hinaus zu ernsthaften Problemen beim Wiedereinschlafen führe.

Die Gemeinde Oberschleißheim beantragt, daher das Vorhaben nicht ohne entsprechende Schutzauflagen zugunsten der Bevölkerung zuzulassen. Solch effektive Schutzauflagen wären Betriebsregelungen, mithilfe derer bei direkten Überflügen von Wohnbebauungen keine Maximalpegel von über 70 dB(A) auftreten würden sowie passive Schallschutzeinrichtungen, insbesondere für das Gemeindegebiet Hochmutting.

Das Lärmgutachten des TÜV Süd sei darüber hinaus in weiteren Punkten mangelhaft und müsse nachgebessert werden. So habe man u.a. für die umliegende Wohnbebauung keine „typischen“ Immissionsorte festgelegt und die Hover-Flüge nicht berücksichtigt.

Naturschutz

Die Gemeinde Oberschleißheim ist weiterhin der Meinung, dass durch das Vorhaben benachbarte Naherholungsgebiete samt dort ausgewiesener FFH-Gebiete beeinträchtigt würden. Es handle sich um das Gebiet 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“, welches naturschutzfachlich von großer Bedeutung sei. Dies ergebe sich aus dem „Landschaftskonzept Münchner Norden“, wonach dieser Raum einer intensiven naturschutzrechtlichen Sicherung unterliege.

Verletzung eigener Rechte / Kommunale Planungshoheit

Des Weiteren trägt die Gemeinde vor, sie werde sowohl in eigenen Rechten, als auch in ihrer kommunalen Planungshoheit verletzt und beeinträchtigt.

Sie sei Eigentümerin mehrerer zu Wohnzwecken vermieteter Wohneinheiten, die in einer Auflistung samt Lageplan vorgelegt wurden. Dieses Eigentum werde durch das Vorhaben beeinträchtigt.

Darüber hinaus betreibe sie eine Reihe lärmsensibler öffentlicher Einrichtungen, die durch das Vorhaben betroffen seien. Eine entsprechende Liste wurde ebenfalls vorgelegt.

Im Übrigen greife das Vorhaben in die kommunale Planungshoheit der Gemeinde ein. Im Einzelnen handle es sich um mehrere, bereits festgesetzte Bebauungspläne, die von dem Vorhaben betroffen wären. Diese werden detailliert beschrieben und der Einwendung als Anlage beigelegt.

4.3.2. Argumente der Einwender

Fristgemäß wurden 315 Einwendungen (Einwendungsschreiben) von 394 Einwendern erhoben. Zudem wurde eine Unterschriftenliste mit 587 Unterschriften gegen das Vorhaben durch eine Bürgerinitiative fristgemäß eingereicht.

Die weit überwiegende Mehrheit der Einwender hat sich einer so genannten Sammeleinwendung angeschlossen, die inhaltlich der Einwendung der Gemeinde Oberschleißheim gleicht. Bezüglich des Inhalts und der jeweiligen Argumente der Einwender wird daher vollumfänglich auf die obigen Ausführungen unter Punkt 4.3.1 (Stellungnahme der Gemeinde Oberschleißheim) verwiesen.

4.4 Erneute Beteiligung nach Aktualisierung des Lärm- und der Umweltgutachten

Im Nachgang zu dem Erörterungstermin am 10.05.2017 ergaben sich neue Erkenntnisse, weshalb sowohl das lärmtechnische als auch das naturschutzfachliche Gutachten angepasst und überarbeitet wurden.

4.4.1. Aktualisierte Unterlagen

Dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd wurden nunmehr im Sinne der Lärmeinwirkung ungünstigere Annahmen zugrunde gelegt. So wurden u.a. größere Hubschraubermodelle des Typs EC-145 in die Berechnung miteinbezogen. Auch wurden erstmalig für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern 12 Stunden jährlich für Übungs- und Trainingsflüge in die Berechnung einbezogen. Darüber hinaus wurde die prozentuale Verteilung der einzelnen Flüge auf die jeweiligen Flugrouten aktualisiert bzw. angepasst. Der Prognosezeitraum wurde von 2021 auf 2027 verlängert.

Das aktualisierte lärmtechnische Gutachten wurde dem Luftamt vom TÜV Süd am 05.10.2017 vorgelegt.

Aufgrund der Aktualisierungen im lärmtechnischen Gutachten und der Stellungnahmen der Regierung von Oberbayern - Höhere Naturschutzbehörde - und des Landratsamts München wurden auch die naturschutzfachlichen Gutachten der Baader Konzept GmbH entsprechend angepasst (letzte Fassung vom 23.04.2018).

4.4.2. Beteiligung und Auslegung

Das lärmtechnische und das naturschutzfachliche Gutachten wurden von Mittwoch 20.12.2017 bis einschließlich Freitag 19.01.2018 in der Gemeinde Oberschleißheim, der Stadt Garching b. München und der Landeshauptstadt München öffentlich ausgelegt. Die Auslegung wurde in den benannten Kommunen zudem ortsüblich bekanntgemacht. Bis einschließlich 19.02.2018 konnten Einwendungen erhoben werden.

Darüber hinaus hat das Luftamt einzelnen Stellen nochmals die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

4.4.3. Ergebnisse der Beteiligung und Auslegung

Die nachfolgenden Ausführungen zu den Anhörungsergebnissen sind nicht abschließend, sondern auf die wesentlichen Inhalte beschränkt. Im Übrigen wird auf die umfangreichen Akten verwiesen.

4.4.3.1. Stellungnahmen von Kommunen und Trägern öffentlicher Belange

Ergänzend zu den bereits im Schreiben vom 20.12.2016 vorgebrachten Einwendungen erhob die **Gemeinde Oberschleißheim** mit Schreiben vom 01.02.2018 folgende weitere Einwendungen:

Die Gemeinde rügte abermals, dass die Verkehrsprognose fehlerhaft sei. Der Prognosehorizont sei zwar bis zum Jahr 2027 verlängert worden, jedoch habe man exakt die gleichen Flugbewegungszahlen wie im vorangegangenen Gutachten (Prognosehorizont bis 2021) zugrunde gelegt. Um die Prognose nachvollziehbar und überprüfbar zu machen, seien genauere Flugbewegungszahlen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern und der Fliegerstaffel Süd der Bundespolizei notwendig. In der Verkehrsprognose müsse ein erweitertes Einsatzspektrum sowie ein erhöhter Schulungs- und Ausbildungsbetrieb durch die mögliche Einführung eines neuen Hubschraubermusters (Modell „EC-145“) und die daraus resultierenden Unterschiede zum derzeit verwendeten Hubschraubertyp (bislang: Typ „EC-135“) berücksichtigt werden.

Die Gemeinde Oberschleißheim beantragte daher die Erstellung einer neuen Prognose auf Basis einer Flugbuch- und Flugspurenauswertung beider Staffeln unter Berücksichtigung des neuen Musters „EC 145“.

Des Weiteren wird in der Einwendung vorgebracht, dass die Auswirkungen des geplanten Vorhabens nicht isoliert, sondern nur im Zusammenhang mit dem bereits bestehenden Hubschraubersonderlandeplatz der Bundespolizei betrachtet würden. Es sei nicht möglich, die Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens allein zu beurteilen (zusätzliche Belastungen, Ausmaß der Verschlechterung der bisherigen Situation).

Weiterhin bemängelt die Gemeinde, dass das lärmtechnische Gutachten des TÜV Süd vom 05.10.2017 weitere grundsätzliche Fehler enthalte.

Es werde von einer fehlerhaften Bahnrichtungsverteilung ausgegangen, da Hubschrauber auch windrichtungsunabhängig starten und landen könnten und das tatsächliche An- und Abflugverhalten abhängig vom jeweiligen Einsatz sei. Ebenso seien die An- und Abflugrouten im Sichtflug (VFR) nicht plausibel, da diese voraussichtlich aus Einsatzgründen nicht praktiziert würden.

Die Verteilung des Tag-/Nachtflugbetriebs (85 %:15 %) sei nicht nachvollziehbar, da diese einsatzabhängig und somit nicht planbar sei. Hierzu müsse eine Auswertung anhand der Flugbücher an den heutigen Standorten der jeweiligen Staffeln vorgenommen werden. Falls dies aufgrund unterschiedlicher Einsätze der beiden Staffeln nicht möglich sei, müsse von einer Gleichverteilung ausgegangen werden, bei der der Tagfluganteil 67% und der Nachtfluganteil 33% betrage.

Die unterschiedliche Verteilung der erforderlichen Übungsstunden sei nicht nachvollziehbar. Während man für die Bundespolizei von 31 Stunden ausgehe, gehe man bei der Polizeihubschrauberstaffel Bayern lediglich von 12 Übungs- und Trainingsflügen à einer Stunde jährlich aus.

Ebenso sei die angenommene Korridorbreite für die Flugrouten im Sichtflug (VFR) nicht realistisch.

Für die VFR-Flugrouten seien zu kurze Entfernungen in die Betrachtung aufgenommen worden. Erforderlich sei hier nach AzB eine Entfernung von 15 km (im Sichtflugbetrieb VFR) sowie für den Instrumentenflug (IFR) eine Distanz von 20 km zum Flughafenbezugspunkt.

Die Gemeinde Oberschleißheim wendet weiterhin ein, dass die im Lärmgutachten berücksichtigte abschirmende Wirkung der geplanten Hochbauten nicht nachvollziehbar sei.

Ferner sei die Anhebung der angenommenen Flughöhen im Sichtflug und im Instrumentenflug (VFR 150 m → 360 m; IFR 150 m → 730 m ü. Gr.) nicht nachvollziehbar, da hierdurch erheblich niedrigere Überflugpegel in der Prognose zugrunde gelegt würden. Überdies wird kritisiert, dass die Maximalpegelbelastung (insbesondere nachts) nicht hinreichend untersucht und gewichtet worden sei.

Da das FluglärmG nicht anwendbar sei, müsse auch die spezielle Lärmcharakteristik berücksichtigt werden. Der Dauerschallpegel sei nicht geeignet, die hervorgerufenen Emissionen zu beurteilen, daher sei eine Maximalpegelbetrachtung notwendig.

Darüber hinaus wies die Gemeinde Oberschleißheim auch in ihrer erneuten Einwendung darauf hin, dass das Vorhaben auf jeden Fall nicht ohne Schutzauflagen genehmigungsfähig sei.

So sei die Festsetzung einer Betriebsregelung erforderlich, die u.a. den Überflug von bebauten Ortsteilen sowie das Laufenlassen der Motoren zur Nachtzeit regle. Darüber hinaus wird passiver Schallschutz für die betroffenen Gebäude sowie die Durchführung aktiver Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. die Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. -wällen, gefordert.

Die **Landeshauptstadt München** hat mit Schreiben vom 15.02.2018 Stellung genommen. Grundsätzlich werde die Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern nach Oberschleißheim nach wie vor begrüßt, allerdings habe man Bedenken angesichts der größeren Lärmbelastungen für die Bevölkerung im Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg.

Diesbezüglich werde auch auf die Stellungnahmen vom 19.12.2011 im Rahmen des luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens, die Stellungnahme vom 19.12.2016 sowie den Stadtratsbeschluss vom 25.03.2013 verwiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Schutzansprüche der vorhandenen Gebietsnutzungen hinsichtlich des zu erwartenden Fluglärms zu gewährleisten seien.

Das lärmtechnische Gutachten des TÜV Süd vom 05.10.2017 sei fälschlicherweise nur von allgemeinen Wohngebieten in München-Hasenberg ausgegangen, obwohl dort auch reine Wohngebiete und diverse Gemeinbedarfsflächen (Sozialeinrichtungen, Erziehung und Religion) ausgewiesen seien. Die Landeshauptstadt München gehe zudem davon aus, dass sich das komplette „Hasenberg“ aufgrund seiner Entwicklung in den letzten Jahren zu einem reinen Wohngebiet weiterentwickelt habe.

Die Schutzansprüche für die reinen Wohngebiete und die Gemeinbedarfsflächen gemäß der DIN 18005 seien aufgrund der im lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd ausgewiesenen Lärmwerte jedenfalls nicht überall gewährleistet. Darüber hinaus müsse man entsprechende Vorkehrungen treffen, um die jeweiligen Schutzansprüche im „Hasenberg“ gewährleisten zu können.

Zudem bittet die Landeshauptstadt München um eine gutachterliche Prüfung hinsichtlich der Errichtung einer Abschirmeinrichtung südlich des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim.

Anschließend wird zu abfallrechtlichen Fragen Stellung genommen. Diesbezüglich bittet die Landeshauptstadt München um die Aufnahme diverser abfallrechtlicher Auflagen, insofern das Stadtgebiet München betroffen sei.

Auch seien diverse Grundstücke und Gebäude der Landeshauptstadt München von dem Vorhaben betroffen. Hierbei handele es sich um landwirtschaftliche Flächen in den Gebieten „Jakobsbreite“ und „Korbiniani-Holz“ sowie das Wohnhaus eines Schäfereibetriebes im Ortsteil Hochmutting.

Die **Stadt Garching b. München** lehnte das Vorhaben mit Schreiben vom 09.02.2018 erneut ab. Man befürchte durch die Berücksichtigung des größeren Hubschraubermodells „EC-145“ im lärmtechnischen Gutachten der TÜV Süd vom 05.10.2017 größere Lärmbelastungen für die Bevölkerung im Ortsteil Hochbrück.

Auch hinterfrage man kritisch die tatsächliche Einhaltung der vorgegebenen Flugrouten. Im Übrigen wird auf das Protokoll der 29. Sitzung des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses vom 06.12.2016 sowie auf die Stellungnahme der Stadt Garching vom 15.12.2011 verwiesen, die im Rahmen des damaligen Genehmigungsverfahrens abgegeben wurde.

Das **Landratsamt München** hat ergänzend zum Schreiben vom 22.12.2016 mit Schreiben vom 15.02.2018 wie folgt Stellung genommen:

Zunächst wurde nochmals darauf hingewiesen, dass sich die Jugendbegegnungsstätte des Kreisjugendrings München im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinde und dass dort faktisch auch Wohnnutzung stattfinde. Dies und auch eine mögliche Wertminderung des Grundstücks durch die erhöhten Lärmbelastungen müssten entsprechend berücksichtigt werden.

Das naturschutzfachliche Gutachten der Baader Konzept GmbH werde weitgehend als schlüssig und nachvollziehbar angesehen, allerdings sei eine abschließende naturschutzrechtliche

Beurteilung noch nicht möglich, da die 12 Übungs- und Trainingsflüge der Polizeihubschrauberstaffel Bayern im Gutachten nicht ausreichend erwähnt und gewürdigt seien. Wie auch im Hinblick auf die Einwände der HNB erhob das Landratsamt München in seiner abschließenden Stellungnahme vom 24.05.2018 diesbezüglich keine weiteren Einwände, wenn diese Flüge grundsätzlich nicht in der Brutzeit von Feldlerche und Wiesenschafstelze stattfinden.

Der **Regionale Planungsverband München (RPV)** hat mit Schreiben vom 13.03.2018 eine Stellungnahme abgegeben. Es wird auf einen einstimmigen Beschluss aus der Sitzung vom 13.03.2018 verwiesen, der der Stellungnahme beigefügt wurde.

Der RPV machte im Gegensatz zu seinem Beschluss aus der Sitzung am 06.12.2016 nunmehr Bedenken gegen das Vorhaben geltend, da für die Bevölkerung in Oberschleißheim und im 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg der Landeshauptstadt München zusätzliche Lärmbelastungen zu erwarten seien.

Die **Regierung von Oberbayern – Höhere Naturschutzbehörde** – erhob in ihrer Stellungnahme vom 01.02.2018 keine grundsätzlichen Einwände gegen das Vorhaben, allerdings müssten die betriebsbedingten Auswirkungen durch die Übungs- und Trainingsflüge (insb. durch das Hovern) der Polizeihubschrauberstaffel Bayern und deren Erheblichkeit in Bezug auf die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ergänzend in Blick genommen werden.

Nachdem im Hinblick auf die Unsicherheit bzgl. der Übungs- und Trainingsflüge der Polizeihubschrauberstaffel Bayern die Auflage angeregt wurde, dass diese während der Brutzeiten von Feldsperling und Wiesenschafstelze grundsätzlich nicht stattfinden sollen, wurden in der abschließenden Stellungnahme vom 24.05.2018 hierzu keine Einwände mehr erhoben.

Für den Feldsperling wurde die Aufnahme von CEF-Maßnahmen in Gestalt künstlicher Nisthilfen gefordert.

Im Übrigen schließe man sich den Ausführungen in der Stellungnahme vom 22.12.2016 an.

Mit Stellungnahme vom 08.02.2018 teilte die **Regierung von Oberbayern - Höhere Landesplanungsbehörde** - mit, dass das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegenstehe. Ansonsten wurde im Wesentlichen auf die Ausführungen aus der Stellungnahme vom 13.12.2016 verwiesen.

4.4.3.2. Einwendungen von Privatpersonen

Fristgemäß wurden 227 Einwendungen von 271 Einwendern erhoben.

Die weit überwiegende Mehrheit der Einwender hat sich einer so genannten Sammeleinwendung angeschlossen, die inhaltlich der Einwendung der Gemeinde Oberschleißheim gleicht. Bezüglich des Inhalts und der jeweiligen Argumente dieser Einwender wird daher vollumfänglich auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Zusätzlich zu dieser „Mustereinwendung“ wurde von einer städtischen Wohnungsbaugesellschaft eine Einwendung erhoben:

Diese sieht sich durch den zu erwartenden erhöhten Lärmpegel durch das Vorhaben in ihrem Eigentum im Münchner Stadtbezirk Hasenberg verletzt, da bislang evtl. vorzunehmende Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichend erläutert worden seien. Auch seien bereits vorhandene Lärmquellen, wie die BAB A 99 oder die S-Bahn bei der Planung des Vorhabens nicht berücksichtigt worden.

Die Wohnungsbaugesellschaft befürchte ohne kompensierende Schutzmaßnahmen einen wirtschaftlichen Nachteil durch lärmbedingt geminderte Mieteinnahmen. Des Weiteren befürchte die Wohnungsgesellschaft eine Wertminderung ihres Immobilienbestands, da vorhandene Gebäude nachgerüstet und neu zu errichtende Gebäude entsprechend ausgerüstet werden müssten.

Darüber hinaus hielte die Gesellschaft das Vorhaben für „sozial problematisch“ und befürchte negative Auswirkungen für die Bewohner.

Die Wohnungsbaugesellschaft beantragt daher die Ablehnung des geplanten Vorhabens bzw. hilfsweise die Erstattung sämtlicher Mehraufwendungen, die sich für sie aus den Folgen der Ansiedlung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern ergeben.

4.5 Erneuter Erörterungstermin

Obwohl die Durchführung eines zweiten Erörterungstermins rechtlich nicht zwingend geboten war, entschloss sich das Luftamt dennoch dazu, erneut einen Erörterungstermin durchzuführen.

Dieser fand am 03.05.2018 im Konferenzraum des Bürgerzentrums Oberschleißheim, Theodor-Heuss-Straße 29, 85764 Oberschleißheim von 09.00 Uhr bis 12.00 Uhr statt.

Hierzu wurden die privaten Einwender sowie die Gemeinden und Träger öffentlicher Belange geladen. Vom Erörterungstermin wurde ein Ergebnisprotokoll angefertigt.

C. Entscheidungsgründe

I. Verfahrensrechtliche Würdigung

1. Planfeststellungspflicht

Das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben (Art. 72 Abs. 1 Satz 1 1. HS BayVwVfG) ist nach den Vorschriften des Luftverkehrsrechts planfeststellungspflichtig. Nach § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG dürfen bestehende Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 LuftVG vorher festgestellt worden ist. Ein Absehen von der Planfeststellung im Sinne von Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG war bereits wegen der Verpflichtung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen nicht zulässig.

Gemäß § 8 Abs. 6 LuftVG ist die Genehmigung nach § 6 LuftVG nicht Voraussetzung für ein Planfeststellungsverfahren. Mit dem Bescheid des Luftamts vom 02.11.1983 Az. 315-3721.4.4-1/83 in der Fassung des Bescheids vom 04.02.2010 Az. 25-3-3721.4-2010-OSH-Bund liegt allerdings eine solche Genehmigung des bestehenden Hubschrauber Sonderlandeplatzes Oberschleißheim vor. Insoweit wird diese Genehmigung mit den Ergebnissen des Planfeststellungsverfahrens geändert werden (§ 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG); ein entsprechender Antrag wurde mit dem Antrag auf Planfeststellung gestellt.

Bezüglich der vom Luftamt mit Bescheid vom 28.02.2013 erteilten luftrechtlichen Genehmigung wird auf das Urteil des Bayer. Verwaltungsgerichts vom 07.05.2015 (Az.: 24 K 15.420) verwiesen, wonach das Vorhaben erst nach Erteilung eines vollziehbaren Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden darf. Ausweislich der Gründe dieses Urteils hat nur ein solcher eine entsprechende Außenwirkung, die die Umsetzung des Vorhabens ermöglichen kann. Mit dem hier vorliegenden Planfeststellungsbeschluss liegt eine solche rechtlich wirksame Entscheidung vor.

Nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG war hier nur ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Nach dieser Vorschrift wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen festgestellt. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss sieht derartige planfeststellungspflichtige Folgemaßnahmen nicht vor.

2. Zuständigkeit

Das Luftamt ist gemäß § 10 Abs. 1 Satz 1 LuftVG i. V. m. Art. 9 Abs. 2 des Gesetzes über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustGVerk) und § 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 21 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) sowie Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG die für den Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.

In diesem Planfeststellungsbeschluss konnte das Luftamt gemäß § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG sowohl betriebliche Regelungen, insbesondere zu den Betriebszeiten der Polizeihubschrauberstaffel Bayern, als auch Regelungen zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit von Hochbauten auf dem Flugplatzgelände, insbesondere des Staffelgebäudes, treffen.

3. Vorrang der Fachplanung

Die Änderungsplanung umfasst Anlagen, die der (luftrechtlichen) Fachplanung unterworfen sind und somit nicht der kommunalen Planungshoheit unterliegen (vgl. § 38 Satz 1 des Baugesetzbuches (BauGB)). Hiernach sind die §§ 29 bis 37 BauGB auf Planfeststellungsverfahren für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung nicht anzuwenden, wenn die Gemeinden am Verfahren beteiligt werden; städtebauliche Belange sind dabei zu berücksichtigen. Unstreitig handelt es sich bei dem Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim einschließlich seiner Änderung um eine Anlage bzw. ein Vorhaben von „überörtlicher Bedeutung“ im Sinne des Luftrechts.

Die auf dem Sonderlandeplatz verkehrenden Hubschrauber haben ihr Einsatzgebiet regelmäßig im gesamten südbayerischen Raum. Außerdem berührt das Änderungsvorhaben Belange der Raumordnung und Landesplanung; es ist deshalb einer landesplanerischen Beurteilung unterzogen worden. Des Weiteren zeigt eine Auswirkungsbetrachtung, dass vom planfestgestellten Vorhaben teilweise Lärmwirkungen auf die Gebiete der Gemeinden Oberschleißheim, der Stadt Garching b. München und der Landeshauptstadt München ausgehen, die allerdings – wie die Prüfung der Belange der Lärmschutzes ergibt – nur in kleinen Bereichen unzumutbar sind.

Im Übrigen zeigt die gesetzgeberische Entscheidung, für die Anlage und Änderung von Flugplätzen mit beschränktem Bauschutzbereich ein Planfeststellungsverfahren als besonderes Verwaltungsverfahren vorzusehen (§§ 8, 10 LuftVG i. V. m. Art. 72 ff. BayVwVfG), bereits indiziell die Notwendigkeit der Erfassung der berührten Belange durch die besonderen Rechtswirkungen der Planfeststellung und damit die grundsätzliche überörtliche Bedeutsamkeit entsprechender Vorhaben auf.

Wegen der Anwendbarkeit des Fachplanungsprivilegs in § 38 Satz 1 BauGB auf das antragsgegenständliche Vorhaben wird auch die Einwendung zurückgewiesen, auf die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit baulicher Anlagen sei § 35 Abs. 2 BauGB anzuwenden.

4. Umfang und Rechtswirkungen der Planfeststellung

Die luftrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Genehmigungsinhaber und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Unberührt bleibt die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nach § 27d Abs. 1 und 4 LuftVG und die Zuständigkeit der für die Baugenehmigungen zuständigen Behörden (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG, § 9 Abs. 1 LuftVG). Durch die luftrechtliche Planfeststellung nach §§ 8 ff. LuftVG wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Ob im konkreten Fall nachfolgende Baugenehmigungen notwendig sind, richtet sich nach Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 der Bayer. Bauordnung (BayBO) und Art. 57 Abs. 3 i. V. m. Art. 2 Abs. 4 BayBO; im Übrigen kommt im vorliegenden Fall das bauaufsichtliche Zustimmungsverfahren nach Art. 73 BayBO in Betracht.

Von der Ersetzungsfunktion der luftrechtlichen Planfeststellung unberührt bleiben hingegen wasserrechtliche Zulassungen nach § 8 Abs. 1 WHG. Diese würden grundsätzlich vom Luftamt gesondert erteilt, nachdem zuvor hierüber mit den zuständigen Wasserbehörden Einvernehmen erzielt worden wäre (§ 19 WHG); insoweit verbliebe es bei einer Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration auf das Luftamt. Vorliegend war allerdings nicht über wasserrechtliche Zulassungen zu entscheiden.

5. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für die zur Planfeststellung beantragte Änderung des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, da eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach Einschätzung des Luftamts unter Einbeziehung der vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie (dort insbesondere S. 21 ff.) nach überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG a.F. aufgeführten Kriterien ergab, dass das Änderungsvorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann (§ 3c UVPG a.F. i. V. m. Nr. 14.12.2).

Der Antrag beinhaltet sämtliche gemäß § 6 UVPG a.F. erforderlichen Unterlagen. Diese wurden den beteiligten Behörden im Rahmen des Anhörungsverfahrens zugeleitet (§ 7 UVPG a.F.). Das Luftamt hat auch die Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens beteiligt (§ 9 UVPG a.F.) und im Rahmen des § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. Art. 73 BayVwVfG Gelegenheit zur Äußerung hierzu gegeben.

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, erfolgt durch das Luftamt in der Begründung zu diesem Planfeststellungsbeschluss.

6. Raumordnerische Behandlung

6.1 Allgemeines

Diesem Planfeststellungsverfahren liegt auch eine ausreichende raumordnerische Bewertung der Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde in Gestalt einer landesplanerischen Stellungnahme zu Grunde. Dabei wurde das Vorhaben auf seine Raumverträglichkeit hin überprüft. Maßstab der Beurteilung des Vorhabens waren dabei die Grundsätze und Ziele der Raumordnung nach dem Raumordnungsgesetz (ROG) und dem Bayerischen Landesplanungsgesetz (BayLplG), wie sie im Landesentwicklungsprogramm (LEP) sowie im einschlägigen Regionalplan Konkretisierung finden. Das Luftamt hat diese Stellungnahme als Grundlage für eine eigene Behandlung und Bewertung herangezogen.

Die landesplanerischen Stellungnahmen vom 13.12.2016 und 08.02.2018 kommen – unter Berücksichtigung der festgesetzten Maßgaben – zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist.

Entgegen erhobener Einwände war das Änderungsvorhaben nicht in einem (förmlichen) Raumordnungsverfahren zu behandeln.

Maßstab für die Ermittlung der Notwendigkeit eines Raumordnungsverfahrens ist das Bayerische Landesplanungsgesetz (BayLplG).

Der Anwendungsbereich für Raumordnungsverfahren wird in Art. 24 Abs. 1 BayLplG definiert. Demnach sind Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit Gegenstand von Raumordnungsverfahren.

Zur Bestimmung des Anwendungsbereichs gibt es mit der Anlage zu Art. 24 BayLplG eine zusätzliche Auslegungshilfe des damaligen Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft,

Infrastruktur, Verkehr und Technologie vom 18.09.2012. Demnach sind zur Bestimmung des Anwendungsbereiches drei Prüfschritte in folgender Reihenfolge einzuhalten.

6.2 Vorhaben

Zunächst ist zu klären, ob es sich hier überhaupt um ein Vorhaben im Sinne der Norm handelt.

Ein Vorhaben nach Art. 24 Abs. 1 BayLplG kann nur dann vorliegen, wenn es sich um ein konkretes Vorhaben handelt. Unter einem konkreten Vorhaben ist ein solches zu verstehen, welches über das Stadium einer Idee bzw. eines Konzeptes hinausgeht, deren raumrelevante Auswirkungen bereits jetzt abschätzbar sind und deren Realisierung nicht vollkommen ausgeschlossen ist (vgl. hierzu Raumordnung und Landesplanung in Bayern, 28. Erg.Lfg. März 2014, Art. 24 Rn. 4 ff.).

Diese Voraussetzungen sind vorliegend jedenfalls erfüllt. Die Antragsunterlagen samt mehreren Bauplänen wurden umfassend ausgearbeitet und liegen dem Luftamt vor. Ein Antrag wurde gestellt. Bei der Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern handelt es sich somit um ein Vorhaben im Sinne von Art. 24 Abs. 1 BayLplG.

6.3 Überörtlich raumbedeutsames Vorhaben

Danach ist zu klären, ob es sich bei dem beschriebenen Vorhaben um ein überörtlich raumbedeutsames Vorhaben handelt.

Zunächst ist festzustellen, dass es sich um ein raumbedeutsames Vorhaben handelt.

Gemäß Art. 2 Nr. 6 BayLplG sind Vorhaben dann raumbedeutsam, wenn durch diese Raum in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes beeinflusst wird.

Durch die Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern wird für den Neubau des Staffelgebäudes sowie die Errichtung der Vorfeld- und Abstellflächen und der Hubschrauberbetankungsanlage zwar Raum in Anspruch genommen, allerdings nicht in einem solchen Umfange, um von einer Rauminanspruchnahme im Sinne von Art. 2 Nr. 6 BayLplG sprechen zu können. Hierfür müsste Grund und Boden in beträchtlichem Umfang in Anspruch genommen werden und das Vorhaben müsste im Planungsraum aufgrund seines räumlichen Umgriffs herausragen (vgl. Raumordnung und Landesplanung in Bayern, 28. Erg.Lfg. März 2014, Art. 24 Rn. 13 ff.). Dies dürfte hier alleine schon deshalb nicht der Fall sein, weil der Neubau (102 m x 34 m x 11,50 m) baulich und architektonisch an das bereits vorhandene und 2016 in Betrieb genommene Gebäude der Fliegerstaffel der Bundespolizei angepasst wird.

Allerdings wird durch die Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern der an den Hubschraubersonderlandeplatz angrenzende Raum und insbesondere die räumliche Entwicklung künftig durch circa 3.500 zusätzliche prognostizierte Flugbewegungen und dem hieraus entstehenden Fluglärm beeinflusst.

Eine Raumbedeutsamkeit ist somit gegeben.

In dem vorliegenden Verfahren wird aufgrund von Eingriffen in Natur und Landschaft eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Eine Beeinflussung der räumlichen Entwicklung ist nach überschlüssiger Prüfung aufgrund der Geringfügigkeit der Beeinträchtigungen allerdings nicht zu erwarten.

Darüber hinaus fehlt es an diesem Punkt jedenfalls an der Überörtlichkeit, da sich die Eingriffe in Natur und Landschaft auf das Gemeindegebiet Oberschleißheim beschränken.

Das streitgegenständliche Vorhaben ist jedoch bezüglich des Flugbetriebes und des zu erwartenden Fluglärms überörtlich raumbedeutsam, da es über den Gemeindebereich Oberschleißheim hinaus Wirkungen entfaltet. Neben einzelnen Teilen der Stadt Garching werden auch Teile des Nordens der Landeshauptstadt München (24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg) von Dauerschallpegeln oberhalb 52 dB(A) betroffen sein. Dass die Auswirkungen durch den Fluglärm in den verschiedenen Gemeindegebieten von unterschiedlicher Natur sind, ist für die Bestimmung der Überörtlichkeit irrelevant.

6.4 Erhebliche überörtliche Raumbedeutsamkeit

Abschließend stellt sich jedoch noch die Frage, ob die Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern auch ein Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit ist.

Im Ergebnis ist die Erheblichkeit bezüglich des vorliegenden Vorhabens abzulehnen.

Die Erheblichkeit ist stets anhand einer Gesamtschau aller vorstellbaren möglichen Auswirkungen des konkreten Einzelfalls zu bewerten. An dieser Stelle ist auch noch zu berücksichtigen, dass aus der Gesetzesbegründung zu Art. 24 BayLplG hervorgeht, dass die Anwendung von Raumordnungsverfahren lediglich auf größere und komplexere Vorhaben beschränkt werden sollte.

Entscheidend für die Beurteilung der Erheblichkeit ist, ob das Vorhaben signifikante Wirkungen auf die räumliche Struktur oder Funktion eines Gebietes haben kann. Die Tatsache alleine, dass einzelne Wirkungen Gemeindegrenzen überschreiten, reicht hierfür nicht aus (vgl. zum Ganzen Raumordnung und Landesplanung in Bayern, 28. Erg.Lfg. März 2014, Art. 24 Rn. 22 ff.).

Anerkannte Kriterien für die Beurteilung der Frage der Erheblichkeit können u.a. sein:

- Dimensionierung und Flächeninanspruchnahme („Größe“)
- Emissionen und deren Dauer
- Art und Maß der überörtlichen Wirkungen („Auswirkungen“)
- Standort

Die räumliche Dimension und das Maß der Flächeninanspruchnahme können nach dem oben ausgeführten nicht als erheblich bezeichnet werden. Das geplante Staffgelände mit einer Höhe von rund 11,50 m, einer Tiefe von rund 34 m und einer Länge von rund 102 m ist nicht als erheblich überörtlich raumbedeutsam einzuordnen. Dasselbe gilt für die geplanten Vorfeld- und Abstellflächen für 6 Hubschrauber mitsamt der Hubschrauberbetankungsanlage.

Auch die überörtlichen Wirkungen aufgrund des auftretenden Fluglärms sind in der Gesamtschau nicht von erheblicher Natur für die Raumstruktur. Der Wert von 60 dB(A) bei Tage bzw. 50 dB(A) bei Nacht (Zumutbarkeitsschwelle) wird lediglich in vereinzelt Teilen des Gemeindegebiets Oberschleißheim überschritten: Ortsteil Hochmutting, Bebauung der s.g. Jakobsklause). In der Stadt Garching b. München und der Landeshauptstadt München werden derartige Lärmwerte nicht erreicht. Schallschutzmaßnahmen sind dort nicht notwendig.

Die Erheblichkeit ist darüber hinaus auch aufgrund des eindeutigen gesetzgeberischen Willens abzulehnen (vgl. LT-Drs. 16/10945, dort insbesondere S. 24). Demnach sollten Raumordnungsverfahren in Abweichung zum Bundesrecht und der vorherigen bayerischen Rechtslage durch das Merkmal der Erheblichkeit bewusst auf größere und komplexe Vorhaben, die für die Nutzung des Raums, seine Funktion oder Entwicklung in besonderem Maße von Bedeutung sind, beschränkt werden. Sinn und Zweck eines Raumordnungsverfahrens ist es, vor allem jene Vorhaben zu prüfen, die einen entsprechenden landesplanerischen Koordinierungs- oder Abstimmungsbedarf auslösen, der die Durchführung eines eigenständigen förmlichen Verfahrens rechtfertigt. Für die Beurteilung der Erheblichkeit sind darüber hinaus stets die Kriterien „Größe“, „Standort“ und „Auswirkungen“ eines Vorhabens zu betrachten.

Nach alledem war das streitgegenständliche Vorhaben nicht als ein erhebliches, komplexes und größeres Vorhaben, dessen Auswirkungen von besonderer Bedeutung sind, einzuordnen.

7. Einwendungen gegen das Verfahren

Das Luftamt weist die Einwendungen, die sich gegen den ordnungsgemäßen Gang des Verfahrens richten, zurück.

7.1 Besorgnis der Befangenheit

Zum Teil war die sog. „institutionelle Befangenheit“ des hier nach § 10 Abs. 1 Satz 1 LuftVG i. V. m. Art. 9 Abs. 2 ZustGVerk und § 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 19 ZustVVerk als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zuständigen Luftamts zu vernehmen, die sich darauf gründen soll, dass diese Behörde demselben Rechtsträger (Freistaat Bayern) angehört, der auch - insbesondere vertreten durch das Bayer. Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr - dieses Vorhaben beantragt.

Eine solche Befangenheit wird zurückgewiesen. Die Rechtsordnung kennt bereits die dort monierte "institutionelle Befangenheit" einer Behörde nicht. Dies deswegen, weil die Rechtsordnung vor dem Hintergrund des Prinzips der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung, die verfassungsrechtlich in Art. 20 Abs. 3 GG niedergelegt ist, von der Grundannahme ausgeht, dass die gesamte staatliche Verwaltung bei ihrem Handeln allein das öffentliche Interesse verfolgt und selbst nicht über spezielle Eigeninteressen verfügt. Vielmehr regeln Art. 20, 21 BayVwVfG abschließend den Ausschluss und die persönliche Befangenheit von (einzelnen) Mitarbeitern. Dass eine Behörde im Rahmen ihrer gesetzlichen Zuständigkeit entscheidet, ist nicht zu beanstanden.

Die genannten Zusammenhänge sind auch im Hinblick auf das Gebot der Neutralität der Behörden unbedenklich. Als Teile der vollziehenden Gewalt sind die Behörden gemäß Art. 20 Abs. 3 GG an Gesetz und Recht gebunden. Das Luftamt hat demgemäß das Verfahren so eingerichtet, dass keine sachfremden Erwägungen im Abwägungsprozess zugelassen oder im Sinne von Art. 20, 21 BayVwVfG ausgeschlossene oder befangene Personen tätig werden konnten und können. Die Pflicht zur Wahrung der Neutralität und Unbefangenheit von Behörden in Planungsverfahren folgt aus dem Grundsatz des fairen Verwaltungsverfahrens (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.12.1986, Az. 4 C 13.85, juris Rn. 79 ff.) und damit letztlich aus dem Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG). Im Sinne des Vorstehenden wurde substantiell nichts vorgetragen, das Zweifel an der ordnungsgemäßen Verfahrensführung offenbart hätte. Auch ist im Übrigen hierfür nichts ersichtlich. Insbesondere ergibt sich solches auch nicht aus dem Umstand, dass vorliegend Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde identisch sind. Denn weder unter dem Gesichtspunkt der „Selbstkontrolle der Verwaltung“ noch im Lichte des Grundsatzes des rechtlichen Gehörs ist eine Trennung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde geboten. Dem Rechtsschutzbedürfnis der Planbetroffenen tragen die gesetzlichen Vorschriften dadurch Rechnung, dass das Planfeststellungsverfahren in Art. 72 ff. BayVwVfG als eine besondere Art des

Verwaltungsverfahren ausgestaltet ist. Die dadurch gewährleistete Formstrenge des Planfeststellungsverfahrens, gerade auch in Bezug auf die Beteiligung und Anhörung von Planbetroffenen, führt zu einer erhöhten Rechtsschutz- und Gesetzmäßigkeitsgarantie unabhängig davon, ob das Verfahren vor ein- und derselben Behörde stattfindet oder auf zwei verschiedene Behörden aufgeteilt ist.

7.2 Anstoßwirkung der Antragsunterlagen

Der vorgelegte Antrag nebst Anlagen ist verfahrensfähig und ermöglichte die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Der Antrag erfüllt die sog. Anstoßfunktion, d. h. er versetzt die Betroffenen in die Lage, Beeinträchtigungen eigener Rechte und Belange zu erkennen bzw. ermöglicht es Trägern öffentlicher Belange und Verbänden zu prüfen, ob der eigene Aufgabenkreis berührt ist. Hiergegen gerichtete Einwendungen werden zurückgewiesen.

Insbesondere sind die Planfeststellungsunterlagen vollständig. Nach Antragseingang hat sich das Luftamt von der Vollständigkeit der Antragsunterlagen überzeugt und hierbei insbesondere die Vorgaben des Art. 73 Abs. 1 BayVwVfG (i. V. m. §§ 40, 51 LuftVZO in entsprechender Anwendung) berücksichtigt. Eine formale – nicht inhaltliche – Prüfung der Unterlagen auf Widerspruchslosigkeit und Verständlichkeit ist erfolgt.

7.3 Auslegungsumgriff

Vor der Durchführung des Anhörungsverfahrens war zu entscheiden, in welchen Gemeinden der Antrag nebst Anlagen zur Einsichtnahme nach § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. Art. 73 Abs. 2 und 3 BayVwVfG auszulegen ist. Hiernach legt die Behörde den Plan in den Gemeinden aus, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Voraussichtliche Auswirkungen sind im vorliegenden Fall maßgeblich unter dem Gesichtspunkt der von dem Änderungsvorhaben induzierten Immissionen (mittelbare Betroffenheit) denkbar.

Der sich räumlich am weitesten erstreckende Umgriff ergibt sich aus dem Kriterium des Schutzes vor Fluglärm. Unabhängig von der Frage, ob und wie Regelungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) im vorliegenden Fall Anwendung finden - diese Frage wird i.R.d. Begründung im Abschnitt Erfordernisse des Lärmschutzes behandelt - regelt § 2 Abs. 1 FluglärmG die Einrichtung von Lärmschutzbereichen nach verschiedenen Schutzzonen. Unter der für den günstigsten Umfang der Beteiligung getroffenen Annahme eines wesentlich erweiterten zivilen Flugplatzes läge nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG der Wert für die Tag-Schutzzone 1 bei $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$ und für die Tag-Schutzzone 2 bei $L_{Aeq\ Tag} = 55\text{ dB(A)}$. Für die Nacht-Schutzzone gilt der Wert $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}$ und $L_{Amax} = 6 \times 53\text{ dB(A)}$. Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG i. V. m. § 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm diese vorgenannten

Werte zu beachten; daraus folgt die Bindungswirkung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 FluglärmG. Vor dem Hintergrund dieser Regelungen hat das Luftamt höchst vorsorglich einen Auslegungsumgriff gewählt, der deutlich unterhalb der niedrigsten im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm genannten Grenzwerte der Tag-Schutzzonen, nämlich LAeq Tag = 55 dB(A), und der Nacht-Schutzzone (LAeq Nacht = 50 dB(A)) liegt. Dem Auslegungsumgriff wurde dabei ein Wert von LAeq Tag = 52 dB(A)/ LAeq Nacht = 45 dB(A) zu Grunde gelegt. Damit orientierte sich das Luftamt bei der Ausgestaltung des Anhörungsverfahrens an der in bisherigen luftrechtlichen Verfahren festgelegten Abwägungsschwelle für Lärmbetroffenheiten. Für diese Konturen liegen im Lärmgutachten entsprechende graphische Darstellungen vor (vgl. S. 6 sowie Anlagen 8.02, 8.1, 8.2 sowie 8.3 des Lärmgutachtens).

Zur genauen Herleitung des Auslegungsumgriffs wird im Übrigen auf die Ausführungen im Abschnitt Schutz vor Fluglärm verwiesen.

Hiernach waren ausschließlich die Gemeinde Oberschleißheim, die Stadt Garching b. München sowie die Landeshauptstadt München zu beteiligen, auch wenn sich innerhalb dieser Kontur nur einzelne Wohnlagen befinden und die Kerngebiete dieser Kommunen hiernach nicht betroffen sind.

7.4 Verfristung von Einwendungen

Nur einzelne Einwendungen sind erst nach Ablauf der zweiwöchigen Einwendungsfristen des § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG eingegangen. Diese werden, sofern sie nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, vom Luftamt als verspätet eingegangen zurückgewiesen (Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG). Auf die Frist und die Folgen verspätet eingegangener Einwendungen wurde in der Bekanntmachungen zur Auslegung explizit hingewiesen (Art. 73 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG).

Gleichwohl hat das Luftamt, um seiner objektivrechtlichen Verpflichtung zur Aufklärung des Sachverhalts nachzukommen, auch die verfristeten Einwendungen inhaltlich ausgewertet. Ziel der Auswertung war es, abwägungserhebliche Sachverhalte, die in rechtzeitig erhobenen Einwendungen ggf. nicht erscheinen, zu ermitteln und in den Abwägungsvorgang einzustellen.

7.5 Erörterungstermin

Die Einwendungen und Stellungnahmen sind mit den Beteiligten in zwei Terminen am 10.05.2017 und am 03.05.2018 ausreichend erörtert worden (vgl. § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. Art. 73 Abs. 6 Satz 1 BayVwVfG). Jeder Einwendungsführer hatte die Möglichkeit, seine Einwendungen im Erörterungsort persönlich vorzutragen. Das Für und Wider sowie die wesentlichen Aspekte des Ausbauprojekts konnten dabei sachlich und umfassend erörtert werden.

Auch das Erörterungslokal und die konkrete Ausgestaltung des Erörterungstermins entsprach pflichtgemäßer Ermessensausübung des Luftamts. Mit dem Bürgerzentrum in Oberschleißheim wurde auch ein vorhabennahes Veranstaltungsort gewählt, der für alle Einwender und Betroffene gut erreichbar war.

II. Umweltverträglichkeitsprüfung

1. Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Da in dem Verfahren i. S. v. § 4 UVPG die Unterlagen nach § 6 UVPG in der bis dahin geltenden Fassung des UVPG (a.F.), die vor dem 16.05.2017 galt, vor diesem Zeitpunkt vorgelegt wurden (UVS vom 22.09.2016, vorgelegt mit Antragschreiben vom 18.10.2016), ist gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG das UVPG in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I. S. 94), zuletzt geändert am 05.05.2017 (BGBl. I. S. 1074), für die Führung dieses Verfahrens anzuwenden.

Für die zur Planfeststellung beantragte Änderung des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, da aufgrund der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls davon auszugehen ist, dass vorhabensbedingte erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können (§ 3c Satz 1 UVPG a.F.).

Das Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit erfolgte nach dem UVPG. Die Prüfung wurde als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Sie ermittelt, beschreibt und bewertet umfassend die Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG a.F.

Die vorgelegten Antragsunterlagen, die den Anforderungen des § 6 UVPG a.F. entsprechen, wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens den nach § 7 UVPG a.F. zu beteiligenden Behörden zur Stellungnahme zugeleitet. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG a.F. folgt aus dem nach Art. 73 Abs. 3 - 7 BayVwVfG durchgeführten Anhörungsverfahren. Das Luftamt hat die vorgelegten Unterlagen sowie die dazu eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen gründlich geprüft.

Grundlage der nachfolgend zusammengefasst dargestellten Umweltverträglichkeitsprüfung sind vorrangig die entscheidungserheblichen Antragsunterlagen, insbesondere die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) der Baader Konzept GmbH vom 22.09.2016 in der aktualisierten Fassung vom 23.04.2018 (also unter Berücksichtigung der ungünstigeren Annahmen des aktualisierten Lärmgutachtens vom 05.10.2017), einschließlich der Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) und der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München (7735-371)“ - ebenfalls in den aktualisierten Fassungen vom 23.04.2018 - sowie die Pläne Schutzgut Mensch, Bestand und Auswirkungen (Anlage 1) im Maßstab 1:10.000, Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensräume, Bestand und Auswirkungen Biotope (Anlage 2) im Maßstab 1:5.000 und der Plan Schutzgut Tiere und Pflanzen, Bestand und Auswirkungen Fauna (Anlage 3) im Maßstab 1:2.500 sowie des

Maßnahmenplans im Maßstab 1:2.500. Daneben wurden auch die Erkenntnisse der lärmtechnischen Untersuchung mit einbezogen.

Die Inhalte der UVS sind hinreichend ermittelt und begründet und die Ergebnisse nachvollziehbar und plausibel. Sie stellen damit eine geeignete Grundlage zur Verwertung in der Umweltverträglichkeitsprüfung dar. Das Luftamt schließt sich im Folgenden den Bewertungen der UVS an und macht sich deren Inhalt zu Eigen. Insoweit ist es ausreichend, im Folgenden nur die wesentlichen Ergebnisse darzustellen und im Übrigen auf die UVS zu verweisen. Daneben wurden die Stellungnahmen der Behörden nach § 7 UVPG a.F. und die Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG a.F. sowie die Ergebnisse eigener Ermittlungen mit einbezogen.

2. Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen (§§ 11 f. UVPG a.F.)

2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum der UVS umfasst alle Gebiete mit vorhabensbedingten relevanten Umweltauswirkungen auf die maßgeblichen Schutzgüter. Die Abgrenzung des Gebiets erfolgt anhand der Kriterien Reichweite, Art und Intensität der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen unter Berücksichtigung der topografischen Verhältnisse des betroffenen Raums. Der sich hieraus ergebende Geländeumgriff gliedert sich in einen äußeren und einen inneren Betrachtungsraum. Der äußere Betrachtungsraum orientiert sich an der 40 dB(A)-Isophone (Nachtzeitraum) des betriebsbedingten Gesamtlärms (Flug- und Bodenlärm). Dieser Betrachtungsraum wurde im Bereich des Siedlungsrandes von Oberschleißheim erweitert. Der innere Betrachtungsraum reicht im Westen innerhalb des Waldes über die Jägerstraße bis an den von Süden nach Norden verlaufenden, bereits vorhandenen Waldweg. Im Süden geht der Untersuchungsraum bis an die Königstraße; im Norden erstreckt sich der Untersuchungsraum bis zum Weg, der die Jägerstraße mit der Münchner Allee verbindet und von Westen nach Osten verläuft. Zur Erfassung und Bewertung der funktionalen Zusammenhänge der Flora beim Schutzgut Tiere und Pflanzen wurde ein umfangreicherer Untersuchungsraum angesetzt, der insbesondere die im Bereich Hochmutting vorhandenen Magerrasenstrukturen, den Korbinianiwald, das Wäldchen östlich des Polizeigeländes sowie Feldgehölz einschließlich Alleen und Hecken und den nördlichen Siedlungsrand von Oberschleißheim einschließt (vgl. S. 24 ff. der UVS).

2.2 Methodik der UVS

Die Methodik der UVS ist fachlich einwandfrei. Sie ist plausibel und berücksichtigt alle von dem Vorhaben ausgehenden Umweltauswirkungen. Die gegen die UVS insoweit erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen. Nach dieser Methodik und in Anlehnung an § 6 UVPG a.F. erfolgt in der UVS zunächst im Zusammenhang mit der Raumanalyse die Beschreibung des Vorhabens, die Beschreibung und Bewertung des berührten Raums, die Beschreibung von Vorsorge-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt. Zugleich werden bei erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft Vermeidungs- und Auswirkungsminderungsmaßnahmen aufgezeigt (vgl. S. 25 ff. UVS).

2.3 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben wird auf den Seiten 32 ff. der UVS ausführlich beschrieben.

Dabei werden insbesondere die Anlagenelemente Abstell- und Wartungshalle sowie angrenzende Lager- und Technikräume, Verwaltungstrakt- und Dienstgebäude, Vorfeld, Hubschrauber-Stellplätze einschließlich Tankstelle, Betriebsstraße, Kfz-Parkplätze sowie Rollbahn und Schwebeflugweg dargestellt.

Zum Betrieb werden die prognostizierten Flugbewegungen beider Hubschrauberstaffeln einbezogen, aber auch die Geräusche durch den Luftverkehr am Boden sowie des sonstigen bodengebundenen Betriebs. Ebenso berücksichtigt die UVS die geplanten Übungs- und Trainingsflüge (vgl. S. 33 der UVS).

Auch die Baudurchführung wird erläutert (vgl. S. 34 der UVS).

2.4 Schutz- und Vorranggebiete, amtliche Programme und Pläne

Die UVS erfasst alle auswirkungsrelevanten Schutzgebiete (vgl. S. 38, 52 ff. der UVS).

Westlich, östlich und nördlich des Vorhabensgebiets befindet sich das FFH-Gebiet „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“ (7735-371) mit großflächigen Kalkmagerrasenflächen, lichten Mischwaldbeständen und artenreichen Flachland-Mähwiesen.

Im Umfeld des Vorhabens befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Münchner Norden im Bereich der Gemeinden Garching b. München, Ober- und Unterschleißheim“.

Der Vorschlag für das Wasserschutzgebiet des Zweckverbands „Wasserversorgung Unter- und Oberschleißheim“ zur Erweiterung dieses Wasserschutzgebiets wurde einbezogen.

2.5 Beschreibung und Bewertung der Umwelt im Bestand gemäß § 11 UVPG a.F. und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gem. § 12 UVPG a.F.

2.5.1. Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit

Die Beurteilung des Schutzguts Mensch orientiert sich insbesondere an den Kriterien Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie Gesundheit und Erholungs- und Freizeitfunktion. Das Schutzgut Mensch wird insbesondere in der UVS umfassend beleuchtet (vgl. S. 38 ff. der UVS). Das Luftamt schließt sich den Inhalten der UVS an.

2.5.1.1. Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie Gesundheit

Im Bestand befinden sich innerhalb des Untersuchungsraums keine Wälder mit besonderer Bedeutung für den Lärm- sowie Sichtschutz gemäß dem Waldfunktionsplan. Zum äußeren Untersuchungsbereich fällt die Lage im Verdichtungsraum der europäischen Metropolregion München auf. Oberschleißheim ist im Regionalplan München als Siedlungsschwerpunkt einer Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung ausgewiesen. Zwischen den Siedlungsflächen sind allerdings Freiräume mit guter Strukturvielfalt vorhanden.

Wesentliche Vorbelastungen betreffen insbesondere die Schallimmissionen der Verkehrsanlagen im Untersuchungsraum, vorrangig Fern- und Staatsstraßen, die teilweise beachtliche Lärmpegel verursachen. Für das im Gemeindegebiet Oberschleißheim liegende Gut Hochmutting ist gemäß Lärmbelastungskataster Bayern ein L_{DEN} -Wert im Bereich von 55 dB(A) angegeben; die Nachtpegel liegen bei 50 dB(A). Im Siedlungsbereich westlich der Ferdinand-Schulz-Allee in Oberschleißheim liegen die Straßenlärmpegel allerdings unterhalb 55 dB(A) (L_{DEN}).

Die Auswirkungsprognose und die Bewertung der Auswirkungen ergeben temporäre und dauerhafte Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen, die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung betrachtet, aber im Abschnitt „Erfordernisse des Lärmschutzes“ ausführlich dargestellt werden. In den Unterlagen befinden sich auch aussagefähige Pläne mit flächenhaften Darstellungen der unterschiedlichen Pegelbereiche im Tag- und Nachtzeitraum; diese Unterlagen werden im Abschnitt „Erfordernisse des Lärmschutzes“ beschrieben. Der Abstand des Vorhabens zu den nächstgelegenen Wohngebäuden in Oberschleißheim (Ortsteil Hochmutting) beträgt ca. 1.000 m; andere Wohnlagen sind deutlich weiter entfernt.

Zur Höhe der Lärmpegel ist festzustellen, dass die Zumutbarkeitsschwelle der Tag-Schutzzone 1 nach dem FluglärmG (Dauerschallpegel oberhalb 60 dB(A)) mit Ausnahme des westlichen Bereichs von Hochmutting und der Jakobsklause an keiner Wohnbebauung erreicht wird und der Wert der Tag-Schutzzone 2 (55 dB(A)-Dauerschallpegel) in Ostrichtung die Ortslagen Hochmutting,

Jakobsklause und das Sondergebiet Hochbrück, in Südrichtung die nördliche Bebauung des Hasenbergls und in Westrichtung die Fasanerie, die Ost- und Westpreußensiedlung sowie die Jugendbegegnungsstätte am Tower berührt. Der für ein allgemeines Wohngebiet geltende Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) erfasst Wohngebiete mit Bauleitplanung nur bezogen auf einzelne Teilgebiete.

Im Nachtzeitraum wird die Zumutbarkeitsschwelle (Nacht-Schutzzone nach FluglärmG: Dauerschallpegel von 50 dB(A)) ausschließlich im westlichen Bereich der östlich des Vorhabens gelegenen Bebauung von Hochmutting und im westlichen Bereich der östlich bzw. südöstlich gelegenen Bebauungen der Jakobsklause teilweise erreicht; hierbei handelt es sich um Siedlungslagen, die nach dem Flächennutzungsplan Flächen für die Landwirtschaft oder für kirchliche Zwecke sind.

Für die unterhalb der An- und Abflugrouten liegenden Bebauungen können Maximalpegel von 85 dB(A) – 90 dB(A) erreicht werden; das Maximalpegel-Häufigkeitskriterium in der Nacht von mindestens 6 Überschreitungen mit mehr als 53 dB(A) wird nicht erreicht.

Für das Schutzgut Mensch treten temporäre Beeinträchtigungen während der Bauphase auf.

Im Übrigen wird auf die UVS (dort Seiten 45 ff.) verwiesen.

2.5.1.2. Erholungs- und Freizeitfunktion

Im Untersuchungsraum liegen Schutzgebiete nach Naturschutzrecht sowie das Baudenkmal Parkanlage Schlosspark Schloss Schleißheim. Durch die hohe Siedlungsdichte im Ballungsraum werden die Erholungs- und Freizeitbereiche im Untersuchungsraum intensiv zu Zwecken der Naherholung und zur sportlichen Betätigung genutzt. Dabei bilden die Einrichtungen des Deutschen Museums sowie die Schlossanlage einen Schwerpunkt dieser Erholungs- und Freizeitfunktion.

Die Auswirkungen auf die Schutzgebiete werden insbesondere bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen dargestellt. Das Vorhaben selbst wird innerhalb des bereits vorhandenen Geländes der Bundespolizei realisiert, das bereits jetzt aus Sicherheitsgründen nicht öffentlich zugänglich ist. Insoweit werden durch das Vorhaben keine erholungsrelevanten Flächen in Anspruch genommen. Durch die Schallimmissionen, die aus dem Betrieb der Hubschrauber der Bundes- und der Landespolizei resultieren, werden im näheren Bereich zu dem Flugplatzstandort (Jägerstraße und Münchner Allee) die Erholungs- und Freizeitfunktion erheblich beeinträchtigt, für die weiter entfernt

liegenden Freizeiteinrichtungen im südlichen Siedlungsrand von Oberschleißheim, insbesondere das Schloss Schleißheim mit Park, sind die Beeinträchtigungen allerdings deutlich geringer.

2.5.2. Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt

Gemäß der Ausstattung an Biotoptypen bietet das Flugplatzareal günstige Bedingungen für die Tierwelt. Dies betrifft insbesondere die Tierartengruppen Vögel, Fledermäuse, Tagfalter einschließlich tagaktiver Nachtfalter, Heuschrecken und Reptilien.

Die UVS bezieht in ihrer Betrachtung und Bewertung die Ergebnisse der durchgeführten Kartierungen sowie vorhandene Daten der bayerischen Artenschutzkartierung (ASK-Daten) des Landesamtes für Umwelt ein.

Die Kartierung von 2016 ergab 33 Vogelarten, davon wurden Brutvögel, aber auch Durchzügler/Nahrungsgäste festgestellt.

Im engeren Betrachtungsraum wurden bereits bei Kartierungen in 2008 sichere Flugnachweise beispielsweise des Großen Abendseglers und des Großen Mausohrs festgestellt. Auch bei der Kartierung in 2016 wurde das Große Mausohr gesehen.

Die UVS enthält die Kartierungsdaten für die Heuschrecken. Im Rahmen der Erstellung der UVS wurden für eine Neukartierung sieben Probeflächen zur Erfassung des Heuschreckenvorkommens erfasst. Dabei wurden 15 Heuschreckenarten nachgewiesen.

Der Gutachter führte 2011 - 2015 ein Monitoring für Tagfalter durch. Im Jahre 2015 wurden weniger Arten nachgewiesen als in den Vorjahren.

Im Rahmen der Kartierungen wurden auch Feldhasen, Füchse und Zauneidechsen gesichtet. Die Ergebnisse der Zauneidechsenerfassung der vergangenen drei Kartierungen zeigen, dass das Bauvorhaben der Bundespolizei-Fliegerstaffel insgesamt zu keiner wesentlichen Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Zauneidechsenpopulation führte.

Im Übrigen wird auf die umfangreiche und schlüssige Darstellung in der UVS (dort S. 54 ff.) hingewiesen.

Die UVS bearbeitet in einem weiteren Schritt die Auswirkungsprognose und die Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere. Dabei wurde auf prägende, seltene oder geschützte Tierarten abgestellt.

Das Vorhaben führt zu keinen relevanten anlagebedingten Verlusten von Gehölzstrukturen und Wäldern, so dass insoweit diesen Lebensraum bewohnende oder Wert gebende Vogelarten, z.B. Hausrotschwanz und Star, nicht beeinträchtigt werden. Allerdings sind bauzeitliche und dauerhafte

Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Feldsperlings möglich, da dieser direkt im Eingriffsbereich brütet. Hierfür muss daher eine vorgezogene CEF-Maßnahme durchgeführt werden, um die Funktion der beeinträchtigten Lebensräume für die lokalen Populationen zu gewährleisten.

Trenn- oder Barrierewirkungen für die erfassten Vogelarten sind nicht zu erwarten. Die temporäre Bautätigkeit hat keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Vögel. Durch die Zunahme der Flugbewegungen und die dadurch hervorgerufenen Schallimmissionen kann die Kommunikation unter den Vögeln eingeschränkt werden, auch sind einzelne Schreckreaktionen möglich. Andererseits wird nach Realisierung des Vorhabens durchschnittlich alle 41 Minuten eine Flugbewegung stattfinden (vor Verwirklichung des Vorhabens höchstens etwa alle 100 Minuten). Im Nachtzeitraum erhöht sich die Anzahl der vorhabensbedingten Flüge von durchschnittlich 1,5 auf 3,5.

Den vorkommenden Vögeln verbleibt daher relativ viel Zeit zur akustischen Kommunikation. Die Lärmpausen bieten hierfür noch ausreichend Gelegenheit. Insofern sind keine erheblichen nachteiligen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Das Hovern erfolgt auf der Übungsfläche südwestlich des Lande-H, die bereits von der Bundespolizei seit Jahren für Übungs- und Trainingsflüge genutzt wird. Bei den Kartierungen der Brutvögel konnten dennoch in diesem Bereich Reviere der Feldlerche und der Wiesenschafstelze nachgewiesen werden. Diese Vögel besetzen diese Flächen also trotz Hovers der Bundespolizei. Für die zusätzlichen Übungs- und Trainingsflüge der Polizeihubschrauberstaffel Bayern kann insoweit angenommen werden, dass hieraus keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen entstehen, vorsichtshalber – bis ggf. weitere Erkenntnisse vorliegen – wird jedoch im Brutzeitraum von Feldlerche und Wiesenschafstelze durch die Polizeihubschrauberstaffel Bayern auf das Hovern verzichtet.

Insgesamt sind daher durch die bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Populationen der Vögel zu erwarten.

Die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen führen insgesamt für die Fledermäuse zu keinen erheblichen nachteiligen Auswirkungen. Als nicht erheblich werden auch die Auswirkungen auf die erfassten Heuschrecken- und Schmetterlingsarten bewertet. Dies betrifft auch die weiteren Tierarten, z.B. Zauneidechsen.

Insgesamt schließt sich das Luftamt der schlüssigen Darstellung der Auswirkungsprognose und der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere in der UVS an (vgl. S. 71 ff.).

2.5.3. Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt

Im Rahmen der Bestandsbeschreibung und -bewertung untersucht die UVS die hiervon betroffenen Schutzgebiete und Ausweisungen in Fachplänen. Westlich, östlich und nördlich des Vorhabensbereichs befindet sich das FFH-Gebiet „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“ (7735-371), das großflächige Kalkmagerrasen mit kontinentalen, submediterranen und alpinen Floren- und Faunenelementen sowie lichte Mischwaldbestände und artenreiche Flachland-Mähwiesen der Münchner Schotterebene enthält. Die Baumaßnahme reicht ca. 18 m in das FFH-Gebiet hinein. Insoweit werden Flächen des FFH-Gebiets in Anspruch genommen. Allerdings handelt es sich dabei um kleine Flächen, auf denen keine FFH-Lebensraumtypen vorhanden sind, so dass insoweit die Beeinträchtigung des FFH-Gebiets als nachrangig einzuordnen ist.

Außerdem wird vom Vorhaben das kartierte Biotop Nr. 7735-0133 „Heideflächen südlich von Oberschleißheim“ und Nr. 7735-0139 „Magerrasenbrache bzw. Sukzessionsfläche westlich Hochmutting“ in Anspruch genommen.

Für die Pflanzenwelt ist das Flugplatzareal von besonderer Bedeutung, insbesondere wegen des Kalkmagerrasens, aber auch des ertragsschwachen, ökologisch jedoch mittel-hochwertigen Wirtschaftsgrünlands sowie Sukzessions- und Gehölzbeständen im Randbereich des Geländes. Im Vorhabensbereich wurde eine Erhebung der Biotop- und Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie durchgeführt. Im direkten Umgriff des Vorhabens befinden sich im Wesentlichen exzessiv Grünland mit mäßig artenreichen Säumen und Staudenfluren sowie Initialgebüsch. Der umfangreichere innere Betrachtungsraum im Norden ist geprägt von Magerrasenstrukturen und Grünlandbereichen, die überwiegend als Lebensraumtypen Kalkmagerrasen und Brachestadium sowie magere Flachland-Mähwiesen erfasst wurden und einen hohen Biotopwert besitzen.

Vorbelastungen, insbesondere durch den Straßenverkehr in Gestalt von Luftschad- und Nährstoffen sind vorhanden.

Im Übrigen wird auf die Bestandsbeschreibung und -bewertung der UVS (dort S. 52 ff.) verwiesen.

Im Hinblick auf die Auswirkungsprognose und Bewertung der Auswirkungen wird die Inanspruchnahme, insbesondere die Überbauung von FFH-Flächen (0,23 ha) und von teilweise gesetzlich geschützten Biotopen (1,89 ha) als erhebliche nachteilige Auswirkung bewertet. Allerdings werden keine hochwertigen Biotope in Anspruch genommen, sondern lediglich mittelwertige Biotop-/Nutzungstypen, insbesondere extensiv genutzte Grünländer. Bei den

Verbrennungsvorgängen im Zusammenhang mit den Flugbewegungen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern werden u.a. Stickoxide freigesetzt, die ggf. zu eutrophierenden Stickstoffeinträgen führen können. Im Schwerpunkt wegen der stark frequentierten Straßen, insbesondere der Autobahnen, werden schon Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte und Umweltstandards der 22. Verordnung zur Ausführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (22. BImSchV), nämlich $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$, erreicht oder überschritten. Durch durchschnittlich täglich ca. 10 - 15 Flugbewegungen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern wird jedoch kein relevanter Zusatzbeitrag geleistet, so dass insoweit erhebliche nachteilige Auswirkungen durch den Flugbetrieb nicht zu erwarten sind (vgl. UVS S. 70).

2.5.4. Schutzgut Boden

Die UVS verwendet bei der Methodik der Bestandserfassung und -bewertung die Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der Planung – Bewertung natürlicher Bodenfunktionen und Umsetzung in Planungs- und Genehmigungsverfahren“ des Bayerischen Landesamts für Umwelt. Für die Methodik der Auswirkungsprognose und der Bewertung der Auswirkungen wurden mögliche schädliche Bodenveränderungen in Folge von Versiegelung, Veränderung von Boden und bauzeitlicher Beeinträchtigung von Böden betrachtet.

Im Untersuchungsraum gibt es keine Geotope oder Wälder mit besonderer Bedeutung für den Bodenschutz gemäß Waldfunktionsplan.

Bedingt durch die Wasserdurchlässigkeit des Schotterkörpers im ebenflächigen Naturraum der Münchner Schotterebene liegen grundwasserferne Verhältnisse und trockene Standortbedingungen vor. Der Lebensraum zeichnet sich durch Nährstoffarmut und geringes Wasserangebot aus; seine Funktion wird wegen des naturnahen Zustands als hoch eingestuft. Wegen der starken Durchlässigkeit des Bodens wird die Ausgleichsfunktion im Wasserkreislauf ebenfalls als hoch eingeschätzt. Die Filter- und Pufferfunktion wird allerdings als gering bewertet. Die natürliche Ertragsfunktion im Hinblick auf die Oberbodenmächtigkeit wird als mittel eingestuft.

Für das Schutzgut Boden bestehen Vorbelastungen durch Altlasten in Folge von Bombentrichtern und Wasserrückhaltebecken. Das Areal diente schon seit langer Zeit als Flugplatz und nach Kriegsende 1945 wurden dort beträchtliche Mengen an Kriegs- und Bauschutt vergraben. Zur Altlastensituation liegt ein Gutachten vor, das eine Altlastendetailerkundung enthält.

Anlagebedingt werden durch die Gebäude- und Außenanlagen ca. 1,82 ha Fläche neu versiegelt; diese Flächen verlieren damit dauerhaft ihre Bodenfunktionen. Andererseits werden 41 m^2

entsiegelt und begrünt. Für Versickerungsmulden und Grünland werden zusätzlich temporär ca. 1,62 ha Fläche in Anspruch genommen; diese Flächen können nach Bauabschluss wieder ihre Funktionen für den Haushalt übernehmen, allerdings wird die Leistungsfähigkeit der Bodenfunktionen nicht vollständig wiederhergestellt, da Bodenschichtung und Bodenzusammensetzung teilweise verändert werden.

Wegen der unvermeidbaren Neuversiegelung werden die vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Boden als erheblich nachteilig eingestuft. In Folge von Nutzung von Auftaumittel im Winter ist eine geringe Anreicherung von Nähr- und Schadstoffen im Boden im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens zu erwarten, die aber als nicht erheblich eingestuft wird.

Im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen wird auf einer Ackerfläche großflächig extensives Grünland entwickelt. Für diese Flächen werden die Bodenfunktionen aufgewertet.

Insgesamt werden daher die Auswirkungen für das Schutzgut Boden durch die Kompensations-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ausgeglichen. Im Übrigen wird auf die UVS (dort S. 76 ff.) verwiesen.

2.5.5. Schutzgut Wasser

Innerhalb des Untersuchungsraums liegen keine Oberflächengewässer. Insoweit war nur der Themenbereich Grundwasser zu behandeln.

Das Vorhaben befindet sich nach dem Vorschlag für ein Wasserschutzgebiet des Zweckverbandes zur Wasserversorgung Unter- und Oberschleißheim im Bereich der weiteren Schutzzone III b. Die in dieser Schutzzone verbotenen oder beschränkt zulässigen Handlungen, z.B. Kleinkläranlagen mit biologischer Reinigungsstufe oder die Verwendung von Pflanzenschutzmitteln, stellen daher keinen Konflikt zum Vorhaben dar.

Wegen geringer leichtflüchtiger Stoffe im Grundwasser des Quartärs und im oberen Teilstockwerk des Tertiärs liegt eine geringe Vorbelastung vor.

Durch die Versiegelung der Fläche verliert diese insoweit ihre Versickerungsfähigkeit. Durch geringe Straßenbreiten und Stellplätze mit versickerungsfähigem Pflaster werden die Beeinträchtigungen minimiert. Außerdem wird die Niederschlagsentwässerung der befestigten Flächen und der Gebäudedächer über überirdische Versickerungsflächen gewährleistet. Eine

relevante Veränderung der Grundwasserneubildung und damit eine Beeinträchtigung des o.g. Schutzgebietsvorschlages werden nicht angenommen.

Die Gebäude sind nur teilweise unterkellert; anlagebedingte Eingriffe in den Grundwasserhaushalt durch ggf. entwässernde oder stauende Wirkungen der baulichen Anlagen sind hierdurch nicht gegeben. Ebenso können Beeinträchtigungen der Grundwasserverhältnisse in Folge der geringen Aushubtiefe und der geringen Fläche des Kellerbereichs ausgeschlossen werden. Dies betrifft auch Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel oder die Grundwasserverhältnisse durch die erhöhten Flugbewegungen. Insgesamt sind durch das Vorhaben daher keine erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen hinsichtlich des Grundwassers zu erwarten.

Die UVS behandelt auch die temporäre und dauerhafte Beeinträchtigung der Grundwasserqualität, z.B. durch Bodenverdichtung bei Einsatz schwerer Maschinen, betriebsbedingt anfallende Abwässer sowie in Sanitäranlagen anfallendes Schmutzwasser.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Abführung des anfallenden Abwassers sind unmittelbare Einträge von betriebsbedingten Schadstoffen nicht zu erwarten, so dass insoweit keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Grundwasserqualität zu befürchten sind (vgl. hierzu UVS S. 79 ff.).

2.5.6. Schutzgut Luft und Klima

Zur Methodik der Bestandserfassung und -bewertung sowie der Auswirkungsprognose und der Bewertung der Auswirkungen wird auf die UVS verwiesen (S. 82 ff.).

Bezogen auf das Schutzgut sind im Untersuchungsraum Bannwälder, Wälder mit besonderer Bedeutung für den Klimaschutz und Wälder mit besonderer Bedeutung für den Immissionsschutz vorhanden. Die mittlere jährliche Lufttemperatur im Untersuchungsraum liegt zwischen 7°C und 8°C und es gibt eine bis 240 Tage dauernde Vegetationsperiode. Die mittleren Feuchtigkeitsverhältnisse sind ausgeglichen, die Temperaturen hiernach mild. Im Untersuchungsraum befinden sich landwirtschaftliche Flächen ohne wesentliche Hangneigung. Auf den offenen Flächen wird Kaltluft produziert. Durch Mischwaldbestände wird das Klima ausgeglichen und eine positive Lufthygiene unterstützt.

Vorbelastungen für das Schutzgut liegen in Folge des Flugbetriebs der Fliegerstaffel Süd der Bundespolizei vor. Die Hallen für diese Hubschrauber bilden eine Barriere in Bezug auf Kaltluftabfluss- und Frischluftbahnen.

Unter Berücksichtigung dieser Vorbelastungen liegt im Untersuchungsraum insgesamt aber ein hoher funktionaler Wert für das Schutzgut vor.

Wälder mit besonderer Bedeutung für das Klima und den Immissionsschutz werden nicht in Anspruch genommen, hingegen aber Offenlandflächen. Letztere sind aber im Vergleich zur gesamten Offenlandfläche gering.

Die klimatische Funktion des Gebiets wird hierdurch nicht eingeschränkt; erhebliche nachteilige Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Die Barrierewirkungen für den Kaltluftfluss durch die Gebäude von Landes- und Bundespolizei mit ihrer länglichen Ausdehnung von ca. 350 m liegen ohne direkten Siedlungsbezug, so dass insgesamt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch die mögliche Trennwirkung auf das Schutzgut zu erwarten sind.

Die in Folge des Baustellenverkehrs und der Baumaschinen imitierten Luftschadstoffe und Stäube stellen aufgrund der großen Entfernung zu den nächstgelegenen Wohngebäuden und den Verdünnungseffekten keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch temporäre Staub- und Schadstoffimmissionen dar.

Auf die Ausführungen in der UVS (dort S. 82 ff.) wird verwiesen.

Im Übrigen führt das Änderungsvorhaben zu keiner relevanten lufthygienischen Belastung.

2.5.7. Schutzgut Landschaft

Die Methodik der Bestandserfassung und -bewertung sowie der Auswirkungsprognose und der Bewertung der Auswirkungen ergibt sich aus S. 86 ff. der UVS.

Im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens befinden sich das Landschaftsschutzgebiet „Münchner Norden im Bereich der Gemeinden Garching b. München, Ober- und Unterschleißheim“. Flächen innerhalb dieses Landschaftsschutzgebiets werden nur in geringem Umfang durch den vorgesehenen Sicherheitszaun im Osten sowie die vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen bzw. Baufelder im Osten und Westen in Anspruch genommen. Flächen innerhalb dieses Gebietes werden allerdings nur in sehr geringem Umfang und überwiegend nur während der Bauzeit beansprucht, so dass insgesamt eine Verletzung des Schutzzwecks des Landschaftsschutzgebiets nicht vorliegt.

Der Untersuchungsraum liegt im nördlichen Bereich der Münchner Schotterebene, in der die Landnutzung durch landwirtschaftliche Flächen und Siedlungsflächen bestimmt wird. Die Landschaft hat durch vorhandene offene und nicht verbaute Flächen mit entsprechenden Sichtbeziehungen und den großflächigen Wäldern einen hohen funktionalen Wert.

Vorbelastungen gehen von den umliegenden Verkehrswegen und den Anlagen der Bundespolizei aus.

Von der als hochwertig eingestuften Landschaft gehen durch Überbauung dauerhaft ca. 1,82 ha Fläche verloren. Durch diese vergleichsweise geringe Flächeninanspruchnahme wird auch die Schönheit, Eigenart, Seltenheit und der Erholungswert von Natur und Landschaft nur kleinflächig beeinträchtigt.

Im südwestlichen Bereich des Vorhabens gehen Gehölze verloren, die einen positiven Effekt für das Landschaftsbild haben. Hierbei handelt es sich jedoch um keine erhebliche nachteilige Auswirkung.

Der Gebäudekomplex von Landes- und Bundespolizei stellt eine visuelle Barriere dar, die im Gesamten jedoch beschränkt ist; im Übrigen werden die Gebäude optisch durch die Pflanzung von Gehölzen eingebunden. Insgesamt können die Auswirkungen daher als nicht erheblich nachteilig beurteilt werden.

Die Schallimmissionsbelastung durch den zusätzlichen Flugverkehr kann zu einer Beeinträchtigung des Landschaftserlebnisses beitragen. Die Frequenz der Flugbewegungen erhöht sich. Dies stellt zwar eine Beeinträchtigung im Bereich der Flugkorridore dar, aufgrund der aber nach wie vor langen Ruhezeiten zwischen diesen Flugbewegungen werden diese Beeinträchtigungen nicht als erheblich nachteilig für die Landschaft eingestuft.

Im Übrigen wird auf die UVS (dort S. 86 ff.) verwiesen.

2.5.8. Schutzgut Kultur - sonstige Sachgüter

Bezüglich des Vorkommens von Bodendenkmälern im direkten Bereich der Baumaßnahme gibt es keine Hinweise. Unmittelbar südlich der Baumaßnahme befinden sich zwei Flugzeughallen, die als Baudenkmäler unter Denkmalschutz stehen. Diese Gebäude bleiben vom Vorhaben unberührt.

Innerhalb des inneren Betrachtungsraums liegt ein historischer Flugplatz, der mit seiner über 100-jährigen Geschichte selbst kulturhistorische Bedeutung hat.

Bau- und Bodendenkmäler werden nicht berührt; projektbedingte Verluste durch dauerhafte Flächeninanspruchnahmen können ausgeschlossen werden.

Die kürzeste Entfernung der denkmalgeschützten Flugzeughallen zur neuen Halle der Landespolizei beträgt ca. 50 m; dies verändert insoweit die Umgebung der Denkmale. Die zukünftige Nutzung entspricht jedoch der historisch geprägten Nutzung des Geländes. Vor diesem Hintergrund wird die Veränderung der Umgebung der denkmalgeschützten Flugzeughallen nicht als erheblich nachteilig bewertet.

Insgesamt sind bei Bau- und Bodendenkmälern vorhabensbedingt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten; im Übrigen wird auf die UVS (dort S. 90 ff.) verwiesen.

2.6. Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern

Wechselwirkungen sind Wirkungsbeziehungen im Wirkungsgefüge der Umwelt, soweit sie aufgrund zu erwartender Projektauswirkungen von entscheidungserheblicher Bedeutung sein können. Darauf aufbauend lassen sich „Auswirkungen in Folge von Wechselwirkungen“ definieren als entscheidungserhebliche, projektbezogene Umweltauswirkungen. Hierbei spielt das kumulative Zusammenwirken mehrerer Wirkpfade eine Rolle, vgl. S. 92 ff. der UVS.

Die UVS weist nach, dass über die bereits schutzgutbezogene Abarbeitung der Umweltauswirkungen zusätzliche wesentliche Wechselwirkungen nicht festzustellen sind.

Beispielsweise wurden die lufthygienische Vorbelastung und ihre Auswirkungen auf die Vegetation durch Luftschadstoffe oder Düngeeffekte in Folge von Nährstoffeinträgen im Rahmen des Schutzguts Pflanzen und Tiere berücksichtigt. Gleiches betrifft auch die Lärmeinwirkungen und ihre belastende Wirkung auf die Umwelt. Außerdem wurden negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch die neuen Baukörper im Hinblick auf die Erholungs- und Freizeitfunktion geprüft; vgl. im Übrigen UVS S. 93 ff.

2.7. Landschaftspflegerische Maßnahmen

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen werden zusammen mit der UVS dargestellt und befinden sich dort auf den Seiten 98 ff.

Die Ableitung des Ausgleichsbedarfs erfolgt nach den Vorgaben der Bayer. Kompensationsverordnung (BayKompV). Der Ausgleichsbedarf führt bei Eingriffen in ca. 3,43 ha Biotopfläche zu einem Kompensationsbedarf von 181.280 Wertpunkten. Das Maßnahmenkonzept enthält Schutzmaßnahmen, Maßnahmen zur Minderung und Wiederherstellung sowie Gestaltungsmaßnahmen und Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen. Dem naturschutzrechtlichen Ausgleichsbedarf von 181.280 Wertpunkten steht ein Kompensationswert von einer gleichen Anzahl von Wertpunkten gegenüber (das bedeutet 4,53 ha).

Insgesamt bewertet die Untersuchung bei fachgerechter Ausführung der vorgesehenen Maßnahmen die Eingriffe in Natur und Landschaft als kompensiert, vgl. S. 98 ff. der UVS.

3. Zusammenfassung

Das Vorhaben hat teilweise erhebliche Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter des UVPG a.F. Hierbei fallen bauliche Maßnahmen ins Gewicht, welche sowohl Auswirkungen auf die Vegetation als auch Bodenfunktion sowie Tierlebensräume zur Folge haben. Der unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen verbleibende Verlust an Flächen ist nur vertretbar, soweit geeignete Kompensationsflächen in angemessenem Umfang bereit- und hergestellt werden können. Die Kompensationsmaßnahmen werden als ausreichend angesehen.

Die in diesem Zusammenhang betrieblichen Lärmzunahmen an einzelnen Wohnlagen in der Umgebung des Hubschraubersonderlandeplatzes sind in der UVS ebenfalls behandelt und bewertet worden.

III. Materiell-rechtliche Würdigung

1. Rechtmäßigkeit der Planung

Das Vorhaben wird zugelassen, da es neben den verwaltungseigenen Interessen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern zugleich auch dem öffentlichen Polizei- und Sicherheitswesen dient und insoweit auch im öffentlichen Wohl, unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten und damit gerechtfertigt ist. Das planfestgestellte Ausbauvorhaben berücksichtigt aber auch ausreichend die Anforderungen des Abwägungsgebotes.

2. Planrechtfertigung, Funktion des Hubschraubersonderlandeplatzes

Das antragsgegenständliche Vorhaben erfüllt das fachplanerische Erfordernis der Planrechtfertigung. Die Planrechtfertigung ist ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und Ausprägung des auf Art. 20 Abs. 3 GG gründenden Verfassungsprinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Diesem Erfordernis ist genüge getan, wenn für das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf besteht, mithin also die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des zur Planfeststellung nachgesuchten Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn dieses vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073.04, juris Rn. 182, sowie Urteil vom 26.04.2007, Az. 4 C 12.05, juris Rn. 45).

Damit verbinden sich grundsätzlich zwei Voraussetzungen:

Die erste ist erfüllt, wenn das antragsgegenständliche Vorhaben den (nicht abschließend normierten) Zielen des LuftVG entspricht, also fachplanerische Zielkonformität aufweist. Die mit der Änderung des Flugbetriebs, in Gestalt der Erweiterung der Nutzungsberechtigten und der baulichen Anlagen verfolgten Ziele, haben luftverkehrliche Zwecke und stehen daher im Einklang mit den Zielen des LuftVG. Die Sinnhaftigkeit des konkreten Zwecks – Landeplatz einer Polizeihubschrauberstaffel – ist unstrittig (siehe 2.1). Auf die Frage der Lokalisierung am gewählten Standort wird unten unter Punkt 2.3 näher eingegangen.

Die zweite Voraussetzung betrifft den enteignenden Zugriff auf privates Grundeigentum. Im vorliegenden Fall muss durch das Vorhaben kein Privateigentum in Anspruch genommen werden.

2.1 Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim

Am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim ist bislang alleine die Fliegerstaffel Süd der Bundespolizei ansässig.

Künftig wird der Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim zusätzlich von der Polizeihubschrauberstaffel Bayern mitgenutzt und die Polizeihubschrauber werden dort stationiert werden, da an diesem Standort die Planungsziele des Vorhabensträgers, u.a. einen planungssicheren und dauerhaften Betrieb in Zukunft zu gewährleisten, am besten verwirklicht werden können (vgl. hierzu auch Standortalternativenprüfung Ziffer 2.3).

Die Flüge der Polizeihubschrauberstaffel Bayern dienen einem hohen öffentlichen Interesse.

So kommen die Einsätze der Polizeihubschrauberstaffel Bayern der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zugute, insbesondere der Rettung von Leib und Leben von Personen, zudem wird man auch bei der Verbrechensbekämpfung aus der Luft unterstützend tätig, z.B. bei Tätersuchen nach Raubüberfällen.

2.2 Konkreter Bedarf für das Änderungsvorhaben, Prognose

2.2.1. Bedarf für das Änderungsvorhaben

2.2.1.1. Bauliche Änderungen

Das Änderungsvorhaben umfasst baulich die Errichtung eines Gebäudes mit entsprechenden land- und luftseitigen Außenanlagen. Diese baulichen Anlagen werden in der Antragsrklärung und -begründung des Staatlichen Bauamts München 1 (dort insbesondere S. 4 - 7) dargestellt. Darüber hinaus liegen mit den Erläuterungsberichten des Architekten Peter Poschenrieder die entsprechenden Gutachten zum Nachweis vor, dass die Anlagen die luftrechtlichen Normen und Verwaltungsvorschriften erfüllen. Schließlich bestehen entsprechende planerische Darstellungen, insbesondere der Lageplan im Maßstab 1:250.

Diese einzelnen baulichen Maßnahmen sind gerechtfertigt, weil für sie, nach Maßgabe der vom LuftVG verfolgten Ziele, in Anwendung auf den konkreten Einzelfall ein Bedürfnis besteht und die Maßnahmen vernünftigerweise geboten sind, um den am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim erweiterten Flugbetrieb regelkonform und betriebssicher abzuwickeln sowie alle luftfahrtrechtlichen Anforderungen zu erfüllen, die der Betrieb einer Hubschrauberstaffel mit sich bringt.

Der geplante Baukörper für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung im direkten baulichen Anschluss im Süden an den Neubau der Bundespolizei. In dem Gebäude befinden sich im Wesentlichen eine Wartungs- und Abstellhalle sowie Werkstatt-, Lager-,

Unterkunfts- und Verwaltungsräume. Die beiden Baukörper der Bundes- und der Landespolizei sollen einerseits einzeln gestaltet werden, zugleich eine schlüssige und zusammenhängende Gesamtform erzeugen.

Die landseitige Zufahrt erfolgt über die Jägerstraße. Die landseitigen Außenanlagen sehen ausreichend Stellplätze für PKW vor. Zugleich werden Baumpflanzungen vorgenommen, die in der Baumartenwahl die Vegetation der Umgebung aufgreifen, im Übrigen werden als Kompensationsmaßnahmen hochwertige offene Magerrasenflächen hergestellt.

Östlich des geplanten Gebäudekomplexes liegen die luftseitigen Außenanlagen, die insbesondere aus befestigten Vorfeld-, Tank- und Abstellflächen bestehen. Bei der Gestaltung der luftseitigen Außenanlagen werden die allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Anlage von Hubschrauberlandeplätzen sowie die entsprechenden Anforderungen internationaler Richtlinien berücksichtigt (vgl. hierzu dann Abschnitt „Eignung, Dimensionierung, Funktionalität“, Ziffer 3.1.1).

2.2.1.2. Betriebliche Änderungen

Die Planrechtfertigung für die betriebliche Änderung des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim ist gegeben.

Mit der Änderung soll der Betrieb der Polizeihubschrauberstaffel Bayern nach Sicht- und Instrumentenflugregeln bei Tag und bei Nacht auf dem Hubschraubersonderlandeplatz möglich sein.

Auf dem Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim sollen durch Änderung der Genehmigung der Anlage und des Betriebs die notwendigen Flüge der Bayerischen Polizeihubschrauberstaffel abgewickelt werden. Bei diesem Flugbetrieb handelt es sich nicht um einen – wie sonst im Bereich der Verkehrsflughäfen – planbaren Verkehr, sondern im Schwerpunkt um Einsatzflüge, die sich zeitlich und im Hinblick auf die Destination oft nicht länger im Vorfeld exakt festlegen lassen, sondern sich – insbesondere bezogen auf Notfalleinsätze – kurzfristig ergeben. Dies betrifft jedoch nicht alle Einsatzflüge. So finden auch Einsatzflüge und sonstige Flüge statt, die vorher geplant werden. Zugleich muss aber die Einsatzbereitschaft der Polizeihubschrauberstaffel angesichts des Zwecks ihres Betriebes bei Tag und notfalls auch bei Nacht möglich sein, auch bei ungünstigen Wetterlagen, die einen Betrieb lediglich nach Instrumentenflugregeln zulassen.

2.2.1.3. Zusammenfassung

Nach Überzeugung des Luftamts steht nach den vorgenannten Ausführungen grundsätzlich fest (s.u.), dass das planfestgestellte Vorhaben erforderlich ist. Dies folgt aus dem Umstand, dass die baulichen Anlagen und die betrieblichen Erweiterungen vernünftigerweise geboten sind, um den zweckentsprechenden Flugverkehr sicher und funktionell abzuwickeln. Der Freistaat Bayern hat nicht zuletzt auch die allgemeine öffentliche Aufgabe, mit dem Betrieb seiner eigenen Polizeihubschrauberstaffel an einem hierfür geeigneten Standort in erheblicher Weise zur öffentlichen Sicherheit und Ordnung beizutragen. Im Übrigen wird auf die weiteren Ausführungen in diesem Bescheid, insbesondere diejenigen zur Alternativenprüfung und zur Abwägung verwiesen.

2.2.2. Prognose

2.2.2.1. Allgemeine Grundlagen

Das Änderungsvorhaben dient der Durchführung der notwendigen Einsatzflüge der Polizeihubschrauberstaffel Bayern (am Standort Oberschleißheim). Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens waren daher zum einen die durch die Ansiedlung Polizeihubschrauberstaffel Bayern am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim neu hinzukommenden Flugbewegungen der Landespolizei und – im Sinn einer Betrachtung der Gesamtauswirkungen – die durch den bereits bestehenden Flugbetrieb der Bundespolizei (auch bezogen auf die Zukunft) stattfindenden Hubschrauberflüge zu ermitteln – dabei aufgeteilt in solche im Tag- und im Nachtzeitraum (nach FluglärmG).

Die Prognose der sich so ergebenden Flugbewegungen wird zwar in diesem Abschnitt dargestellt, hat jedoch in diesem Verfahren schwerpunktmäßig Bedeutung für die Abwägung mit den Erfordernissen des Lärmschutzes, aber auch des Naturschutzes und der Landschaftspflege, der kommunalen Planungshoheit sowie der Landesentwicklung und Regionalplanung. Die Ermittlung der Flugbewegungen in diesem Verfahren dient damit im Schwerpunkt der Auswirkungs- und nicht der Bedarfsprognose, da ein Bedarf für die Hoheitsflüge offensichtlich besteht und die Dimensionierung des Änderungsvorhabens sich daran bemisst, die aktuell vorhandenen und zukünftigen Polizeihubschrauber nebst Nebenanlagen in dem Staffelgebäude unterzubringen und die Flüge verkehrlich auf den luftseitigen Betriebsanlagen abzuwickeln.

Gleichwohl soll mit der Prognose der Flugbewegungen regelmäßig auch der Bedarf für das Änderungsvorhaben geprüft werden.

2.2.2.2. Konkrete Annahmen

2.2.2.2.1. IFR-Betrieb

Für den IFR-Betrieb werden jährlich insgesamt maximal 500 Flugbewegungen der Bundes- und Landespolizei zusammen angenommen, davon maximal 350 Flugbewegungen für die verkehrsreichsten sechs Monate.

Für die Nachtzeit ergibt sich eine jährliche Anzahl von 72 Flugbewegungen, davon 50 Flugbewegungen für die sechs verkehrsreichsten Monate.

2.2.2.2.2. VFR-Betrieb

Für den VFR-Flugbetrieb werden 2.500 jährliche Flugbewegungen der Bundespolizei und 1.750 Flugbewegungen für die sechs verkehrsreichsten Monate angenommen. Für den Nachtzeitraum sind dies 375 jährliche Flugbewegungen und 263 Flugbewegungen für die sechs verkehrsreichsten Monate.

Der Sichtflugverkehr der Polizeihubschrauberstaffel Bayern wird jährlich mit 3.500 Flugbewegungen prognostiziert, was für die sechs verkehrsreichsten Monate max. 2.450 Flugbewegungen bedeutet. Für den Nachtzeitraum sind dies 525 jährliche Flugbewegungen und 368 Flugbewegungen für die sechs verkehrsreichsten Monate.

Insgesamt geht das Luftamt somit von 6.000 Flugbewegungen im VFR-Verkehr aus, davon 4.200 in den sechs verkehrsreichsten Monaten.

Mit den Flugbewegungen im IFR-Verkehr bedeutet dies eine Annahme von insgesamt 6.500 jährlichen Flugbewegungen, davon 972 Flugbewegungen bei Nacht (Bundespolizei 411 Flugbewegungen und Landespolizei 561 Flugbewegungen).

2.2.2.2.3. Grundlagen der Annahmen

Die Flugbewegungen der **Bundespolizei** am Standort Oberschleißheim bewegten sich zwischen 2009 und 2015 – abgesehen von einem Ausreißer in 2015, bedingt durch den G7-Gipfel in Ellmau – zwischen 1.260 (2009) und 1.878 (2012). 2016 wurden 1.742 Flugbewegungen und 2017 1.800 Flugbewegungen durchgeführt. Die Anzahl der Nachtflüge lag im Zeitraum von 2014 bis 2017 zwischen 110 und 182 Flugbewegungen (2015 bleibt wegen dem Ausreißer G7-Gipfel unberücksichtigt). Bei Betrachtung der Gründe der Flüge und des Prognosehorizont 2027 bestehen keine Anhaltspunkte für eine relevante Veränderung dieser Schwankungsbreite. So stellen die

angenommenen 2.500 jährlichen Flugbewegungen (lediglich bezogen auf VFR-Betrieb) eine geeignete und zugleich hinreichend konservative Annahme dar.

Die Flugbewegungen der **Polizeihubschrauberstaffel Bayern** lagen im Zeitraum 2006 bis 2017 ebenfalls in einem typischen Korridorbereich, nämlich von 2.592 Flugbewegungen (2014) bis 2.965 Flugbewegungen (2007). 2016 fanden 2.728 und 2017 2.635 Flugbewegungen statt. Die Anzahl der Nachtflüge lag zwischen 486 (2014) und 619 (2016).

Die maßgeblichen Gesamtflugbewegungen der beiden Hubschrauberstaffeln lagen im Zeitraum 2009 bis 2017 (ohne G 7-Jahr 2015) zwischen 3.945 (2011) und 4664 (2012), dabei 2016 bei 4.470 und 2017 bei 4.436. Die Prognose liegt bei 6.500 Flugbewegungen und damit werden ca. 30 % mehr Flugbewegungen angesetzt, als im bisher höchsten hier einbezogenen Jahr (2012) tatsächlich durchgeführt wurden.

Die maßgeblichen Gesamtflugbewegungen bei Nacht lagen im Zeitraum 2014 bis 2017 (ohne G7-Jahr 2015) zwischen 614 (2014) und 775 (2017) Flugbewegungen. Die Prognose liegt bei 972 Flugbewegungen und damit wurden ca. 20 % mehr Flugbewegungen angesetzt, als im bisher höchsten hier einbezogenen Jahr (2017) durchgeführt wurden.

2.2.2.3. Begründung der Prognose

Das Luftamt schließt sich den vorgelegten Annahmen und Aussagen zu den Gesamtflugbewegungen am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim zum Prognosezeitpunkt 2027 an. Der Sachverhalt wurde zutreffend ermittelt, die Eingangsdaten sind ordnungsgemäß und das Ergebnis ist plausibel. Bestehende Restunsicherheiten werden im Rahmen der Abwägung und durch geeignete Nebenbestimmungen ausgeglichen.

Während bei der wesentlichen Erweiterung eines Verkehrsflughafens typischerweise eine Passagierprognose vorgelegt werden muss und die Passagierzahlen dann auf bestimmte Flüge gemäß eines Prognoseflugplans verteilt werden, um dann eine hieraus sich ergebende Prognose der Flugbewegungen zum Prognosezeitpunkt zu erlangen (so geschehen beispielsweise im Planfeststellungsverfahren für eine 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München sowie im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrsflughafens Memmingen), ist im hier zu entscheidenden Planfeststellungsantrag zur Ansiedlung einer hoheitlichen Polizeihubschrauberstaffel die Situation grundlegend anders. Zum einen findet bereits kein Passagiertransport statt. An der allgemein zunehmenden Mobilität und sich daraus ergebenden Steigerungen der Flugbewegungen nimmt der Flugbetrieb der Polizeihubschrauberstaffel Bayern insoweit nicht teil. Das bei Verkehrsflughäfen mit Linien-/Pauschalflugverkehr die Flugbewegungsanzahl treibende Element der Passagiernachfrage nach Beförderungsleistungen ist

daher, bezogen auf das anhängige Planfeststellungsverfahren, nicht gegeben. Vielmehr bewegt sich der Gesamtflugbetrieb der Hubschrauberstaffeln mit bestimmten Schwankungen nach oben oder unten im Wesentlichen auf einem relativ gleichmäßigen Pfad (wie insbesondere auch die Präsentationen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern in den Erörterungsterminen anschaulich zeigten), ohne dass – abgesehen von besonderen Singuläreignissen mit großer Seltenheit wie z.B. der G7-Gipfel 2015 in Ellmau – eine im Sinn der Lärmauswirkungen (z.B. 3 dB(A) durch Verdoppelung der Flugbewegungen oder 2 dB (A) bei signifikanter Veränderung der Anzahl der Flugbewegungen) anhaltende auffällige Entwicklung nach oben oder unten festzustellen ist. Dies resultiert zum einen daraus, dass sich die für einen Hubschraubereinsatz relevanten Gefahrenlagen in den letzten Jahren/im letzten Jahrzehnt auf einem zahlenmäßig sich nicht signifikant ändernden Niveau bewegen, zum anderen trotz in manchen polizeilichen Bereichen häufigeren generellen Gefahrensituationen der Polizeihubschrauber nur in bestimmten dieser Situationen überhaupt zum Einsatz kommen kann.

Der Ansatz der Prognose der Hubschrauberstaffeln, dass zur Ermittlung der künftigen Flugbewegungen aus den Bewegungen der Vergangenheit geschlossen wird und – im Interesse einer bestmöglichen Berücksichtigung der Lärmauswirkungen – ein entsprechender Zuschlag bzw. eine Abrundung der Flugbewegungen nach oben erfolgt – wird vom Luftamt als geeignete Methode angesehen, rechtlich tragfähige und sachlich valide Annahmen für die zukünftigen Flugbewegungen zu treffen und damit sowohl den Bedarf als auch die Umweltauswirkungen der Hubschrauberflüge zu ermitteln und entsprechend in die Abwägung einzustellen. Die Prognose orientiert sich auswirkungsbezogen auch an einem ungünstigen Szenario, so dass das Maß an künftiger Mehrbelastung für die Umgebung des Flugplatzes tendenziell eher zu hoch als zu niedrig angesetzt wird, im Übrigen evtl. Unsicherheiten durch geeignete Nebenbestimmungen in diesem Bescheid ausgeglichen werden.

Zwar benennt der aktualisierte Antrag als Prognosejahr 2027 (ursprünglich war es 2021). Wegen der aufgezeigten langjährigen relativen Konstanz der Flugbewegungen sieht es das Luftamt als plausibel an, dass sich durch die Veränderung des Prognosejahrs keine inhaltliche Änderungen bei der Prognose der Flugbewegungen ergibt.

Auch zur Art des eingesetzten Fluggeräts (was dann bei der Prüfung der Eingangsdaten für das Lärmgutachten im Abschnitt zu den Erfordernissen des Lärmschutzes nochmals genauer dargestellt wird) setzt sich der Ansatz fort, eher lärmmäßig ungünstigere Annahmen zu treffen. Obwohl bei der Hubschrauberstaffel aktuell ausschließlich Muster des Typs „EC-135“ eingesetzt werden, werden die Annahmen zu den Flugbewegungen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern auf Grundlage des größeren Hubschraubertyps „EC-145“ getroffen – dies, obwohl gegenwärtig und auch in absehbarer

Zeit keine konkreten Planungen bestehen, ältere Hubschrauber des Typs „EC-135“ durch neuere des größeren Typs „EC-145“ zu ersetzen. Angesichts der langen Lebensdauer dieser Hubschrauber sieht es das Luftamt auch als unwahrscheinlich an, dass zum Prognosejahr 2027 alle vorhandenen Hubschrauber ausgetauscht sein werden. Nach Auskunft der Polizeihubschrauberstaffel Bayern kann es jedoch – ohne dass dies wahrscheinlich ist – nicht ausgeschlossen werden, dass sich künftige Einsatzlagen so entwickeln könnten, dass zu deren Bewältigung der größere Hubschraubertyp notwendig wäre. Insoweit kann der Einsatz dieser größeren Hubschrauber auch nicht völlig ausgeschlossen werden. Das Luftamt hält es angesichts der aktuellen Situation auch für vertretbar, zum Prognosejahr 2027 die Lärmberechnung auf der Grundlage der Hubschrauber „EC-135“ durchzuführen, da eben – außer Vermutungen und Wahrscheinlichkeitsüberlegungen – keine konkreten Anhaltspunkte oder gar Beschaffungen für den größeren Hubschraubertyp vorliegen. Der Vorhabensträger entschied sich jedoch nach Ablauf der ersten Anhörungsrunde dafür, bei dieser Annahme „auf Nummer sicher“ zu gehen und im Sinne einer bestmöglichen und maximal nachhaltigen Berücksichtigung der Anwohnerbelange die aktualisierte Lärmberechnung mit dem größeren Hubschraubertyp zu veranlassen. Da mit diesen Annahmen die Belange des Lärmschutzes in stärkerer Weise in das Verfahren eingebracht werden, hat das Luftamt Südbayern keine Einwände gegen diese Verfahrensweise des Vorhabensträgers – unabhängig davon, ob diese Annahmen rechtlich zwingend notwendig gewesen wären.

Letztlich hält das Luftamt auch die für 2027 prognostizierten jährlichen 972 Flugbewegungen im Nachtzeitraum am Standort für schlüssig. Das Luftamt verkennt hierbei nicht, dass sich die Gesamtzahl der nächtlichen Flugbewegungen aus der Summe der für die Bundespolizei prognostizierten Bewegungen und der für die Landespolizei prognostizierten Bewegungen zusammensetzt und die von der Landespolizei zuletzt in 2016 und 2017 durchgeführten Nachtflugbewegungen – allerdings in einem Bereich unter 10 % – höher lagen als diese Prognose, während die Nachtflüge der Bundespolizei sich auf deutlich niedrigerem Niveau bewegten.

Auch wenn die jüngsten Zahlen etwas höher lagen, ergibt sich hieraus gerade kein Trend in diese Richtung. Denn auffällig ist, dass die Nachtflugbewegungen der Landespolizei, die in 2016 einen Höchststand von 619 erreichten, bereits 2017 wieder zurückgingen. Bei der Betrachtung darf nicht außer Acht gelassen werden, dass sich die Schwankungen im Bereich eines überschaubaren Korridors bewegen und Erhöhungen der Bewegungszahlen im zweistelligen Bereich deutlich unterhalb der Wesentlichkeitsschwelle von 2 dB(A) oder gar der Lärmverdoppelungsschwelle von 3 dB(A) liegen. Dass ein Trend zu künftig deutlich mehr Nachtflugbewegungen nicht gegeben ist, lässt sich auch daraus ableiten, dass gemäß der jüngsten Veröffentlichungen der Polizei in Bayern die Kriminalitätsrate in 2017 im Verhältnis zum Vorjahr zurückgegangen ist und dies auch Delikte betrifft, wie z.B. Einbruchsdiebstähle, bei welchen auch der Polizeihubschrauber eingesetzt wird. Losgelöst davon bedeuten Nachteinsätze immer noch eher eine Ausnahmesituation im Vergleich zu

den Tagflügen. Dies zeigt das Verhältnis von Tag- und Nachteinsätzen (die Anteile liegen über die Jahre im Bereich von ca. 15 % bis knapp über 20 %). Nach Angaben der Polizeihubschrauberstaffel Bayern werden Nachtflüge nur durchgeführt, soweit dies zwingend notwendig ist. Jeder Hubschrauberpilot präferiert Flüge zur Tag- im Vergleich zur Nachtzeit. Zur Nachtzeit ist auch die Personalbesetzung der Landespolizei schwächer als im Tagzeitraum. Aus all diesen schlüssigen Überlegungen der Landespolizei hält das Luftamt daher den prognostischen Ansatz von 972 Gesamtflugbewegungen bei Nacht am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim für schlüssig.

Gleichwohl antizipiert das Luftamt den Einwand, dass die für den Tagzeitraum angesetzte Prognose von 6.500 Flugbewegungen über ca. 30 % des bisher höchsten Jahreswertes angesetzt wird, während das entsprechende „Polster“ für die Nachtflüge lediglich bei ca. 20 % liegt. Das Luftamt verkennt auch nicht und berücksichtigt im Besonderen, dass der Nachtflugbetrieb von Hubschraubern im Hinblick auf den hohen Wert der Nachtruhe (§ 29 Abs. 1 Satz 2 LuftVG) besonders sensibel ist, auch wenn der hier in Rede stehende Nachtflugverkehr wegen seiner besonderen Bedeutung zur Rettung von Leib, Leben und hohen Sachwerten sowie zum Schutz der Rechtsordnung besonders hohes Gewicht hat. Daher forderte das Luftamt vom Vorhabensträger ergänzende Lärmkonturen für den Nachtzeitraum, die auf angenommenen gesamten 1.200 jährlichen Nachtflugbewegungen - anstatt 972 solcher Bewegungen - basieren. Diese legte der Gutachter mit der Karte „Anlage 8.3-2 F16/179-2 Nachtzeit Ergänzung für 1.200 Beweg./Jahr entspr. 840 Bew./6vM“ vor. Aus dieser Karte wird ersichtlich, dass sich die nächtliche Lärmkontur für 1.200 Flugbewegungen nur unwesentlich von derjenigen für 972 Bewegungen unterscheidet, insbesondere bedeutet dies nur eine geringfügige Vergrößerung der Konturen, ohne dass neue Siedlungsgebiete betroffen wären.

Die Anzahl von 1.200 jährlichen Bewegungen folgt als Vorsorge auf den möglichen Einwand, der oben geschilderte „Puffer“ zwischen höchstem Jahreswert und Prognose müsse beim Tag- und beim Nachtzeitraum gleich – also bei ca. 30 % – liegen. Auch wenn das Luftamt – wie bereits ausgeführt – die Prognoseannahmen des Vorhabensträgers als plausibel ansieht, legt es – höchstvorsorglich – seiner im Bescheid später folgenden Abwägung mit den Erfordernissen des Lärmschutzes, bezüglich der zu erwartenden Nachtflugbewegungen und der durch sie verursachten Lärmbelastung – sowohl im Hinblick auf die Dauerschall- als auch die Maximalpegel(häufigkeiten) – diesen höheren Wert zugrunde. Die Abwägung – siehe unten – wird dann zeigen, dass kein anderes Abwägungsergebnis getroffen wird, wenn prognosewidrig und höchstvorsorglich von 1.200 Nachtflugbewegungen ausgegangen wird. Ergänzend wird in diesem Zusammenhang darauf verwiesen, dass im Hinblick auf mögliche passive Schallschutzmaßnahmen auch der prognostisch

außergewöhnliche Fall einbezogen wird, dass die Flugbewegungen im Nachtzeitraum die Anzahl von 1.200 Bewegungen überschreiten.

2.3 Alternativenprüfung, Abwägung mit alternativen Standorten

Die ausführliche Prüfung aller vorliegend in Betracht kommenden Standortalternativen führte zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der mit dem Vorhaben verbundenen Planungsziele als neuer Standort für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern einzig der bereits von der Fliegerstaffel Süd der Bundespolizei genutzte Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim vollumfänglich geeignet ist. Die diesbezüglich vorgelegten Stellungnahmen und Ausarbeitungen des Vorhabensträgers (Schreiben der Bayerischen Bereitschaftspolizei zur Standortprüfung vom 30.03.2016 und 25.04.2017) sind nach Überprüfung durch das Luftamt schlüssig und überzeugend.

Maßstab für die vorgenannte Prüfung des Luftamts hinsichtlich der Standortalternativen waren insbesondere die vom Bundesverwaltungsgericht im Hinblick auf eine Alternativenprüfung aufgestellten Anforderungen an das Abwägungsgebot. Demnach ist eine Standortauswahl nicht schon deshalb abwägungsfehlerhaft, weil eine der Alternativen ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Auch liegt kein Abwägungsfehler vor, wenn für und gegen einen Standort gleichermaßen überzeugende Gründe ins Feld geführt werden können. Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts handelt es sich nur dann um eine rechtswidrige Standortauswahl, wenn sich der Anhörungsbehörde eine der verworfenen Alternativen als die eindeutig vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen oder wenn ihr in Folge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist. Die Bewertung der privaten, kommunalen und allgemeinen öffentlichen Belange sowie ihre Gewichtung im Verhältnis untereinander macht nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts das Wesen der Planung als einer im Kern politischen Entscheidung aus, die gerichtlich nur auf die Einhaltung rechtlicher Schranken hin überprüfbar ist (vgl. zum Ganzen: BVerwG Urteil vom 16.03.2006 – Az.: 4 A 1001/04, Rn. 97 und BVerwG, Urteil vom 5.12.1986 – NVwZ 1987, 578, 584).

Die Auswahlentscheidung zugunsten des Standorts Oberschleißheim entspricht den Vorgaben der höchstrichterlichen Rechtsprechung. Alle in Betracht kommenden Alternativstandorte wurden sorgfältig ermittelt, bewertet und hinsichtlich aller Belange untereinander abgewogen.

2.3.1. Planungsziele des Vorhabens

Von entscheidender Bedeutung bei der Prüfung der Standortalternativen sind die Planungsziele des Vorhabensträgers, die in den bereits oben benannten Stellungnahmen vom 30.03.2016 und

25.04.2017 ausführlich dargelegt wurden. Mit der Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern sind folgende Ziele verbunden:

2.3.1.1. Planungssichere Unterbringung

Vorrangiges Ziel des Vorhabensträgers ist eine planungssichere Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern an einem Flugplatz, an dem die komplexen flugbetrieblichen und vielschichtigen organisatorischen Anforderungen an eine moderne Polizeihubschrauberstaffel bestmöglich erfüllt werden. Damit dieses Ziel an einem neuen Standort umgesetzt werden konnte, bedurfte es insbesondere der Gewährleistung einer dauerhaften Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern. Bloße Zwischenlösungen widersprachen somit den Planungszielen des Vorhabensträgers.

2.3.1.2. Keine Abhängigkeit von flugsicherungsbezogenen Sonderverfahren

Weiterhin darf die Durchführung von Einsatzflügen nicht von flugsicherungsbezogenen Sonderverfahren abhängen. Die Polizeihubschrauberstaffel Bayern sollte daher nicht weiter an einem Standort untergebracht werden, an dem parallel ziviler Luftverkehr abgewickelt wird.

2.3.1.3. Unterbringung in polizeieinsatztaktisch idealer Lage

Von großer Bedeutung für den Vorhabensträger ist die Unterbringung an einem Standort in polizeieinsatztaktisch zumindest guter Lage. Dies bedeutete, dass der neue Standort in der Nähe zum Haupteinsatzgebiet der Polizeihubschrauberstaffel Bayern sein sollte, welches sich nach Angaben der Bayerischen Bereitschaftspolizei im Großraum München und südlich davon befindet (vgl. oben benannte Schreiben vom 30.03.2016 und 25.04.2017).¹

2.3.1.4. Synergieeffekte und keine Anlage eines neuen Flugplatzes

Auch waren die nachfolgenden Aspekte als Planungsziele zu berücksichtigen. Demnach sollte die Polizeihubschrauberstaffel Bayern künftig an einem Standort untergebracht werden, an dem man dauerhaft über die Gebäude verfügen kann und an dem wesentliche, für die Organisation des Flugbetriebs notwendige Einrichtungen (u.a. Tower-Kontrolle, Sicherung des Geländes, Bereitstellung und Betreiben von Feuerwehr und Tankdienst) bereits vorhanden sind. Damit werden Planungsunsicherheiten minimiert und zugleich Kosten reduziert (Synergieeffekte). Schließlich sollte auch die Anlage eines komplett neuen Flugplatzes vermieden werden, was stets mit größeren Eingriffen in öffentliche und private Belange verbunden ist als die Mitnutzung eines bereits

¹ Entfernungsangaben zum Haupteinsatzgebiet beziehen sich, soweit nicht anders angegeben, im Folgenden stets auf die Entfernung zur Innenstadt der Landeshauptstadt München.

bestehenden Flugplatzes. Die Vorteile, die sich durch Synergieeffekte ergeben, hat der Vorhabensträger u.a. in seinem Schreiben vom 30.03.2016 überzeugend erläutert.

2.3.2. Geprüfte Alternativstandorte

Vor dem Hintergrund der genannten Planungsziele und unter Berücksichtigung der Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts zur Alternativenprüfung hat das Luftamt neben dem Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim folgende Standorte in seine Prüfung miteinbezogen:

- Verbleib am Verkehrsflughafen München (so genannte „Null-Variante“) (siehe Punkt 2.3.2.2)
- Militärische Flugplätze Kaufbeuren, Fürstenfeldbruck, Erding sowie Landsberg-Penzing (siehe Punkt 2.3.2.3)
- Sonderflughafen Oberpfaffenhofen (siehe Punkt 2.3.2.4)
- Flugplätze Jesenwang, Königsdorf (siehe Punkt 2.3.2.5)
- Flugplatz Ingolstadt-Manching (siehe Punkt 2.3.2.6)
- Verkehrslandeplätze Augsburg und Landshut (siehe Punkt 2.3.2.7)
- Verkehrsflughafen Memmingen (siehe Punkt 2.3.2.8)

An keinem der aufgezählten Alternativstandorte können die unter Punkt 2.3.1.1 – 2.3.1.4 beschriebenen Planungsziele des Vorhabensträgers besser als am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim realisiert werden (vgl. dazu Punkt 2.3.2.1), weshalb nach umfassender Prüfung des Luftamts alle aufgezählten Alternativstandorte ausschieden.

2.3.2.1. Argumente für den Standort Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim

Für den Standort Oberschleißheim als neuen Standort für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern sprechen letztlich mehrere überzeugende Aspekte, die an sämtlichen Alternativstandorten nicht bzw. nicht in derselben Qualität gegeben sind:

Der Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim ist aus polizeieinsatztaktischer Sicht nahezu ideal. Der Standort Oberschleißheim grenzt im Norden direkt an den Münchner Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg an und ist lediglich ca. 15 Kilometer von der Innenstadt der Landeshauptstadt München entfernt. Die Anflugzeiten in das Haupteinsatzgebiet „Großraum München und südlich davon“ werden sich gegenüber der heutigen Situation spürbar verkürzen. Folglich kann die Effizienz der Polizeihubschrauberstaffel Bayern in Einsatzlagen zukünftig noch weiter verbessert werden.

In Oberschleißheim sind alle flugbetrieblichen Voraussetzungen für den Betrieb einer modernen Polizeihubschrauberstaffel bereits gegeben. Es besteht bereits ein von der Flugsicherung eingerichtetes Instrumentenlandesystem zuzüglich des zur Sicherung notwendigen Bauschutzbereichs einschließlich der An- und Abflugflächen und Hindernisfreiflächen (auch für den

Sichtflug). Es liegt zu Gunsten der Bundespolizei bereits die Genehmigung für einen „24/7 – Flugbetrieb“ vor. Die Voraussetzungen für einen reibungslosen Flugbetrieb sind allesamt erfüllt, insbesondere die Schwebenzeiten zu den Abflugpunkten sind in Oberschleißheim deutlich kürzer als bislang. Die Einsatzflüge können durch passende Betriebsabsprachen gut mit der Fliegerstaffel der Bundespolizei koordiniert werden. Auch wird am bestehenden Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim keine zivile Luftfahrt gestört und umgekehrt, da an diesem Standort ausschließlich hoheitliche Flüge abgewickelt werden (nämlich Einsatzflüge der Fliegerstaffel Süd der Bundespolizei und der Polizeihubschrauberstaffel Bayern).

Darüber hinaus können in Oberschleißheim aufgrund der Zusammenarbeit mit der bereits am Standort Oberschleißheim stationierten Fliegerstaffel Süd der Bundespolizei Synergieeffekte genutzt werden. Der Bau des Staffelgebäudes der Polizeihubschrauberstaffel Bayern mit den Hallen, den Werkstätten und dem Vorfeld ist hinsichtlich der Gestaltung und der technischen Ausstattung voll auf die bereits bestehenden Gebäude der Bundespolizei abgestimmt. Darüber hinaus hat die Bundespolizei die gesamte Infrastruktur ihres Neubaus auf eine Mitnutzung durch die Polizeihubschrauberstaffel Bayern ausgelegt, was nach der Stellungnahme des Vorhabensträgers vom 30.03.2016 (dort Seiten 4 ff.) auch zu Kosteneinsparungen von mehreren Millionen Euro führen wird. Dies wurde aus Sicht des Luftamts sehr verständlich dargelegt und ist in sich schlüssig. Insbesondere können durch die Mitnutzung bereits vorhandener Infrastrukturen planerische Unsicherheiten wie bei einer Neuanlage oder Mitbenutzung anderer Flugplätze ausgeschlossen und daneben Baukosten in erheblichem Maße eingespart werden. Nach den Erläuterungen im Gutachten vom 30.03.2016 werden die Polizeihubschrauberstaffel Bayern und die Fliegerstaffel der Bundespolizei die Liegenschaft gemeinsam bewirtschaften. So werden beispielsweise die Schnee- und Eisräumung, die Sicherung der Liegenschaft sowie die Wartung der Versorgungseinrichtungen gemeinschaftlich organisiert. Aus Sicht des Luftamts sind die diesbezüglichen Ausführungen des Vorhabensträgers sehr gut nachvollziehbar. Nach den Ausführungen des Vorhabensträgers ist künftig auch eine gemeinsame Organisation des Flugbetriebs (u.a. gemeinsames Personal für den Tower, Flugleitung) möglich. Auch die hieraus folgenden Synergieeffekte und Kosteneinsparungen erschließen sich dem Luftamt vollumfänglich. Darüber hinaus trägt der Vorhabensträger in seinen Gutachten vor, dass durch den gemeinsamen Standort eine noch engere Zusammenarbeit beider Hubschrauberstaffeln möglich sei, woraus sich sogar polizeitaktische Synergien (insbesondere in Einsatzlagen) ergeben. Dieser Aspekt ist nach Auffassung des Luftamts als äußerst positiv zu bewerten, da künftig ein rasches Zugreifen auf Hubschrauber, Ausrüstung und das Personal der jeweils anderen Staffel möglich sein wird. Hierdurch werden für die Zukunft noch flexiblere und schnellere Reaktionsmöglichkeiten auf neue, noch nicht absehbare Einsatzlagen, insbesondere auch bei denkbaren terroristischen Angriffen ermöglicht. Die Stationierung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern in Oberschleißheim führt nach den plausiblen Ausführungen des Vorhabensträgers zu einer nochmaligen Verbesserung der inneren Sicherheit im Freistaat Bayern.

Die übrigen Standorte sind aus verschiedensten Gründen nicht als neuer Standort der Polizeihubschrauberstaffel Bayern ausgewählt worden und stellen auch aus Sicht des Luftamts keine vorzugswürdige Alternative dar.

2.3.2.2. „Null-Variante“ – Verbleib am Verkehrsflughafen München

Nach intensiver Prüfung aller Aspekte kam das Luftamt auf der Grundlage der Unterlagen des Vorhabensträgers zu dem Ergebnis, dass ein Verbleib der Polizeihubschrauberstaffel Bayern am derzeitigen Standort am Verkehrsflughafen München (MUC) weder aus fachlicher, noch aus flugbetrieblicher oder polizeieinsatztaktischer Sicht vorzugswürdig ist. Einwendungen, die einen Verbleib am Verkehrsflughafen München für vorzugswürdig halten, werden entsprechend zurückgewiesen.

Am MUC gibt es derzeit kein „Lande-H“ bzw. „Helipad“, was flugbetrieblich betrachtet eine Beeinträchtigung darstellt. Zwar würde im Falle der Errichtung einer 3. Start- und Landebahn (3. SLP) am MUC im nördlichen Bereich der 3. SLP ein „Helipad“ gebaut werden. Um dorthin zu gelangen, müssten die Polizeihubschrauber jedoch vom Hangar aus stets zwei Start- und Landebahnen überqueren, um die vorgeschriebenen An- und Abflugpunkte zu erreichen. Dies würde negative Auswirkungen auf den täglichen Flugbetrieb nach sich ziehen und stellte für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern eine erhebliche flugbetriebliche Einschränkung dar, die sich letztlich auch negativ auf deren Einsatzfähigkeit und Effizienz auswirkten, da sich u.a. die Anflugzeiten deutlich verlängern würden.

Aber auch schon heute befinden sich die offiziellen An- und Abflugpunkte sehr weit vom Hangar der Polizeihubschrauberstaffel Bayern entfernt, was in der Regel zu langen Schwebeflugzeiten bei Einsatzflügen führt. Dadurch geht in Einsatzsituationen, bei denen es oft um die Rettung von Leib und Leben von Personen geht, nicht selten wertvolle Zeit verloren. Auch wenn man derzeit ein mit der Flugsicherung abgestimmtes Sonderverfahren, basierend auf luftrechtlichen Ausnahmegenehmigungen für schnellere An- und Abflüge, nutzt, kann dies auf einem internationalen Verkehrsflughafen wie MUC mit stetig steigenden Flugbewegungen keine Dauerlösung darstellen. Zudem ist es trotz der derzeitigen Sonderlösung nicht ausgeschlossen, dass es teilweise zu Verzögerungen bei dringenden Einsatzflügen kommt (bspw. in dem Fall, in dem einem Flugzeug von der Flugsicherung bereits ein Starterlaubnis erteilt wurde, oder sich ein Flugzeug bereits im finalen Landeanflug befindet). In seltenen Fällen kann die Koexistenz mit dem Passagierflugverkehr darüber hinaus dazu führen, dass auf der anderen Seite auch der zivile Luftverkehr am Verkehrsflughafen München erheblich gestört wird. Dies hat der Vorhabensträger in der Stellungnahme vom 25.04.2017 anhand eines Beispiels anschaulich und aus Sicht des Luftamts schlüssig dargestellt. Demnach kam es am 12.02.2017 zu der Situation, dass aufgrund

eines dringenden Rettungseinsatzes der Polizeihubschrauberstaffel zwei Flugzeuge im Landeanflug auf München von der Flugsicherung zum Durchstarten aufgefordert werden mussten. Aufgrund der prognostisch sowohl im Fall des Baus der 3. Start- und Landebahn, als auch im Fall ohne diese Ausbaumaßnahme weiter steigenden Zahl an Flugbewegungen am Verkehrsflughafen München (vgl. Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn vom 05.07.2011) ist damit zu rechnen, dass es auch in Zukunft zu weiteren Vorfällen dieser Art kommen wird. Die Einsatzfähigkeit der Polizeihubschrauberstaffel Bayern an einem internationalen Verkehrsflughafen mit einem Passagieraufkommen von mehr als 42 Millionen Passagieren ist abhängig von der Existenz und einem stets reibungslosen Funktionieren vorübergehender Sonderlösungen und damit nicht zukunftsfähig. Das Planungsziel einer planungssicheren und dauerhaften Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern lässt sich hier nicht verwirklichen.

Zudem spricht der Gesichtspunkt der Verfügbarkeit über Einrichtungen gegen einen Verbleib am MUC. Die Polizeihubschrauberstaffel Bayern ist derzeit lediglich in angemieteten Gebäuden untergebracht. Am Standort Oberschleißheim ist hingegen die Errichtung eines eigenen Staffelgebäudes nebst Hangar, Werkstätten und Vorfelddanlagen geplant. Die Gebäude und Einrichtungen wären rechtlich dauerhaft verfügbar. In Oberschleißheim können zudem zahlreiche Synergieeffekte genutzt werden (vgl. hierzu obige Ausführungen).

Dies alles zeigt, dass der Standort MUC mehreren zentralen Planungszielen des Vorhabensträgers widerspricht. Neben der fehlenden Planungssicherheit ist man am MUC von - mit der Flugsicherung abgestimmten - Sonderverfahren abhängig, um die Einsatzflüge ordnungsgemäß durchführen zu können. Darüber hinaus ist am MUC die erforderliche Nähe zum Haupteinsatzgebiet „Großraum München und südlich davon“ nicht in optimaler Weise gegeben (MUC ist circa 35 Kilometer von der Landeshauptstadt München entfernt).

2.3.2.3. Militärische Flugplätze

Die militärischen Flugplätze Kaufbeuren, Landsberg-Penzing, Fürstenfeldbruck und Erding sind dem Standort Oberschleißheim eindeutig nicht vorzugswürdig. Die Einwendungen, die sich für eine Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern an militärischen Flugplätzen, insbesondere in Landsberg-Penzing ausgesprochen haben, werden daher zurückgewiesen.

Der Standort Kaufbeuren kommt schon aufgrund seiner großen Entfernung von circa 93 Kilometern zur Landeshauptstadt München nicht in Betracht. Eine zum Haupteinsatzgebiet örtlich nahe Unterbringung ist eines der Hauptplanungsziele des Vorhabensträgers. Dies könnte in Kaufbeuren nicht umgesetzt werden.

Auch die Standorte Fürstenfeldbruck und Erding kommen nicht in Betracht. An beiden Standorten ist der militärische Flugbetrieb mittlerweile eingestellt. In Fürstenfeldbruck findet kein Flugbetrieb mehr statt; am ehemaligen Fliegerhorst Erding ist nur noch eine Sportfluggruppe untergebracht.

Unabhängig davon handelt es sich bei beiden Flugplätzen um Liegenschaften des Bundes, die der Polizeihubschrauberstaffel Bayern erst zur Verfügung gestellt werden müssten. Die Planungsprozesse für die weitere Nachnutzung sind komplex und noch lange nicht abgeschlossen. Darüber hinaus gibt es bereits kommunale Planungsabsichten bzgl. der Nachnutzung beider Flugplätze. Im Übrigen müssten teilweise flugbetriebliche Einrichtungen wie eine IFR-Verkehrsmöglichkeit und Schutzbereiche wieder aufwändig ertüchtigt bzw. neu eingerichtet werden. Aufgrund dieser Ungewissheiten können weder Fürstenfeldbruck, noch Erding vorzugswürdige Alternativen für die Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern sein. Diese Situation widerspricht dem Planungsziel einer in Zukunft dauerhaften und v.a. planungssicheren Unterbringung.

Am Standort Landsberg-Penzing wird der Flugbetrieb laut Beschluss des Bundesverteidigungsministeriums nach derzeitigem Stand bis zum Jahr 2020 ebenfalls eingestellt. Bislang sind dem Luftamt keine offiziellen Beschlüsse seitens des zuständigen Bundesministeriums der Verteidigung bekannt, den Flugplatz in Landsberg-Penzing definitiv über das Jahr 2020 hinaus weiter betreiben zu wollen.

Selbst wenn dieser Standort noch länger betrieben würde – wie teilweise in Einwendungen vorgetragen – oder möglicherweise sogar dauerhaft aufrechterhalten würde, kommt er als Standort für die dauerhafte Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern aus folgenden Gründen nicht in Betracht:

Landsberg-Penzing ist außerdem zu weit vom benannten Haupteinsatzgebiet der Polizeihubschrauberstaffel Bayern entfernt (circa 61 km von der Landeshauptstadt München entfernt). Daher stehen wichtige polizeieinsatztaktische Erwägungen einer dortigen Unterbringung entgegen. Zudem fehlt es, wie erläutert, an der notwendigen Planungssicherheit. Eine dauerhafte Stationierung kann derzeit an diesem Standort nicht zuverlässig gewährleistet werden. Die diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

2.3.2.4. Sonderflughafen Oberpfaffenhofen

Eine Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen kommt ebenfalls nicht in Betracht. Nach sorgfältiger Prüfung kam das Luftamt zu dem Ergebnis, dass es, anders als in zahlreichen Einwendungen vorgetragen, keine überzeugenden Aspekte gab, weshalb der Standort Oberpfaffenhofen dem Standort Oberschleißheim vorzuziehen gewesen wäre.

Gegen eine Unterbringung am Standort Oberpfaffenhofen sprach bereits der Umstand, dass dort derzeit kein „24/7 - Flugbetrieb“ möglich ist. Die Betriebszeiten in Oberpfaffenhofen sind von Montag bis Freitag grundsätzlich auf den Zeitraum von 7 – 21 Uhr und am Samstag auf den Zeitraum 8 – 21 Uhr beschränkt. An Sonn- und Feiertagen findet - neben Sportflugbetrieb - zudem nur ganz geringfügiger Flugbetrieb statt (vgl. hierzu Teil A Abschnitt I Ziffern 3, Abschnitt V Ziffer 4.5.3.2.5 der Änderungsgenehmigung für den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen vom 23.07.2008). Eine Erweiterungsmöglichkeit der bestehenden Genehmigung ist u.a. aufgrund der besonderen Nähe des Sonderflughafens zu intensiven Wohnbebauungen und der insgesamt sehr hohen Zahl an Flugbewegungen (prognostiziert: über 30.000) sowie der sich hiermit ergebenden Lärmbeeinträchtigungen planungsrechtlich zumindest äußerst ungewiss. Das in Einwendungen oftmals vorgetragene Argument, die Änderung der aktuell bestehenden Genehmigung wäre ohne weiteres möglich, überzeugt aus Sicht des Luftamts daher nicht. Dies zeigt sich auch darin, dass in der Änderungsgenehmigung vom 23.07.2008 (Abschnitt V, Ziffer 4.5.3.2.6) geschäftlicher Hubschrauberverkehr aufgrund des erhöhten Lärmbelästigungspotentials ausgeschlossen wurde. Schließlich müsste die derzeitige Betreiberin des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen, die EDMO Flugbetrieb GmbH, einer Stationierung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern in Oberpfaffenhofen zustimmen. Die Unterbringung würde zudem auf Grundlage zivilrechtlicher Verträge geregelt werden müssen, welche einseitig beendet werden könnten. Das für die Vorhabensträgerin so wichtige Planungsziel der Planungssicherheit ist am Standort Oberpfaffenhofen nach alledem nicht umsetzbar.

Ein weiterer entscheidender Nachteil des Standorts Oberpfaffenhofen ist, dass keine bzw. wenige Synergieeffekte an diesem Standort bestehen mit entsprechenden betrieblichen und daneben finanziellen Nachteilen. Ein weiteres Planungsziel war hier somit nicht umsetzbar.

Nach alledem konnte der Standort Oberpfaffenhofen vom Vorhabensträger zu Recht als Alternative zum Standort Oberschleißheim ausgeschlossen werden.

2.3.2.5. Sonderlandeplatz Jesenwang und Segelfluggelände Königsdorf

Weder der Sonderlandeplatz Jesenwang, noch das Segelfluggelände Königsdorf kommen in ihrer jetzigen Form als neuer Standort für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern in Betracht. Beiden Standorten fehlt die Genehmigung für einen „24/7-Flugbetrieb“. Zudem fehlt es beiden Flugplätzen schon an elementaren logistischen und flugbetrieblichen Voraussetzungen für einen solchen „24/7-Betrieb“. So müsste die Polizeihubschrauberstaffel Bayern u.a. die Sicherung der Liegenschaften, den Brandschutz und auch den Schneeräumdienst erst aufbauen. Insbesondere müsste an beiden Flugplätzen aber ein IFR-Flugbetrieb eingerichtet werden. Darüber hinaus wäre die Asphaltierung neuer Vorfeldflächen bzw. Rollwege in größerem Umfang notwendig. Auch bedarf es

gegebenenfalls der Erschließung der Flugplätze über neu zu errichtende Straßen und Verbindungswege. Derartige Maßnahmen wären planungsrechtlich schwer zu überwinden und teilweise völlig offen. Daher wäre die Genehmigungsfähigkeit solcher Änderungen der bestehenden Flugplätze aus verschiedenen rechtlichen Gründen schwer abschätzbar. Diese Ungewissheit kann dem Vorhabensträger nicht zugemutet werden.

Die Standorte Jesenwang und Königsdorf waren dem Standort Oberschleißheim somit nicht vorzuziehen.

2.3.2.6. Flugplatz Ingolstadt-Manching

Der Standort Ingolstadt-Manching kommt schon aufgrund polizeieinsatztaktischer Erwägungen nicht in Betracht. Das Haupteinsatzgebiet der Polizeihubschrauberstaffel Bayern befindet sich im Großraum München und südlich davon. Aufgrund sehr langer Anflugzeiten (Ingolstadt-Manching ist circa 76 Kilometer von der Landeshauptstadt München entfernt) ginge hier wertvolle Zeit in Einsatzsituationen verloren. Gerade eine räumlich nahe Unterbringung zum Haupteinsatzgebiet war ein wichtiges Hauptplanungsziel des Vorhabensträgers.

Weiterhin scheidet eine Verlegung nach Ingolstadt-Manching auch deshalb aus, weil sich der 2. Standort der Polizeihubschrauberstaffel Bayern in Roth bei Nürnberg und damit lediglich circa 85 Kilometer von Ingolstadt-Manching entfernt befindet. Somit käme es zu einer einsatztaktisch nicht sinnvollen Gebietsüberdeckung.

2.3.2.7. Verkehrslandeplätze Augsburg und Landshut

Der Verkehrslandeplatz Augsburg kommt aus Sicht des Luftamts aufgrund der zu großen Entfernung zum Haupteinsatzgebiet (circa 76 Kilometer nach München) als neuer Standort für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern nicht in Betracht. Diesbezüglich wird auch auf die obigen Ausführungen verwiesen. Darüber hinaus müsste sich die Polizeihubschrauberstaffel Bayern auch in Augsburg teilweise der zivilen Luftfahrt unterordnen und möglicherweise auf abgestimmte Sonderverfahren zurückgreifen, was wichtigen Planungszielen widerspricht (s.o.).

Auch der Verkehrslandeplatz Landshut kommt nach Prüfung des Luftamts nicht in Betracht. Ein „24/7-Flugbetrieb“ ist dort aktuell nicht zugelassen. Zudem fehlte es auch in Landshut schon an den logistischen Voraussetzungen für den Betrieb der Polizeihubschrauberstaffel (vgl. obige Ausführungen).

Landshut ist zudem auch zu weit vom Haupteinsatzgebiet der Polizeihubschrauberstaffel Bayern entfernt (circa 70 km von München). Entscheidende Planungsziele, wie beispielsweise eine polizeieinsatztaktisch ideale Lage, konnten auch hier nicht realisiert werden.

2.3.2.8. Verkehrsflughafen Memmingen

Der Verkehrsflughafen Memmingen kommt als neuer Standort der Polizeihubschrauberstaffel Bayern ebenfalls nicht in Betracht. Aufgrund der großen Entfernung des Flughafens Memmingen von den Haupteinsatzgebieten im Raum München und südlich davon (circa 120 Kilometer) würde es zu spürbaren Zeitverlusten bei den Einsätzen kommen. Darüber hinaus würde es auch am Verkehrsflughafen Memmingen – wie schon jetzt am derzeitigen Standort am Verkehrsflughafen München der Fall (siehe obige Ausführungen) – aufgrund der Koexistenz mit der zivilen Luftfahrt ggf. zu zeitlichen Verzögerungen bei den Einsatzflügen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern kommen. Somit widersprach auch der Standort Memmingen wichtigen Planungszielen der Vorhabensträgerin und war dem Standort Oberschleißheim unter keinen Gesichtspunkten vorzuziehen.

2.4 Gesamtergebnis/Fazit

Der Standortauswahl Oberschleißheim stehen keine vorzugswürdigen Alternativen entgegen. Dieses Ergebnis ergab sich nach ausführlicher Prüfung des Luftamts. Nur hier können - im Gegensatz zu den Alternativstandorten - alle Planungsziele des Vorhabensträgers realisiert werden. Die vom Vorhabensträger durchgeführte Standortauswahl zugunsten des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim war nach alledem nicht zu beanstanden.

3. Abwägung mit den öffentlichen und privaten Belangen

3.1 Eignung, Dimensionierung, Funktionalität

3.1.1. Technische Eignung, Dimensionierung, Funktionalität der baulichen Änderungen

Wie eingangs beschrieben, schließt die beantragte Maßnahme für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern direkt südlich an die bestehende Anlage der Fliegerstaffel Süd der Bundespolizei an. Dies ermöglicht die Mitbenutzung der dort bereits vorhandenen luftverkehrlichen und technischen Infrastruktureinrichtungen der Bundespolizei. Insbesondere betrifft dies die FATO/TLOF und den, die Vorfeldflächen mit dieser verbindenden Schwebeflugweg TWY O.

Das hier planfestgestellte Änderungsvorhaben erfüllt die technischen Anforderungen, welche nach den nationalen und internationalen Vorgaben an Anlage und Betrieb von Hubschraubersonderlandeplätzen zu stellen sind. Als Prüfungs- und Entscheidungsgrundlage diente dem Luftamt insoweit das Gutachten des öffentlich bestellten und beeidigten Sachverständigen Poschenrieder über die Eignung der geplanten Anlagen vom 30.09.2016. Soweit dieses sich auf die Gutachten vom 10.03.2009 (Eignung des

Hubschrauberlandeplatzes/Bundespolizei) bzw. vom 07.05.2009 (Eignung der Rollbahnen, Schwebeflugwege und Vorfelder/Bundespolizei) bezieht, wurden diese ergänzend herangezogen.

Demnach entsprechen Vorfeld, Hubschrauberstandplätze, Rollbahnen und Schwebeflugwege, unter Berücksichtigung des aktuell verwendeten Referenzhubschraubers sowie deren Markierung und Kennzeichnung den Anforderungen der AVV. Der Gutachter hat in diesem Zusammenhang insbesondere die erforderlichen Mindestsicherheitsabstände zwischen den unterschiedlichen Bewegungs- und Abstellflächen untersucht. Auch insoweit entspricht die Planung in allen Punkten den Vorgaben der AVV.

Dasselbe gilt für die Ausrichtung und Dimensionierung der festgelegten An- und Abflugflächen. Diese sind grundsätzlich an den Hauptwindrichtungen orientiert und garantieren dem Landeplatz damit einen möglichst hohen Nutzbarkeitsfaktor.

Im Übrigen wurden im Rahmen des Eignungsgutachtens die örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich der Hindernisfreiheit untersucht. Nach der Planung werden noch vorhandene Hindernisse entfernt. Dies betrifft auch Teile bestehender Einfriedungen und Bepflanzungen sowie den Abbruch von Altbauten und befestigten Flächen innerhalb der gesamten Grundstücksfläche der Polizeihubschrauberstaffel Bayern.

Der Fachgutachter kommt letztlich zum Ergebnis, dass die vorliegende Planung in Bezug auf den Referenzhubschrauber bei Beachtung, der im Rahmen dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen, den für die Anlage und den Betrieb eines Hubschraubersonderlandeplatzes geltenden Vorgaben entspricht. Beeinträchtigungen des bestehenden Flugbetriebs der Bundespolizei sind durch das Hinzutreten der Anlagen für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern ebenfalls nicht zu erwarten.

Angesichts der plausiblen und nachvollziehbaren Ausführungen und Schlussfolgerungen des Gutachters wird die technische Eignung der geplanten Anlagen für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern von der Planfeststellungsbehörde anerkannt.

3.1.2. Städtebauliche Ordnung des Flugplatzgeländes

Das Luftamt stellt gemäß § 8 Abs. 4 Satz 1 Alt. 2 i. V. m. § 10 Abs. 1 LuftVG die Lagepläne Übersichtsplan, Hindernisbegrenzungen/Schwebeflugwege, System, Deckenhöhen, Markierung/Beschilderung und ELT-Installationen fest. Diese Planung enthält, neben der Darstellung der flugbetrieblichen Funktionsflächen, auch die Baufläche für das Staffelgebäude

sowie die Zuwegung und die Parkflächen. In diesen Plänen wird auch der bauliche Bestand nachrichtlich dargestellt. Damit werden die städtebaulichen Belange hinreichend berücksichtigt

Die funktional und räumlich strukturierte Planung für das Flugplatzgelände, nach Maßgabe der dargestellten Pläne, wird damit fortgesetzt. Die durch die Änderungsplanung aufgeworfenen städtebaulichen Belange werden durch die Planung in schlüssiger und ausreichender Weise in die bisherige Konzeption integriert und friktionsfrei fortgeführt.

Das städtebauliche Konzept liegt darin, das bestehende Gebäude baulich zu verlängern und damit eine bauliche Einheit zu schaffen. Vermieden wird damit die Herstellung eines separaten Baukörpers. Die voraussichtliche Gebäudekubatur ergibt sich aus dem vorgelegten Plan „Neubau Polizeihubschrauberstaffel Bayern OSH-Ansichten Ost, Süd, West“ im Maßstab 1:100 vom 31.05.2016. Ähnlich städtebaulich strukturiert verhält es sich mit den Flugbetriebsflächen sowie den Verkehrs- und Parkflächen.

Aufgrund von § 38 Satz 1 BauGB steht das fehlende Einvernehmen der Gemeinde Oberschleißheim, auf deren Gebiet der Flugplatz liegt und geändert wird, dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht entgegen. Die Gemeinde wurde im Planfeststellungsverfahren beteiligt; die städtebaulichen Belange werden berücksichtigt (siehe i.Ü. Abschnitt „Belange des Städtebaus bzw. kommunale Planungshoheit“).

3.2 Luftverkehrssicherheit und öffentliche Sicherheit

Nach § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG ist eine Genehmigung für einen Flugplatz zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet wird. Dieser Prüfungsmaßstab ist auch im antragsgegenständlichen Planfeststellungsverfahren anzulegen (§ 8 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. Abs. 4 Satz 1 Alternative 1 und Abs. 6 LuftVG). Tatsachen, welche die Annahme rechtfertigen könnten, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sei, liegen nicht vor. Nach Prüfung dieses Belangs ergeben sich hierzu keine Bedenken. Die Einwendungen, die sich mit der Sicherheit befassen, werden insoweit zurückgewiesen.

Nachdem das planfestgestellte Änderungsvorhaben die technischen Anforderungen erfüllt, die nach den nationalen und internationalen Vorgaben an Anlage und Betrieb von Hubschrauberlandeplätzen zu stellen sind (s. Abschnitt Eignung), verbleibt im Folgenden zu prüfen, ob sich nicht gleichwohl aus anderen (besonderen) Gründen Gefahren für die öffentliche Sicherheit, insbesondere in Gestalt der Luftsicherheit, oder sozial inadäquate und damit nicht mehr hinnehmbare Sicherheitsrisiken ergeben.

Fragen der Flugsicherheit waren bereits Prüfungsgegenstand im Rahmen von Genehmigungsverfahren für den Hubschrauberlandeplatz, vgl. beispielhaft die Änderungsgenehmigung vom 16.11.2007 Az. 25-3-3721.4-2007-OSH für den Instrumentenflugbetrieb sowie die Festsetzung eines beschränkten Bauschutzbereichs und Bestimmung eines Hindernisinformationsbereichs (siehe dort unter Gründe Ziffer III.2.6).

Auch nach Prüfung in diesem Planfeststellungsverfahren liegen keine Tatsachen vor und sind keine Gesichtspunkte erkennbar, dass durch den Planfeststellungsbeschluss die Sicherheit des Luftverkehrs und damit verbunden die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet sein könnten. Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit können sich zum einen betriebsbedingt aus dem Luftverkehr selbst ergeben (vgl. § 29 Abs. 1 LuftVG). Des Weiteren können auch Angriffe, die von außen auf den Luftverkehr einwirken, die öffentliche Sicherheit gefährden (vgl. § 1 des Luftsicherheitsgesetzes – LuftSiG).

3.2.1. Absturzgefahr

Eine Gefahr im Rechtssinne liegt dann vor, wenn eine Sachlage – hier der Luftverkehr, der vom antragsgegenständlichen Vorhaben im Umfeld/Nahbereich des Flugplatzes erfasst wird – bei ungehindertem Ablauf des objektiv zu erwartenden Geschehens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu einem Schaden, also zur Beeinträchtigung eines rechtlich geschützten Gutes führt. Vorliegend ist mithin der Gefährdungslage nachzugehen, die am - im Umfang der Planfeststellung veränderten - Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim ggf. durch Abstürze und Kollisionen entstehen könnte. Vom Begriff „Gefahr“ im vorgenannten Sinne abzugrenzen ist der Begriff „Risiko“, der sich vom erstgenannten sowohl durch den erheblich geringeren Grad der Eintrittswahrscheinlichkeit, als auch durch eine differenzierte gesellschaftliche Bewertung unterscheidet. Während Gefahren aus zwingenden verfassungsrechtlichen Gründen, nämlich die Erfüllungen der staatlichen Schutzpflichten, nicht hinnehmbar sind, können Risiken um der Erlangung bestimmter Vorteile willen gesellschaftlich akzeptiert sein (sog. allgemeines Lebensrisiko oder allgemein akzeptiertes Gesellschaftsrisiko).

Tatsachen i. S. d. § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG sind vorliegend nicht ersichtlich. Es besteht am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim im Zustand und Betrieb des planfestgestellten Ausbaus keine gegenüber dem Luftverkehr im Allgemeinen gesteigerter Gefahr eines Schadenseintritts für rechtliche geschützte Güter. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass die regelmäßig jeglichem Luftverkehr innewohnende allgemeine (theoretische) Möglichkeit des Absturzes und der Kollision von Luftfahrzeugen bei der hier anzustellenden Bewertung außer Betracht zu bleiben hat; vielmehr ist ausschließlich zu untersuchen, ob vorliegend gerade mit Blick

auf den konkreten Standort eine (topografische oder sonst auf Lage und Beschaffenheit der Flugplatzanlage zurückzuführende) Sondersituation geschaffen wird, die über diese allgemeine Möglichkeit hinaus eine spezifische Unfallneigung generiert. Das ist hier nicht der Fall.

Dem Luftamt sind keine erheblichen Unfälle von Hubschraubern am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim bekannt. Der Standort des Flugplatzes weist keine topografischen oder sonstigen Besonderheiten auf. Insbesondere der in Einwendungen kritisierte mögliche Überflug von besiedelten Gebieten ist dem Luftverkehr im Allgemeinen, gerade in der Umgebung von Flugplätzen keinesfalls fremd und stellt somit eine flugbetriebliche Normalsituation dar. Diesbezüglich sind die Gegebenheiten am Flugplatz Oberschleißheim sogar deutlich günstiger als an anderen Flughäfen. Dies betrifft sowohl die Anzahl der durchgeführten Flugbewegungen und die damit verbundene hypothetische Wahrscheinlichkeit von Unfällen, als auch die Lage des Platzes in deutlicher Entfernung von größeren Siedlungsgebieten. Schließlich handelt es sich bei den Piloten, die den Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim befliegen, regelmäßig um Berufspiloten, die zugleich Amtsträger sind und damit auf Grund ihrer gesetzlichen und dienstrechtlichen Verpflichtungen in besonderer Weise dafür Gewähr bieten, die Vorschriften des Luftverkehrs einzuhalten und ein außergewöhnliches Maß an Sorgfalt im Umgang mit luftrechtlichen Vorschriften zeigen. Auch handelt es sich bei den Hubschraubern der Polizeihubschrauberstaffel Bayern, die nunmehr am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim stationiert werden sollen, um hochwertige und sichere Luftfahrzeuge.

3.2.2. Luftsicherheit

Auch kann aus Gründen der Luftsicherheit im engeren Sinne nichts gegen Anlage und Betrieb des planfestgestellten Ausbauvorhabens hergeleitet werden. Es bestehen keine konkreten Anhaltspunkte dafür, dass der Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim über das allgemeine Niveau hinaus zum besonderen Ziel externer Angriffe und Gefährdungen werden könnte. Bei einer Abschätzung anhand des Maßstabes praktischer Vernunft kann ein terroristischer Angriff – gerade in der aktuellen Situation wie bei anderen Flugplätzen auch – nicht mit absoluter Sicherheit ausgeschlossen werden. Andererseits findet am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim gerade kein Passagierverkehr statt. Wie eine Analyse terroristischer Angriffe zeigt, sind jedoch gerade Ziele mit hohen Menschen-, insbesondere Passagieransammlungen, aus terroristischer Sicht interessant. Darüber hinaus ist der Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim – im Vergleich zu anderen Flugplätzen – nicht öffentlich zugänglich; gleichzeitig wird die Flugplatzanlage (polizeilich) gesichert. Schließlich wird das verbleibende Restrisiko einer Störung der Luftverkehrssicherheit und der öffentlichen Sicherheit als sozial adäquat und damit für im Ergebnis nicht erheblich angesehen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass aus dem planfestgestellten Änderungsvorhaben unter den Aspekten der Flug- und Luftsicherheit keine standort- oder betriebsbezogenen Veränderungen resultieren, die das allgemeine, gesellschaftlich adäquate und akzeptierte Lebensrisiko in relevanter Weise beeinflussen würden.

3.2.3. Betriebssicherheit einschließlich Feuerlösch- und Rettungswesen

Den Erfordernissen des Feuerlösch- und Rettungswesens nach Maßgabe der AVV wird ausreichend Rechnung getragen.

Durch geeignete Betriebsabsprachen ist darüber hinaus sichergestellt, dass auch bei einer gemeinsamen Nutzung des Landeplatzes durch die bayerische Polizei und die Bundespolizei der Flugbetrieb jederzeit sicher abgewickelt werden kann. So beinhalten die Betriebsabsprachen gerade auch flugbetriebliche Regelungen zur gemeinsamen Nutzung des Landeplatzes und der sonstigen gemeinsam genutzten flugbetrieblichen Anlagen, insbesondere bezogen auf Rollbewegungen und Schwebeflüge auf dem TWY O. Ferner ist durch geeignete Einrichtungen, wie der Flugleitung sichergestellt, dass die Piloten beider Staffeln über den Flugbetrieb am Landeplatz stets ausreichend informiert sind.

3.2.4. Bauordnungs- und Betriebssicherheitsrecht

Bei dem antragsgegenständlichen Vorhaben handelt es sich um einen Sonderbau im Sinne des Art. 2 Abs. 4 der Bayerischen Bauordnung (BayBO). Dieser Sonderbau bedarf vorliegend weder einer Baugenehmigung noch einer Bauüberwachung, da die Leitung der Entwurfsarbeiten und die Bauüberwachung mit dem Staatlichen Bauamt München 1 einer Baudienststelle des Freistaats Bayern übertragen sind (Art. 73 Abs. 1 Satz 1 BayBO). Die Baudienststelle hat dafür Sorge zu tragen, dass die Errichtung der baulichen Anlagen den öffentlich-rechtlichen Vorschriften entspricht (Art. 73 Abs. 3 Satz 1 1. Halbsatz BayBO). Insbesondere die Prüfung des baulichen Brandschutzes und der Standsicherheit (Art. 77 Abs. 2 Satz 1 i. V. m. Art. 62 Abs. 3 Sätze 1 und 3 BayBO) sind somit nicht Gegenstand dieses Genehmigungsverfahrens.

Die geplante Tankanlage stellt eine überwachungsbedürftige Anlage dar, die erst dann in Betrieb genommen werden darf, nachdem eine Prüfung durch eine zugelassene Überwachungsstelle erfolgt ist (vgl. § 14 Abs. 1 der Betriebssicherheitsverordnung - BetrSiVO).

3.2.5. Altlasten

Eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung durch Altlasten und Kampfmittel auf dem jahrzehntelang als Militärflugplatz genutzten Gelände in Oberschleißheim kann ausgeschlossen werden. Die Kampfmittelfreiheit wird im Zuge der Baumaßnahmen durch eine Fachfirma her- und sichergestellt. Die Altlastendetailerkundung der Dorsch Consult Wasser und Umwelt GmbH vom 15.10.2009 kommt aufgrund 44 durchgeführter (Erkundungs-)Schürfe zu dem Ergebnis, dass eine insgesamt inhomogene Belastung der horizontalen und vertikalen oberflächennahen Bodenbereiche angetroffen wurde und sich diese im Wesentlichen mit bereits vorhandenen Erkenntnissen vorausgehender Erkundungen deckt. Bei Beachtung der notwendigen Maßgaben ist beim Wiedereinbau des Bodenmaterials die Schutzfunktion des Bodens gewährleistet.

3.3 Erfordernisse des Lärmschutzes

Das Änderungsvorhaben ist nach § 8 Abs. 2 LuftVG unter Berücksichtigung der verfügbaren Nebenbestimmungen mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm vereinbar.

Dies geht aus der vom Luftamt Südbayern nachfolgend dargestellten Prüfung, Bewertung und Abwägung hervor. Wesentliche Grundlage zur Ermittlung der flugbetriebsbedingten Geräuschemissionen sowie deren Auswirkungen am und in der Umgebung des Hubschraubersonderlandeplatzes ist hierbei das vom Staatlichen Bauamt München 1 beauftragte lärmtechnische Gutachten der TÜV Süd Industrie Service GmbH (Sachverständiger Dipl.-Ing. (FH) Dickhuber, Bericht-Nr.: F16/179-2).

Die diesem Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Fassung dieses Gutachtens datiert vom 05.10.2017. Auf diese Fassung des Gutachtens wird im Folgenden stets Bezug genommen. Diese Gutachtensfassung ist die Fortschreibung der Gutachten vom 09.06.2011 (für das Genehmigungsverfahren) und vom 09.05.2017.

Das Luftamt beschränkte seine Prüfung der Lärmauswirkungen und damit zusammenhängenden Lärmschutzfragen nicht auf den durch den Betrieb der Polizeihubschrauberstaffel Bayern künftig zusätzlich vom Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim ausgehenden Flugbetrieb. Vielmehr sind Gegenstand der Prüfung alle künftig vom Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim insgesamt ausgehenden Lärmimmissionen, da Altbestand und Änderung gerade auch mit Blick auf den gebotenen Lärmschutz nicht isoliert voneinander beurteilt werden sollen. Außerdem wurde als Lärmquelle auch der Flugbetrieb auf dem in unmittelbarer Nähe des Hubschraubersonderlandeplatzes liegenden Sonderlandeplatz Oberschleißheim kumulativ mit

einbezogen (sog. fluglärmbezogene Gesamtlärbetrachtung, vgl. S. 6 des Lärmgutachtens (Abschn. 1.2)).

Neben dem reinen Fluglärm verursacht das Vorhaben weitere Geräusche. Diese Geräusche sind Bodenlärm sowie Straßenverkehrslärm auf dem Betriebsgelände durch Fahrzeugan- und -abfahrten. Während der Bodenlärm als zusätzliche Lärmquelle näher in den Blick zu nehmen war und wurde (vgl. S. 16 ff. – Abschnitt 4.4. - sowie Anlagen 8.03 und 8.04 des Lärmgutachtens), musste der Fahrzeuginlärm als irrelevant keiner weiteren Prüfung unterzogen werden.

Laut Lärmgutachten (vgl. S. 7 – Abschnitt 1.2) ist werktäglich von ca. 130 – 180 Pkw- und 10 – 12 Lkw-Fahrbewegungen sowie 65 – 90 sonn-/feiertäglichen Pkw-Fahrbewegungen auszugehen. Unter Berücksichtigung einer Entfernung von ca. 1.500 m zur nächsten Wohnbebauung Richtung Süden (diese liegt auch südlich der Autobahn) und ca. 750 m Richtung Norden tritt dieser Straßenverkehrslärm hinter dem Lärm durch den Verkehr der Hubschrauber zurück und geht im Weiteren im allgemeinen Straßenverkehrslärm unter. Das Luftamt schließt sich hierzu den schlüssigen Annahmen des Gutachters und seiner Bewertungen an, dass dieser Lärm schalltechnisch und damit beurteilungsmäßig vernachlässigt werden kann.

3.3.1. Prüfung der Anwendbarkeit des FluglärmG

Am 07.06.2007 trat das (novellierte) FluglärmG in Kraft, welches insbesondere die Festsetzung und den Vollzug von Lärmschutzbereichen in der Umgebung bestimmter Flugplätze regelt. Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG sind im Rahmen von Planfeststellungsverfahren die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten. Daraus ergibt sich, dass die Grenzwerte des FluglärmG in Bezug auf den Fluglärm die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in Zulassungsverfahren nach § 8 LuftVG dann festlegen, wenn der betreffende Flugplatz in den Anwendungsbereich des FluglärmG fällt (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Kommentar zum LuftVG, § 6 Rn. 301). Dieser erfasst neben militärischen Flugplätzen typischerweise Verkehrsflughäfen bzw. -landeplätze (Grabherr/Reidt/Wysk spricht hier von „größeren“ Flugplätzen) mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr, letztere mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen im Jahr (vgl. § 4 Abs. 1 FluglärmG). Der Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim weist nicht im Ansatz die in § 4 Abs. 1 LuftVG genannten Verkehrszahlen mit entsprechenden großen Luftfahrzeugen auf und es werden auch keine Strahlflugzeuge eingesetzt, so dass auch keine Veranlassung besteht, mit Blick auf § 4 Abs. 8 FluglärmG das FluglärmG fakultativ anzuwenden – dies unabhängig von der Frage, ob im Rahmen des § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG überhaupt eine erweiterte entsprechende Anwendung auf § 4 Abs. 8 FluglärmG möglich ist.

Für Flugplätze, die vom FluglärmG nicht erfasst werden, ist daher - wie zum Rechtsstand vor Inkrafttreten des novellierten FluglärmG - bezüglich der konkret maßgeblichen Schwellenwerte eine konkrete Einzelfallbewertung vorzunehmen. Sowohl Kenngrößen als auch die Berechnungsmethodik sind der sachgerechten Festlegung der zuständigen Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsbehörde überantwortet (vgl. Wysk, Rechtliche Aspekte des neuen Fluglärmgesetzes, Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2007 S. 248; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 08.07.2009, Az.: 8 C 10399/08, juris Rn. 119). Aus dem Satz 3 des § 8 Abs. 1 LuftVG leiten sich für dieses Planfeststellungsverfahren jedenfalls keine verbindlichen Werte für die Abwägungsentscheidung ab, obgleich im Rahmen dieser Abwägung ein Rückgriff auf die lärmmedizinischen Erkenntnisse, wie sie in den aktuell genannten Grenzwertfestlegungen in § 2 Abs. 2 FluglärmG zum Ausdruck kommen, möglich ist. Auch die bei Hubschraubern im Vergleich zu Flächenflugzeugen anders geartete Lärmtypik lässt das Luftamt in seine Bewertung einfließen.

3.3.2. Maßgebliche Schwellenwerte

Das Luftamt legt die Geringfügigkeitsschwelle (rechtliche Abwägungsschwelle) regelmäßig wie auch vorliegend bei einem LAeq Tag = 52 dB(A) und bei einem LAeq Nacht = 45 dB(A) fest. Allerdings betrachtet das Luftamt im Rahmen seiner Prüfung auch bereits die Lärmauswirkungen, die deutlich darunter liegen, nämlich LAeq Tag ab 50 dB(A) und LAeq Nacht = 40 dB(A), siehe beispielhaft Anlagen 8.01 und 8.02 des Lärmgutachtens.

Orientiert an den Wertungen des FluglärmG liegen die Schwellenwerte für unzumutbare Lärmauswirkungen (rechtliche Zumutbarkeitsschwelle) im Allgemeinen innerhalb eines Rahmens von LAeq Tag = 60 – 65 dB(A) und LAeq Nacht = 50 – 55 dB(A), im konkreten Fall denkt das Luftamt jedoch auch an 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts.

In Abhängigkeit von den Bedingungen im konkreten Sachverhalt und unter Zugrundelegung eines bestmöglichen Lärmschutzniveaus für die Umgebung wird die Zumutbarkeitsschwelle konkret bei einem LAeq Tag = 60 dB(A) und LAeq Nacht = 50 dB(A) angesetzt.

Darüber hinaus wird auch geprüft, ob ggf. zusätzliche Maximalpegel und -häufigkeitskriterien zur Anwendung kommen. Solche Kriterien wurden auch betrachtet (siehe beispielhaft Anlagen 8.4 des Lärmgutachtens). Das Gutachten setzt sich im Abschnitt 8 auf Seite 31 mit in Fachkreisen diskutierten Maximalpegeln-Schwellenwerten auseinander, z.B. 19 x 99 dB(A) tags und 36 x 88 dB(A) (Zumutbarkeitsschwellen).

An Immissionsorten mit Wohnbebauung werden einzelne Maximalpegel nicht oberhalb 90 dB(A) erreicht, auch nicht die genannten Pegelhäufigkeiten.

Im Ergebnis orientiert sich das Luftamt auch bezüglich des Pegelhäufigkeitskriteriums an den lärmmedizinischen Erkenntnissen des FluglärmG, das Schallschutzansprüche oberhalb 6 x 53 dB(A) innen bzw. 6 x 68 dB(A) außen ansetzt. Im vorliegenden Fall werden jedoch im Mittel maximal 4 Flugbewegungen pro Nacht stattfinden – diese verteilt auf alle 12 Flugrouten. Das Luftamt sieht hier auch keine Notwendigkeit, wegen der Lärmtypik des Hubschrauberfluglärms dieses Kriterium zu modifizieren. Auch Hubschrauberfluglärm ist nach den einschlägigen luftrechtlichen Regelwerken zum Lärmschutz Fluglärm. Das FluglärmG geht im Übrigen bei dem genannten Schwellenwert von Verkehrsflugzeugen mit Strahlflugbetrieb aus; dieser Fluglärm wirkt ebenfalls belastend.

Diese Prüfung ergibt daher, dass im vorliegenden Fall dieses Kriterium nicht zur Anwendung kommt – dies betrifft sowohl die Maximalpegel als auch die Pegelhäufigkeiten.

3.3.2.1. Geringfügigkeits-/ Abwägungsschwelle

3.3.2.1.1. Tagzeitraum

Das Luftamt setzt die Abwägungsschwelle für den Tagschutz bei einem Dauerschallpegel der Fluglärmbelastung von $L_{Aeq} = 52$ dB(A) tags/ 45 dB(A) nachts (außen) fest. Die entsprechenden Lärmkonturen hierzu liegen vor (vgl. Anlagen 8.2 und 8.3 des Lärmgutachtens). Dabei ist erkennbar, dass der Umgriff der 52 dB(A)-Kontur für den Tagzeitraum geringfügig umfassender ist als die Kontur 45 dB(A) nachts. Die 52 dB(A)-Lärmkontur verläuft auf den Gebieten der Gemeinde Oberschleißheim und der Stadt Garching b. München sowie der Landeshauptstadt München, wenn auch begrenzt auf kleinere oder teilweise unbewohnte Gebiete dieser Kommunen. Daher zog das Luftamt die 52 dB(A)-Lärmkontur (im Folgenden immer bezogen auf L_{Aeq}) bei der Bestimmung der Kommunen, in denen es den Antrag jeweils auslegte, heran – diese sogar unter Einbeziehung eines rechtlich nicht zwingend geforderten absoluten Ruhezeitenzuschlags von $3,6$ dB(A) (s.u. Ziffer 3.3.3).

Unter Würdigung der Einwendungen liegen nach Auffassung des Luftamts in dem genannten Gebiet außerhalb der 52 dB(A)-Kontur keine Anhaltspunkte für besondere abwägungserhebliche Belastungen vor. Zur Geringfügigkeitsschwelle führt der BayVGH in seinem Urteil vom 20.05.2003 (Az.: 20 A 02.40015 u. a.) zum Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg aus, der Schwellenwert für Belästigungen durch Fluglärm, die die Geringfügigkeitsschwelle überschreiten, sei bei einem Mittelungspegel zwischen 50 dB(A) und 55 dB(A) zu sehen. In der Änderungsgenehmigung des Luftamts für den Verkehrsflughafen Memmingen wurde die Schwelle bei 52 dB(A) festgesetzt; dieser Wert wurde weder vom BayVGH in seinem Urteil vom 02.12.2005 (Az.: 20 A 04.40040 u. a.) noch vom BVerwG in seinem Urteil vom

13.12.2007 (Az.: 4 C 9.06) beanstandet. Dies betrifft auch den gerichtlich bisher nicht beanstandeten Planfeststellungsbeschluss zur Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen vom 01.03.2013 (vgl. Urteil des BayVGh vom 14.07.2015, Az.: 8 A 13.40025). Der HessVGh hat in seinem Urteil vom 21.08.2009 (Az.: 11 C 227.08.T u. a., juris Rn. 806) die Schwelle oberhalb 50 dB(A) nicht weiter konkretisiert, zugleich aber die im dortigen Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main gewählte Orientierung an 50 dB(A) am Tag nicht beanstandet. Auch bei Hubschrauberlärm, der letztlich zur Kategorie Fluglärm gehört, ergibt sich keine andere Bewertung, schließlich greift 52 dB(A) ja auch nicht nur bei Propeller- sondern auch großen Strahlflugzeugen.

3.3.2.1.2. Nachtzeitraum

Für den Nachtzeitraum wird die Abwägungsschwelle auf LAeq = 45 dB(A) festgesetzt. Dieser Schwellenwert wurde auch im Verwaltungsverfahren zur Änderung der Nachtflugregelung am Verkehrsflughafen München zur Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001, Az.: 315-98/0-G-1 (dort S. 146) gewählt und in den verwaltungsgerichtlichen Verfahren hierzu vom BayVGh und vom BVerwG nicht beanstandet. Entsprechendes gilt zum Planfeststellungsbeschluss zur Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen (s.o.).

Im Übrigen enthalten die vorgenannten Anlagen des lärmphysikalischen Gutachtens für den Tagzeitraum auch die Konturen für 50 dB(A); für den Nachtzeitraum liegen 40 dB(A)-Konturen vor. Diese Konturen wurden vom Luftamt auch in den Blick genommen. Diese erstrecken sich auf keine weiteren als die vorbezeichneten Kommunen.

3.3.2.2. Zumutbarkeitsschwelle

Bei der Benennung des hier anzusetzenden – auf den konkreten Einzelfall bezogenen – Bewertungsmaßstabes, ab welchem die Lärmauswirkungen als nicht mehr zumutbar einzustufen sind, orientiert sich das Luftamt an den Werten des § 2 Abs. 2 Satz 2 FluglärmG, die im Rahmen ihres Geltungsbereichs den aktuellen lärmmedizinischen Erkenntnisstand widerspiegeln. Bei der Festlegung der Zumutbarkeitsschwellen ist hierbei auf die Werte der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone abzustellen. Demnach ist die Zumutbarkeitsschwelle hinsichtlich der Geräuschimmissionen aufgrund des Flugbetriebs, welche regelmäßig - zumindest ohne entsprechend notwendigen baulichen Schallschutz - nicht überschritten werden soll, innerhalb eines Dauerschallpegel-Bereiches von LAeq Tag = 60 – 65 dB(A) am Tag bzw. von LAeq Nacht = 50 – 55 dB(A) in der Nacht, anzusetzen. Die Werte der Tag-Schutzzone 2 markieren demgegenüber keine Grenzwerte (vgl. Wysk, Rechtliche Aspekte des neuen Fluglärmgesetzes, Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2007 S. 248).

Die Polizeihubschrauberstaffel Bayern soll vom derzeitigen Standort am Verkehrsflughafen München nach Oberschleißheim verlegt werden, um dort am bestehenden Hubschraubersonderlandeplatz der Bundespolizei-Fliegerstaffel stationiert zu werden. Der Flugplatz wird damit baulich und betrieblich erweitert. Es handelt sich somit um keine Neuanlage eines Flugplatzes. Vielmehr kann mit der Änderung der bereits bestehende Hubschraubersonderlandeplatz nunmehr auch von der Polizeihubschrauberstaffel Bayern benutzt werden. Der Abwägung wird die wesentliche betriebliche Erweiterung dieses Flugplatzes zu Grunde gelegt. Die zu erwartende Anzahl an Flugbewegungen auf diesem Flugplatz wird sich durch die Neustationierung der Hubschrauberstaffel Bayern an diesem Standort mehr als verdoppeln; eine Erhöhung des Dauerschallpegels aufgrund des zusätzlichen Flugbetriebs um mehr als 2 dB(A) und insoweit eine wesentliche Änderung kann dadurch jedenfalls angenommen werden (Rechtsgedanken des § 2 Abs. 2 Sätze 3 und 4 FluglärmG). Allerdings ist zu berücksichtigen, dass bereits seit langem am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim die Fliegerstaffel Süd der Bundespolizei stationiert ist und dieser Ort durch den Flugbetrieb mit Hubschraubern daher entsprechend vorbelastet ist.

Die Festlegung der konkreten Zumutbarkeitsschwellen ist von der Planfeststellungsbehörde unter Würdigung und Bewertung des konkreten Sachverhalts individuell für jeden Flugplatz abzuleiten.

Im Ergebnis sieht es das Luftamt in dem gegebenen Fall als gerechtfertigt an, sich nach den in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 bzw. 3 FluglärmG bezeichneten Werten zu orientieren, also die Werte für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen bzw. militärischen Flugplatz zu erwägen (LAeq Tag = 60 dB(A) und LAeq Nacht = 50 dB(A)) und nicht die deutlich höheren Werte (+ 5 dB(A)) für einen bestehenden Flugplatz.

3.3.2.2.1. Tagzeitraum

Wie nach FluglärmG 60 dB(A) tagsüber maßgeblich sind, kommt das Luftamt unabhängig von dem in § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 FluglärmG normierten Schwellenwert von 60 dB(A) auch im Wege der Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs „angemessene Berücksichtigung des Schutzes vor Fluglärm“ und bei der alternativen Einzelfallwertung zu der Zumutbarkeitsschwelle im konkret zu entscheidenden Fall von 60 dB(A) im Tagzeitraum.

Das Luftamt begründet den behördlich festgesetzten Schwellenwert wie folgt:

Die wichtigsten Störwirkungen des Fluglärms im Tagzeitraum sind Beeinträchtigungen der Kommunikation, vegetative und andere extraaurale Reaktionen, Entspannung und Erholung sowie Minderungen der Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit. Stand der Wissenschaft bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen ist die Grenzlinie eines für die 6 verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels von 60 dB(A)

außen. Dieser Wert berücksichtigt die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, die in die Novellierung des FluglärmG zum 01.06.2007 eingeflossen sind.

Die Schutzwürdigkeit eines bewohnten Gebiets könnte grundsätzlich höher eingestuft werden, wenn es sich um ein reines oder allgemeines Wohngebiet handelte, bei Dorf- und Mischgebieten läge eine geringere Schutzwürdigkeit vor. Der Schwellenwert könnte insoweit dann auch höher als 60 dB(A) angesetzt werden. Andererseits stellt das FluglärmG mit seinen Schwellenwerten, Erstattungs- und Entschädigungsregeln (insbesondere § 9 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG) allein auf bewohnte Gebiete ab. Das Luftamt nimmt deshalb keine weitere Differenzierung vor, sondern legt den o.g. Wert allen Wohnlagen, einschließlich bewohnter Außenbereichsgrundstücke, zugrunde und privilegiert insoweit solche Wohnlagen, weil es im Rahmen der Einzelfallbetrachtung auch vertretbar wäre, nach Wohngebieten, Dorfgebieten und Außenbereichsgrundstücken zu differenzieren.

Für eine Absenkung der Zumutbarkeitsschwelle könnte sprechen, dass es sich hier um einen Sonderlandeplatz handelt, der insoweit keine Einrichtung des öffentlichen Verkehrs ist.

Andererseits ist der Flugbetrieb der Polizeihubschrauberstaffel Bayern nicht privatnütziger Natur, sondern hat in hoheitlichem Auftrag besondere Aufgaben zu erfüllen und liegt damit im öffentlichen Interesse. In den Zuständigkeitsbereich fallen unter anderem die Unterstützung bei der Verbrechensbekämpfung, der Vermisstensuche, bei Katastropheneinsätzen und der Bewältigung besonderer Verkehrs- und Einsatzlagen. Daneben werden auch regelmäßig Verletzentransporte durchgeführt. Für die Durchführung dieser Aufgaben besteht ein gesteigertes öffentliches Interesse; dieses ist mit diesem erheblichen Gewicht in die Bewertung mit einzubeziehen und führt insoweit zu einer Erhöhung der Zumutbarkeitsschwelle im Tageszeitraum. Die Bedeutung dieses (teilweise Leib und Leben rettenden) Flugbetriebs wiegt sogar höher als der Flugbetrieb auf einem Verkehrslandeplatz mit Fluglinienverkehr.

Auch - was in der Regel schutzmindernd wirkt - findet in Oberschleißheim schon seit langer Zeit Hubschrauberflugbetrieb durch die Fliegerstaffel Süd der Bundespolizei statt; insoweit liegt eine Lärmvorbelastung durch diese Lärmquelle statt.

Andererseits berücksichtigt das Luftamt den auch in Einwendungen thematisierten Umstand, dass Hubschrauberlärm teilweise als störender wahrgenommen wird, als Lärm von Verkehrsflugzeugen. Hubschraubereinsätze sind andererseits typischerweise häufig mit hoheitlichen Aufgaben oder Aufgaben der Daseinsvorsorge verbunden, insbesondere Einsatz- und Rettungsflüge, was einen Unterschied zur Fliegerei mit Flächenflugzeugen darstellt und dies wird auch von der Bevölkerung so wahrgenommen (vgl. auch Rettungsflugbetrieb an Kliniklandeplätzen).

Das Luftamt hält angesichts der überragenden Bedeutung der Hoheitsflüge auch einen Wert von 62 dB(A) für vertretbar. Andererseits erkennt das Luftamt im Interesse der Belange der Lärmbetroffenen an, dass nunmehr in Oberschleißheim Hubschrauberbetrieb durch zwei Polizeistaffeln stattfindet und reduziert insoweit die Zumutbarkeitsschwelle.

Als Zumutbarkeitsschwelle hinsichtlich der Geräuschimmissionen aufgrund des Flugbetriebes, welche passive Schallschutzmaßnahmen auslösen soll, werden sonach folgende Beurteilungspegel (Dauerschallpegel) festgelegt:

LAeq Tag = 60 dB(A)

3.3.2.2.2. Nachtzeitraum

3.3.2.2.2.1. Dauerschallpegel-Kriterium

Unabhängig von dem in § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 FluglärmG normierten Schwellenwert von 50 dB(A) setzt das Luftamt auch im Wege der Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs „angemessene Berücksichtigung des Schutzes vor Fluglärm“ die Zumutbarkeitsschwelle im konkret zu entscheidenden Fall bei 50 dB(A) im Nachtzeitraum an.

Das Luftamt begründet den behördlich festgesetzten Schwellenwert wie folgt:

Die wichtigste Störwirkung des Fluglärms im Nachtzeitraum ist die Nachtruhe und damit im Zusammenhang stehend die gesundheitlich nachteiligen Auswirkungen bei der Beeinträchtigung des gesunden Nachtschlafs. Stand der Wissenschaft bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen ist - bezogen auf das Dauerschallpegel-Kriterium - die Grenzzuglinie eines für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels von 50 dB(A) außen. Dieser Wert berücksichtigt die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, die in die Novellierung des FluglärmG zum 01.06.2007 eingeflossen sind.

Die Schutzwürdigkeit eines bewohnten Gebiets könnte grundsätzlich höher eingestuft werden, wenn es sich um ein reines oder allgemeines Wohngebiet handelte, bei Dorf- und Mischgebieten läge eine geringere Schutzwürdigkeit vor. Der Schwellenwert könnte insoweit dann auch höher als 50 dB(A) Leq angesetzt werden. Andererseits stellt das FluglärmG mit seinen Schwellenwerten, Erstattungs- und Entschädigungsregeln (insbesondere § 9 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG) allein auf

bewohnte Gebiete ab. Das Luftamt nimmt deshalb keine weitere Differenzierung vor, sondern legt den o.g. Wert allen Wohnlagen, einschließlich bewohnter Außenbereichsgrundstücke, zugrunde (s.o. Ziffer 3.3.2.2.1).

Für eine Absenkung der Zumutbarkeitsschwelle könnte sprechen, dass es sich hier um einen Sonderlandeplatz handelt, der insoweit keine Einrichtung des öffentlichen Verkehrs ist.

Andererseits ist der Flugbetrieb der Polizeihubschrauberstaffel Bayern nicht privatnütziger Natur, sondern hat in hoheitlichem Auftrag besondere Aufgaben zu erfüllen und liegt damit im öffentlichen Interesse. In den Zuständigkeitsbereich fallen unter anderem die Unterstützung bei der Verbrechensbekämpfung, der Vermisstensuche, bei Katastropheneinsätzen und der Bewältigung besonderer Verkehrs- und Einsatzlagen. Daneben werden auch regelmäßig Verletztentransporte durchgeführt. Für die Durchführung dieser Aufgaben besteht ein gesteigertes öffentliches Interesse; dieses ist mit diesem erheblichen Gewicht in die Bewertung mit einzubeziehen und führt insoweit zu einer Erhöhung der Zumutbarkeitsschwellen im Tag- wie auch im Nachtzeitraum. Die Bedeutung dieses Flugbetriebs liegt sogar höher als der Flugbetrieb auf einem Verkehrslandeplatz mit Fluglinienverkehr.

Auch - was in der Regel schutzmindernd wirkt - findet in Oberschleißheim schon seit langer Zeit Hubschrauberflugbetrieb durch die Fliegerstaffel der Bundespolizei statt; insoweit liegt eine Lärmvorbelastung durch diese Lärmquelle statt.

Andererseits berücksichtigt das Luftamt den auch in Einwendungen thematisierten Umstand, dass Hubschrauberlärm teilweise als störender wahrgenommen wird als Lärm von Verkehrsflugzeugen. Hubschraubereinsätze sind typischerweise häufig mit hoheitlichen Aufgaben oder Aufgaben der Daseinsvorsorge verbunden, insbesondere Einsatz- und Rettungsflüge, was einen Unterschied zur Fliegerei mit Flächenflugzeugen darstellt.

Das Luftamt hält angesichts der überragenden Bedeutung der Hoheitsflüge auch einen Wert von 52 dB(A) für vertretbar. Andererseits erkennt das Luftamt im Interesse der Belange der Lärmbetroffenen an, dass nunmehr in Oberschleißheim Hubschrauberbetrieb durch zwei Polizeistaffeln stattfindet und reduziert insoweit die Zumutbarkeitsschwelle.

Als Zumutbarkeitsschwelle hinsichtlich der Geräuschimmissionen aufgrund des Flugbetriebes, welche passive Schallschutzmaßnahmen auslösen soll, werden sonach folgende Beurteilungspegel (Dauerschallpegel) festgelegt:

LAeq Nacht = 50 dB(A)

3.3.2.2.2. Pegelhäufigkeits-Kriterium

Wie aus den obigen Ausführungen ersichtlich (vgl. Ziffer 3.3.2), geht das Luftamt nach Prüfung und Bewertung der verwendeten Schwellenwerte von 6 x 53 dB(A) innen bzw. 6 x 68 dB(A) (gem. FluglärmG) außen als maßgeblichen Schwellenwert aus.

3.3.3. Prognose der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen

Dem Luftamt wurde mit dem Antrag vom 18.10.2016 das lärmtechnische Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. (FH) Dicklhuber der TÜV Süd Industrie Service GmbH vorgelegt.

Nach umfassender Prüfung ist dieses Gutachten eine geeignete Grundlage, die Lärmauswirkungen des Änderungsvorhabens sowie auch den flugbetrieblichen Gesamtlärm zu erfassen und zu bewerten und damit eine ordnungsgemäße Abwägung im Hinblick auf die Erfordernisse des Lärmschutzes zu treffen. Dies betrifft sowohl die Abwägung der Belange an sich, als auch das damit verbundene Folgenbewältigungsprogramm (Schallschutzkonzept in Gestalt von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen). In das Gutachten und damit in die Lärmberechnung wurden die zutreffenden Annahmen eingestellt und ein plausibles Ergebnis getroffen und entsprechend in Schrift und Karten dargestellt und begründet. Das Luftamt schließt sich damit den Inhalten dieses Gutachtens an und macht sich seine Ergebnisse zu den ermittelten Lärmauswirkungen zu Eigen.

Im Gutachten wird auf Seite 5 (Abschnitt 1.1) das Vorhaben beschrieben und dabei insbesondere dargestellt, dass alle An- und Abflüge der Polizeihubschrauberstaffel Bayern über die bereits bestehende Hubschrauber-Abflugfläche des Sonderlandeplatzes erfolgen werden, wie sie bereits die Bundespolizei-Hubschrauberstaffel für ihre An- und Abflüge nutzt. An dieser Stelle weist der Gutachter auch darauf hin, dass bereits mit Datum vom 09.06.2011 für die Durchführung des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens ein schalltechnisches Gutachten durch den TÜV Süd erstellt wurde. Dieses Gutachten wurde dann mit der geänderten Berechnungsgrundlage DIN 45684-1 für das Planfeststellungsverfahren fortgeschrieben. Im Rahmen der Entwicklung des Verfahrens, insbesondere aufgrund der Ergebnisse und Erkenntnisse aus dem Erörterungstermin vom 10.05.2017, wurde die Gutachtensfassung vom 09.05.2017 aktualisiert und es wurden Annahmen eingestellt, die zu ungünstigeren Lärmwerten in der Umgebung des Flugplatzes führen. Hieraus resultiert die maßgebliche Gutachtensfassung vom 05.10.2017.

Diese Modifizierungen ergeben sich aus Abschnitt 1.1 (S. 5) letzter Absatz (s. auch Abschnitt 1.4 2. Absatz S. 9 f.) und sind Folgende:

- Anstelle des Hubschraubermodells „EC-135“ wird für die Lärmberechnung bei der Polizeihubschrauberstaffel Bayern ausschließlich das Hubschraubermuster „EC-145“ angesetzt.
- Auch wenn die Polizeihubschrauberstaffel Bayern für bestimmte Einsatzübungen (z.B. Bergrettung) regelmäßig an anderen Orten Übungen durchführt, werden am Flugplatzgelände 12 einstündige Hoverflüge im Zusammenhang mit den Übungs- und Trainingsflügen angesetzt. Hierbei wird der maximale Schallleistungspegel nach DIN 45681-1 eingerechnet.
- Für die IFR-Flüge werden die Flugrouten angesetzt, wie sie sich aus den maßgeblichen Veröffentlichungen ergeben und von der Bundespolizei so geflogen werden und dabei so auf die einzelnen Routen verteilt, wie es sich aus der Analyse der bereits seit vielen Jahren durchgeführten Flugbewegungen der Bundespolizei ergibt.
- Als Prognosehorizont wird nunmehr 2027 angesetzt.

Mit diesen im Vergleich zur vorherigen Gutachtensfassung verändert eingestellten Annahmen wird nach Ansicht des Luftamts der prognostizierte Lärm eher höher angesetzt, als er sich später voraussichtlich ergibt. Das Luftamt schießt sich jedoch zum bestmöglichen Schutze der Anwohner diesen Annahmen des Vorhabensträgers an. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss soll nämlich das Schutzbedürfnis der Anwohner eher mit einem über die bisher angenommenen Belastungen hinausgehenden Wert berücksichtigt werden, um auch bei evtl. künftigen Entwicklungen noch adäquaten Schutz bieten zu können. Da diese neuen Annahmen zu anderen Lärmprognosen führen, veränderten sich entsprechend die Inhalte des Gutachtens. Insbesondere der Ansatz mit dem größeren Hubschraubermuster „EC-145“ wäre aus Sicht des Luftamts nicht zwingend notwendig gewesen, da konkrete Beschaffungen dieses Musters, auch bezogen auf die nächsten Jahre, nicht im Raum stehen. Andererseits kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass bis zum Prognosezeitraum 2027 einzelne dieser Hubschrauber beschafft werden; bei der langfristig angelegten baulichen Investitionsmaßnahme werden diese größeren Muster auch berücksichtigt (für den Fall, dass zumindest ein solches größeres Muster angeschafft würde). Jedenfalls wird - indem für alle Flüge die größeren und lautereren Muster angesetzt werden - ein entsprechend großer Lärmpuffer geschaffen, wenn sich einzelne Annahmen anders als prognostiziert darstellen sollten. Mit diesen Annahmen, die nicht nur auf Anforderung des Luftamts in das Gutachten eingestellt wurden, sondern zu denen sich der Vorhabensträger auch ausdrücklich bereit erklärte, wird in besonderer Weise den Interessen der Anwohner entsprochen, den Hubschrauberbetrieb unter ungünstigsten Bedingungen zu berechnen und damit faktisch auch der in den Einwendungen vorgetragenen besonderen Störwirkung der Hubschrauber Rechnung zu tragen.

Im Einzelnen:

3.3.3.1. Grundlagen der Berechnung

Die vom Gutachter angewandte Berechnungsmethodik sowie die in das Gutachten eingestellten Eingangsdaten sind einwandfrei und damit geeignet, die Lärmauswirkungen am bzw. in der Umgebung des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim zu ermitteln.

Das Luftamt schließt sich dem Gutachter auch an, soweit es um die Grundlagen und Vorschriften für die Lärmberechnung geht (vgl. Abschnitt 2, S. 10 ff. des Gutachtens). Da das FluglärmG nicht anwendbar ist, zieht er die Landeplatz-Fluglärmleitlinie heran und verwendet die DIN 45684-1 als Rechengrundlage. Für die Bewertung der Ergebnisse zieht er die Erkenntnisse des FluglärmG und der o.g. Leitlinie heran. Das Luftamt nimmt diese Bewertung des Gutachters als fachliche Erkenntnisquelle zur Kenntnis, trifft aber ausdrücklich hierzu eine eigene Entscheidung, wie sich aus den umfangreichen Ausführungen in diesem Beschluss zeigt und ergibt.

3.3.3.1.1. Eingangsdaten

Insgesamt werden, ausweislich der Ausführungen zur Verkehrsprognose, maximal 6.500 Hubschrauber-Flugbewegungen am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim in die Berechnung des Fluglärms eingestellt (vgl. Abschnitt 4.3.1.2 S. 14 ff. im Gutachten). Flugbewegungen finden dabei im IFR- und im VFR-Betrieb statt und dies wird im Gutachten berücksichtigt (es gelten jeweils eigene Flugverfahren). Dabei werden 3.500 Flugbewegungen nach VFR für die Hubschrauber der Polizeihubschrauberstaffel Bayern angenommen; die unter IFR-Bedingungen durchgeführten Flugbewegungen sind bereits in der für die Bundespolizei zu Grunde gelegten (und bereits mit der Einrichtung von IFR-Betrieb rechtlich zugelassenen) Anzahl von 500 Flugbewegungen der Bundespolizei-Fliegerstaffel Oberschleißheim enthalten. Entsprechend der Verkehrsprognose werden die Flüge jeweils auch auf den Tag- und Nachtzeitraum verteilt.

Darüber hinaus werden bei der Berechnung des Fluglärms die maximal zulässigen Flugbewegungen des angrenzenden Flugplatzes Oberschleißheim – auf der Grundlage der dort im Genehmigungsverfahren gutachtlich ermittelten Lärmbelastung – einbezogen und als Gesamtfluglärm der Lärmberechnung zu Grunde gelegt (vgl. Abschnitt 4.3.2, S. 15 sowie Anlage 5 des Lärmgutachtens).

3.3.3.1.2. Berechnungsmethodik

Die Berechnung erfolgte auf Grundlage der DIN 45684-1:2013-7 (Akustik – Ermittlung von Fluggeräuschemissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren), vgl. Gutachten S. 9 f.

Dieses Verfahren kommt im Gegensatz zu Flughäfen an kleineren Flugplätzen regelmäßig zur Anwendung und ist allgemein anerkannt und bewährt.

Grundsätzlich ist für Genehmigungsverfahren von Flugplätzen, welche nicht in den Anwendungsbereich des FluglärmG fallen, rechtlich keine konkrete Rechenvorschrift vorgegeben. Für die Berechnung muss dann eine Erkenntnisquelle herangezogen werden, die geeignet ist die Immissionssituation adäquat abzubilden und zu plausiblen Ergebnissen führt. Die aktuelle DIN 45684-1 in der Fassung vom Juli 2013 erfüllt diese Anforderungen.

Die DIN 45684-1:2013-7 lässt allerdings einige Berechnungsparameter offen. Im Gutachten werden daher zusätzliche, teilweise die Lärmentwicklung verstärkend darstellende Verfahren und Zuschläge angewandt bzw. einbezogen. Das Luftamt schließt sich diesen Berechnungsparametern an, obgleich es sie nicht immer für zwingend hält, aber im Interesse der Lärmschutzbelange der Anwohner/innen seiner Abwägung und seiner Entscheidung zugrunde legt:

- Der Gutachter bildet für seine Lärmermittlung den Flugverkehr innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate für das Prognosejahr ab. Damit finden insgesamt täglich im Schnitt - und jeweils aufgerundet - 22 Flugbewegungen im Tageszeitraum und 4 Flugbewegungen im Nachtzeitraum statt. Das Abstellen auf die sechs verkehrsreichsten Monate ist - im Interesse der FluglärmBetroffenen - regelmäßige Methodik bei FluglärmBerechnungen, bedeutet zugleich aber eine besondere Berücksichtigung nicht nur der Langzeitauswirkungen des Fluglärms, sondern auch der Schwankungsbreiten innerhalb eines Jahres.
- Der Gutachter berücksichtigt auch die maßgebliche Kennzeichnungszeit gem. Ziffer 6.2 der DIN 65643 und geht – wegen des Ansatzes des Ruhezeitenzuschlags – hierbei von den Sonn- und Feiertagen aus (vgl. Abschnitte 2.2, S. 11 und 4.2, S. 12 im Gutachten).
- Im Hinblick auf die durch die Hauptwindrichtung vorgegebene Betriebsrichtungsverteilung besteht eine Realverteilung (auch bezeichnet als „langjähriges Mittel“); diese liegt zu ca. 70 % in Richtung Westen (s. Gutachten S. 11).
- Die abschirmende Wirkung von Hindernissen auf dem Schallausbreitungsweg wird berücksichtigt.

Es steht der Plausibilität des Gutachtens und seiner Ergebnisse nicht entgegen, dass zur Abschätzung der Lärmimmissionen von Hubschrauber-Checks vor dem Start Emissionsdaten aus gutachtereigenen Messungen herangezogen wurden.

Für die Berechnung und Beurteilung von Hubschrauberchecks gibt es keinen allgemein üblichen Standard. Die Berücksichtigung solcher „Checks“ ist in den einschlägigen Berechnungsvorschriften

bislang zudem nicht vorgesehen. Sofern die, aufgrund von Hubschrauber-Checks entstehenden Immissionen, in die Bodenlärmuntersuchung einbezogen werden sollen, müssen diese vielmehr mit gutachterlichem Sachverstand anhand einer geeigneten Methode abgeschätzt werden.

Die gewählte Herangehensweise unter Verwendung eigener Messdaten vor Ort ist grundsätzlich geeignet den Sachverhalt adäquat abzubilden. Das Luftamt sieht keinen Anhaltspunkt an der Plausibilität der Ergebnisse zu zweifeln.

Die Fluglärmimmissionen könnten grundsätzlich ohne Anwendung eines Ruhezeitenzuschlages berücksichtigt werden. Die vom TÜV Süd bei der Bestimmung eines solchen Zuschlages in den Blick genommene TA Lärm gilt für Flugplätze nicht.

Der Gutachter des TÜV Süd berücksichtigt jedoch in konservativer Betrachtung einen Ruhezeitenzuschlag in Höhe von 3,6 dB(A) absolut für die Zeiten von 06.00 Uhr – 09.00 Uhr, 13.00 Uhr – 15.00 Uhr und 20.00 Uhr – 22.00 Uhr. Er orientiert sich dabei an dem von der TA Lärm bestimmten Ruhezeitenzuschlag für Sonn- und Feiertage von 6 dB(A) für die genannten Zeitblöcke. Die TA Lärm ist im vorliegenden Fall jedoch nicht anwendbar. Die Vorschriften des BImSchG, zu deren Durchführung die TA Lärm dient, gelten gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG für Flugplätze – grundsätzlich – nicht. Auch einer Orientierung an den in der TA Lärm genannten Richtwerten, denen die darin definierten Lärmbewertungen einschließlich des Zuschlages für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit zugrunde liegen, stehen die Besonderheiten des Fluglärms im Vergleich mit den von den Anlagen nach Nr. 1 der TA Lärm ausgehenden Geräuschen einschließlich Verkehrsgeräuschen nach Nr. 7.4 der TA Lärm entgegen (vgl. OVG Hamburg, Urteil vom 19.02.2002, Az.: 3 Bs 191/01, juris Rn. 18 f., OVG Hamburg, Urteil vom 03.09.2001, Az.: 3 E 32/98.P, juris Rn. 196).

Auch die weiteren im Gutachten aufgeführten Erkenntnisquellen, namentlich die Landeplatz-Fluglärmleitlinie sowie die DIN 45643:2011-02, weisen für die entsprechenden Dauerschallpegel keine Zuschläge aus. Der im Gutachten auf Seite 10 genannte Zuschlag von 5 dB(A) für den Zeitraum von 18.00 Uhr – 22.00 Uhr für die Kennzeichnungszeit „alle Kalendertage innerhalb eines Jahres“ gem. DIN 45643:2011-02 gilt ausschließlich für die Bestimmung eines Tag-Abend-Nacht-Gesamtpegels (L_{DEN}) mit einer Beurteilungszeit von 24 Stunden. Dieser Wert ist mit den hier zu bestimmenden Dauerschallpegeln für den Tag bzw. für die Nacht (mit einer Beurteilungszeit von 16 bzw. 8 Stunden) nicht vergleichbar. Schließlich kennt auch das FluglärmG keine Zuschläge für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit.

Gleichwohl werden die unter Zugrundelegung eines Ruhezeitenzuschlages ermittelten Ergebnisse bei der Abwägungsentscheidung in den Blick genommen und damit auch das in Einwendungen vorgetragene Belästigungspotential zu lärmsensiblen Zeiten und bezogen auf Hubschrauber in besonderer Weise in Gestalt der Ausweisung erhöhter Pegel berücksichtigt.

In die Berechnung werden auch die Geräusche durch Luftverkehr am Boden einbezogen (Abschnitt 4.4 Seiten 16 ff. des Lärmgutachtens). Bei diesen Geräuschquellen handelt es sich insbesondere um die Checks auf dem Vorfeld vor den Starts, Triebwerkstestläufe auf dem Vorfeld sowie Übungs- und Trainingsflüge (sogenanntes Hovern). Dies betrifft sowohl den IFR- als auch den VFR-Betrieb. Die Eingangsdaten des Gutachters resultieren aus den Angaben, die von Seiten der Bundes- und Landespolizei zu diesem Flugbetrieb gemacht wurden. Diese Angaben sind nach der Überzeugung des Luftamts verlässlich und belastbar und damit geeignet der Lärmberechnung zugrunde gelegt zu werden.

Zu den Triebwerkstestläufen und Leistungschecks (vgl. Lärmgutachten S. 21 Tabellen 4.4 – 11 und 12) konnten ebenfalls die schlüssigen Angaben der Hubschrauberstaffeln einbezogen werden. In diesem Zusammenhang wurde u.a. eingewandt, dass bei den Flugzeuggruppen der beiden Staffeln teilweise unterschiedliche Einwirkzeiten/Testlaufdauern bei den Testläufen angesetzt wurden, beispielsweise in der Flugzeuggruppe H 1.2 der Landespolizei 30 Minuten für einen Testlauf und in der entsprechenden Flugzeuggruppe der Bundespolizei lediglich 10 Minuten für einen solchen Testlauf. Andererseits ist die Anzahl der Testläufe mit 43 bei der Bundespolizei deutlich höher als bei der Landespolizei mit lediglich 6. Diese Angaben wurden durch Rückfragen bei den beiden Leitern der Hubschrauberstaffeln im Hinblick auf ihre Schlüssigkeit überprüft. Die hierzu erteilten Auskünfte sind überzeugend.

Die Bundespolizei teilte mit, dass ihre in das Lärmgutachten eingeflossenen Angaben auf der Grundlage langjähriger Erfahrungswerte, auch nach nochmaliger Überprüfung, zutreffend seien und die langjährige Situation im Durchschnitt richtig wiedergeben werde. Auch dem Luftamt ist aus anderen Verfahren bekannt, dass die Dauer der Testläufe von unterschiedlichen Faktoren beeinflusst wird, beispielsweise Betriebszustand des Hubschraubers, aber auch Witterungseinflüsse, Wartungszustand und konkret beabsichtigter Einsatz. Vor diesem Hintergrund kann ein Testlauf die Dauer von 10 Minuten deutlich unterschreiten, im Einzelfall aber auch länger dauern. Dies erklärt auch die subjektive Wahrnehmung von Einwendungsführern, die vortrugen, sie hätten schon mal einen halbstündigen Testlauf gehört. Andererseits bestanden auch wieder Situationen mit deutlich kürzeren Testläufen.

Dass die Polizeihubschrauberstaffel Bayern für das von ihr aktuell nicht eingesetzte Modell „EC-145“ (gehört zur Hubschrauberklasse H 1.2) 30 Minuten Testlaufzeit annahm und dies in die Lärmberechnung eingeflossen ist (die Bundespolizei dagegen im Durchschnitt nur 10 Minuten), liegt daran, dass die Polizeihubschrauberstaffel Bayern keine eigenen Erfahrungen mit diesem Hubschraubertyp hat, auf die zurückgegriffen werden konnte. Demgemäß wurde, bezogen auf diese Testlauflänge, auch hier ein sehr vorsichtiger Ansatz gewählt, damit man im Hinblick auf die

prognostizierten Lärmbelastungen, auch was den Bodenlärm anlangt, auf der sicheren Seite liegt. Andererseits wurden weniger Testläufe und dafür mehr – kürzere - Leistungschecks angesetzt.

In der Gesamtschau ergeben sich daher, bezogen auf den Bodenlärm aller Hubschrauber, plausible Annahmen. Die Einwendungen, die dies bezweifeln, werden insoweit zurückgewiesen.

3.3.3.1.3. Darstellungen im Gutachten

Ziel der schalltechnischen Untersuchung war es, die mit dem Vorhaben verbundenen Schallimmissionen zu ermitteln und darzustellen (vgl. Abschnitt 5, S. 24 ff. des Gutachtens).

Das Untersuchungsgebiet wurde im Rahmen der festgelegten Flugverfahren so gewählt, dass die Lärmkonturen ab 50 dB(A) Dauerschallpegel für die Tagzeit und ab 40 dB(A) für die Nachtzeit ersichtlich sind. Dies ist angesichts der hier maßgeblichen Schwellenwerte ein ausreichend großes Untersuchungsgebiet.

Die Darstellung der Schallimmissionen erfolgt durch den äquivalenten Dauerschallpegel in Form von Lärmkonturen/Isophonen einschließlich der Darstellung der Abwägungsschwellen von 52 dB(A) Tag / 45 dB(A) Nacht sowie der Zumutbarkeitsschwellen von 60 dB(A) Tag und 50 dB(A) Nacht.

Die Konturen ergeben sich aus den jeweiligen Anlagen des lärmtechnischen Gutachtens. Dabei beinhaltet das Gutachten die Karten Tagzeit ohne Ruhezeitenzuschlag, Nachtzeit, Luftverkehr am Boden ohne Ruhezeitenzuschlag, Luftverkehr am Boden zur Nachtzeit, Fluglärm und Luftverkehr am Boden Tags ohne Ruhezeitenzuschlag, Fluglärm und Luftverkehr am Boden Tags mit 3,6 dB(A) Ruhezeitenzuschlag sowie Fluglärm und Luftverkehr am Boden Nachtzeit. Außerdem liegt die Lärmkontur für den Nachtzeitraum, die auf vorsorglich angenommenen gesamten 1.200 jährlichen Nachtflugbewegungen basiert, vor.

Schließlich enthält das Gutachten eine Darstellung der Maximalpegel. Hierfür wurden Linien der absoluten Maximalpegel erstellt. Aus der Anlage 8.4 kann im Sinne der Anstoßwirkung ausreichend entnommen werden, an welchen Ortslagen mit welchen Spitzenpegeln zu rechnen ist.

3.3.3.1.4. Ergebnisse des Gutachtens

Die oben beschriebenen Darstellungen im Gutachten sind ausreichend um bewerten zu können, mit welchen Lärmauswirkungen in der Umgebung des Flugplatzes durch die von ihm ausgehenden Lärmemissionen an den Immissionsorten zu rechnen ist. Durch die Darstellungsweise im Gutachten (Lärmauswirkungen in 5 dB(A)-Schritten getrennt nach Tag-/Nachtzeitraum) wird nicht nur für das

Luftamt, sondern auch für die Beteiligten die Lärmbelastigungs-/Belastungssituation gut ersichtlich. Zugleich sind maßgebliche Schwellenwerte, nämlich die Abwägungs- und Zumutbarkeitsschwellen, separat erkennbar; die Abwägungsschwelle wurde als Linie gleicher Isophonen speziell dargestellt, die Zumutbarkeitsschwellen liegen auf einem 5 dB(A)-Schritt und ergeben sich damit unmittelbar aus den Darstellungen. Insgesamt zeigen die Anlagen, dass – würde keine Ruhezeitenzuschlag eingerechnet werden – im Tagzeitraum an keinem bewohnten Ort ein Dauerschallpegel von 60 dB(A) überschritten wird. Nur einzelne Wohnanwesen liegen in einem Bereich oberhalb 50 dB(A). Großflächigere Siedlungsgebiete in Oberschleißheim und in München wären von solcher Art unzumutbaren Lärmimmissionen nicht betroffen.

Wie bereits aufgeführt, bewertet das Luftamt die Lärmauswirkungen jedoch unter Berücksichtigung eines 3,6 dB(A)-Ruhezeitenzuschlags, der dazu führt, dass zwar größere Siedlungsbereiche im nördlichen Münchner Stadtteil Feldmoching-Hasenberg und einige südliche Siedlungsbereiche in der Gemeinde Oberschleißheim oberhalb 50 dB(A) liegen, dass aber die Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) auch dann nur ganz vereinzelte Wohnlagen im Nahbereich des Flugplatzes zutrifft, im Übrigen – wie bei den passiven Schallschutzmaßnahmen beschrieben – das Gebiet mit Schallschutzmaßnahmen großzügig arrondiert wird.

Das Gutachten zeigt auch, dass im Nachtzeitraum durchaus mit relevanten äquivalenten Dauerschallpegeln zu rechnen ist, dass aber – wenn man auf die Zumutbarkeitsschwelle abstellt – auch wiederum nur einzelne Wohnlagen im Nahbereich des Flugplatzes betroffen sind, die im Übrigen im Grenzbereich zu 50 dB(A) Dauerschallpegel liegen (dies gilt auch, wenn man hypothetisch von jährlich prognostizierten 1.200 Flugbewegungen im Nachtzeitraum ausgeht). Oberhalb der Abwägungsschwelle im Nachtzeitraum werden letztlich auch keine größeren Siedlungsgebiete in Oberschleißheim und München betroffen.

Schließlich zeigt die Anlage 8.4. (grafische Darstellung der Maximalpegel), dass die einzelnen Hubschrauberbewegungen in der Umgebung des Sonderlandeplatzes Oberschleißheim zu hören sind, aber die Orte hoher Maximalpegel (oberhalb 85 dB(A)) wiederum keine großflächigen Siedlungsgebiete treffen. Letztlich zeigt auch diese Karte, dass die Lage des Flugplatzes in größerem Abstand zu Oberschleißheim und zum nördlichen Münchner Stadtteil Feldmoching-Hasenberg, auch weil in Ost-West-Richtung keine größeren Siedlungsgebiete liegen, verglichen beispielsweise mit Kliniklandeplätzen unter dem Gesichtspunkt der Lärmimmissionen, günstig ist.

3.3.4. Schallschutzmaßnahmen

3.3.4.1. Allgemeines

Zur Bewältigung der ermittelten Lärmauswirkungen und zur angemessenen Berücksichtigung der Lärmschutzbelange hatte das Luftamt in diesem Beschluss ein angemessenes Konzept zu entwerfen.

Lärmschutzkonzepte solcher Art im Luftverkehr sehen grundsätzlich die Prüfung aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen vor, wobei ein genereller Vorrang aktiver vor passiver Schallschutzmaßnahmen nicht besteht. Wegen der hoheitlichen und sicherheitlich veranlassten Flüge ist im vorliegenden Fall jedoch, wie auch im Bereich von Kliniklandeplätzen – im Gegensatz zu anderen Sonderlandeplätzen - die Möglichkeit von aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend eingeschränkt. Im Gegensatz zu Flugplätzen mit Passagier- und Linienverkehr besteht bei den Einsätzen der Polizeihubschrauberstaffeln keine Möglichkeit notwendige Flüge abzuweisen. Im Rahmen der Abwägung spielen sowohl die Tag- als auch die Nachtflüge zu den hoheitlichen Aufgaben wie Gefahrenabwehr und Strafverfolgung eine so überragende Rolle, dass diese Flüge in der Abwägung vorgehen und insoweit auch nicht eingeschränkt werden können. Die mit diesen Flügen verfolgten hoheitlichen Zwecke überwiegen die Lärmschutzbelange der Anwohner. Das Luftamt hatte daher – neben einzelnen aktiven Schutzmaßnahmen – im Schwerpunkt passive Schutzmaßnahmen zu prüfen.

Da es sich bei der Erweiterung des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim um die Flüge der Polizeihubschrauberstaffel Bayern um eine wesentliche betriebliche Änderung des Flugplatzes handelt, hatte das Luftamt den gesamten Flugbetrieb am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim in den Blick zu nehmen.

Auch unter diesem Gesichtspunkt ergeben sich keine Spielräume für aktive Lärmschutzmaßnahmen auf Seiten der Bundespolizei. Auch die Flüge der Bundespolizei dienen denselben hoheitlichen und sicherheitlichen sowie gefahrenabwehrenden Gründen wie die Flüge der Landespolizei. Allerdings ist die Anzahl der Flugbewegungen der Bundespolizei im Nachtzeitraum geringer als die der Landespolizei. Die Bundespolizei betreibt diesen Hubschrauberlandeplatz bereits seit den 80iger Jahren und nutzt diesen Standort für ihre hoheitlichen Einsätze. Insoweit ist die Umgebung mit diesem bestehenden Flugbetrieb bereits belastet und in Anwendung der planerischen Gestaltungsfreiheit finden daher keine Einschränkungen dieses Flugbetriebs statt.

Allerdings wird der Flugverkehr der Landespolizei in das Konzept der passiven Schallschutzmaßnahmen einbezogen und dem neu hinzukommenden Flugverkehr hinzugerechnet,

so dass in Bewältigung des Fluglärms der gesamte am Standort Oberschleißheim auftretende Fluglärm in das Konzept des passiven Schallschutzes einbezogen wird.

In dem dieser Gesamt-Fluglärm Grundlage für die Prüfung und Bewertung der passiven Schallschutzmaßnahmen ist, wird insgesamt die Problematik der Lärmauswirkungen ausreichend bewältigt.

3.3.4.2. Aktive Schallschutzmaßnahmen

Wie bereits unter Allgemeines ausgeführt, können die Einsatzflüge der Landespolizei auch zum Nachtzeitraum nicht beschränkt werden. Bereits in den letzten Jahren und auch in Zukunft stellt der Nachtflugbetrieb nur einen deutlich geringeren Anteil der Gesamtflugbewegungen dar. Insofern repräsentiert die Verteilung der Flugbewegungen auf den Tag- und den Nachtzeitraum bereits die gesetzgeberische Intention, den Nachtzeitraum als schützenswerter anzusehen als den Tagzeitraum. Darüber hinaus finden Flüge im Nachtzeitraum auch nur statt, wenn dies aus sicherheitlichen und polizeieinsatztaktischen Gründen sowie zur Aufrechterhaltung der fliegerischen Voraussetzungen unbedingt notwendig ist.

Nachdem auch auf Grundlage mehrerer Einwendungen insbesondere auch dem Hovern auf dem Platz in Form von Trainings- und Übungsflüge eine bestimmte Lästigkeit zukommt (diese Flüge wurden im Übrigen in die rechnerische Lärmbelastung einbezogen), wird für die neu hinzukommende Landespolizei bestimmt, dass Hovern im Zusammenhang mit Trainings- und Übungsflügen grundsätzlich nicht an Sonn- und Feiertagen und an Werktagen nur zwischen 8.00 und 18.00 Uhr, dabei Samstags nur zwischen 10.00 und 16.00 Uhr stattfinden darf, soweit nicht aus einsatztaktischen Gründen im Einzelfall diese Flüge zu anderen Zeiten notwendig sind. Dies bedeutet eine gewisse Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten des Flugplatzes für die Landespolizei im Interesse der Belange der Anwohner. Die Landespolizei erklärte sich jedoch im Verfahren mit dieser Einschränkung einverstanden, da die Landespolizei mit ihrem neu hinzukommenden Flugbetrieb eine möglichst hohe Akzeptanz in der Bevölkerung erreichen möchte.

Schließlich verfügt das Luftamt für den Verkehr der Landespolizei, dass An- und Abflüge abseits der festgelegten Flugrouten über Wohngebieten nur aus polizeieinsatztaktischen Gründen oder Gründen der Flugsicherheit gestattet sind. Diese Regelungen führen dazu, dass die Flugwege der Hubschrauber grundsätzlich berechenbar sind und nicht – entgegen der Befürchtungen in vielerlei Einwendungen – „wild im Bereich Oberschleißheim und Umgebung umhergeflogen wird“. Auch mit dieser Auflage im Verwaltungsverfahren ist die Landespolizei einverstanden. Unabhängig davon, dass auch die Landespolizei im Grundsatz bereits an diese Flugverfahren gebunden ist, soll dadurch eine größtmögliche Akzeptanz bei der Bevölkerung erreicht werden. Dies ist unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes zu begrüßen.

Weitere aktive Schallschutzmaßnahmen, zum Beispiel Ausschluss größerer Luftfahrzeuge, Ausschluss besonders immissionsrelevanter Luftfahrzeuge, Bewegungs- oder Zahlenkontingente, Bewegungsausschluss an Sonn- und Feiertagen sowie Flugbeschränkungszeiten zu Abendstunden sieht das Luftamt zwar als im Luftverkehr mögliche Maßnahmen des aktiven Schallschutzes an, bezogen auf den vorliegenden Flugverkehr der hoheitlichen Hubschrauberstaffel sind diese allerdings ausgeschlossen.

3.3.4.3. Passive Schallschutzmaßnahmen

3.3.4.3.1. Wohnbebauung

Zum Ausgleich nicht vermeidbarer und unzumutbarer Lärmbeeinträchtigungen, denen auch nicht - wie vorher beschrieben - durch aktive Schallschutzmaßnahmen abgeholfen werden kann - wird mit diesem Beschluss zugleich ein Konzept passiver Schallschutzmaßnahmen verfügt.

Ausgangspunkt dieses Konzepts ist, dass in denjenigen Orts-/Wohnlagen derartige Maßnahmen zu prüfen sind, die im Prognosefall oberhalb der in diesem Bescheid festgesetzten Zumutbarkeitsschwellen im Tag- und/oder Nachtzeitraum Lärmbeeinträchtigungen ausgesetzt sein werden.

Diese Zumutbarkeitsschwellen werden wegen ihrer Bedeutung auch für künftige Prüfungen in den Tenor des Bescheides aufgenommen, wurden vorhergehend genau hergeleitet und lauten wie folgt:

- LAeq Tag = 60 dB(A)
- LAeq Nacht = 50 dB(A)
- Pegelhäufigkeits-Kriterium pro Nacht: 6 x 68 dB(A)

Die Ortslagen, an denen diese Schwellenwerte überschritten werden, können den Anlagen 8.02 (Graphische Darstellung der äquivalenten Dauerschallpegel zur Nachtzeit) und 8.2 (Graphische Darstellung der äquivalenten Dauerschallpegel zur Tagzeit mit 3,6 dB(A) Ruhezeitenzuschlag) des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süd vom 05.10.2017 entnommen werden.

Dies ist der Ortsteil Hochmutting der Gemeinde Oberschleißheim, bestehend aus dem Gut Hochmutting, dem Wohnhaus eines Schäferetriebs und der Ortslage um die sog. Jakobsklause.

Allerdings sind von diesen Lärmkonturen nur kleinere, westlich gelegene Häuser dieser Ortslage erfasst. Insofern besteht orientiert am Schutzziel und den Schwellenwerten an sich nur die Verpflichtung, diese westlicheren Häuser für einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen

vorzusehen. Losgelöst von dieser rechtlichen Verpflichtung wählt das Luftamt jedoch im Rahmen seines Lärmschutzkonzepts einen großzügigeren Maßstab, arrondiert das Schutzgebiet und bezieht die gesamte Ortslage Hochmutting in das Schallschutzprogramm ein. Mit dieser Maßnahme berücksichtigt das Luftamt in besonderer Weise die Lärmschutzbelange der Anwohner. Der Vorhabensträger äußerte auch das Interesse einer partnerschaftlichen Nachbarschaft mit den Anwohnern und stimmte im Vorfeld diesem erweiterten Umgriff zu.

Das Luftamt orientiert im Übrigen seine Schallschutzanforderungen an § 3 der 2.FlugLSV und den dort genannten Vorgaben zum resultierenden bewerteten Bauschall-Dämmmaß. Im Tenor werden die hierfür notwendigen Konkretisierungen genannt.

Des Weiteren enthält der Tenor das entsprechende Antragsverfahren zur Umsetzung dieses Schallschutzprogrammes einschließlich der Umsetzungszeiträume.

Die Ausgestaltung dieses Verfahrens entspricht pflichtgemäßer Ermessensausübung (Art. 40 BayVwVfG) des Luftamts.

3.3.4.3.2. Soziale Einrichtungen

Neben der Betrachtung von Wohnlagen bezog das Luftamt auch Einrichtungen sozialer Art in die Prüfung ein. Hier war zu erwägen, ob für Einrichtungen solcher Art andere Schwellenwerte als für Wohnlagen gelten und insoweit besondere Maßnahmen des passiven Schallschutzes veranlasst sind.

Diese Prüfung erfasste in einem ersten Schritt grundsätzlich alle in Einwendungen mitgeteilten oder selbst ermittelten Einrichtungen. Im einem zweiten Schritt mussten zur Klärung der Abwägungserheblichkeit jedoch nur solche Einrichtungen in den Blick genommen werden, die innerhalb der 52 dB(A)-Kontur des äquivalenten Dauerschallpegels am Tag liegen und bezogen auf die Nacht (50 dB(A)-Kontur des äquivalenten Dauerschallpegels) jedoch nur dann, wenn diese Einrichtung auch im Nachtzeitraum betrieben wird.

Soweit es sich zugleich um kommunale Einrichtungen handelt, wird die Frage der fortgesetzten Funktionsfähigkeit und der erheblichen Beeinträchtigung (zugleich) im Abschnitt zu den kommunalen Belangen behandelt.

Im Ergebnis betraf dies dann lediglich die Grundschule und Kindertagesstätte im Münchner Stadtteil Feldmoching-Hasenberg (Thelottstr. 18 und 20) sowie die Jugendbegegnungsstätte am Tower des Kreisjugendrings München in der Ferdinand-Schulz-Allee 1 in Oberschleißheim.

3.3.4.3.2.1. Landeshauptstadt München

Anknüpfungspunkte für eine im Vergleich zur regulären Wohnnutzung gesonderte Betrachtung ist § 5 Abs. 1 FluglärmG, wonach in einem Lärmschutzbereich, also auch in der Tag-Schutzzone 2, Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, Kindergärten und ähnliche im gleichem Maß schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden dürfen. Allerdings handelt es sich hier um eine Regelung im Sinne eines Bauverbots nur für den Fall, dass solche Einrichtungen neu errichtet oder wesentlich geändert würden. Andererseits regelt § 9 FluglärmG, dass nur Eigentümer eines in der Tag-Schutzzone 1 gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Sätze 1 und 2 FluglärmG errichtet sind oder auf dem die Errichtung von baulichen Anlagen zulässig ist, auf Antrag Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erhalten. Hieraus ergibt sich, dass - würde hier das FluglärmG Anwendung finden - keine Ansprüche auf passive Schallschutzeinrichtungen für bestehende Einrichtungen bestünden. Allerdings war hier das FluglärmG – wie ausführlich dargelegt – nicht unmittelbar anzuwenden und das Luftamt hatte ein eigenes Schallschutzkonzept zu entwickeln, das jedoch auf Wertungen und Erkenntnisse des FluglärmG gestützt werden konnte.

Die Grundschule und Kindertagesstätte in der Thelottstr. 18/20 im HasenbergI liegen mit (nördlichen) Teilgebäuden gerade noch in äußersten Bereichen der 55 dB(A)-Kontur des äquivalenten Dauerschallpegels gemäß der Anlage 8.2 (Tagzeit mit 3,6 dB(A) Ruhezeitenzuschlag) des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süd. Das Luftamt hat im Rahmen eines Ortstermins die Schule und die Kindertagesstätte von außen besichtigt und im Rahmen des Augenscheins festgestellt, dass es sich hierbei um moderne/modernisierte Gebäude mit entsprechenden Fenstern handelt, die im Sinn der 2. FlugLSV offensichtlich ein gutes Dämmmaß aufweisen.

Bereits vor diesem Hintergrund sieht das Luftamt hier keine Notwendigkeit zur Gewährung passiver Schutzmaßnahmen.

Unabhängig davon, dass solche modernen Fenster auch im gekippten Zustand regelmäßig mit 15 dB(A) für eine ausreichende Dämmung sorgen, wäre es zur Wahrung des Schutzziels „Störungsfreies Lernen und damit verbundene Kommunikation“ ausreichend, die Fenster während des Unterrichts geschlossen zu halten und während der Pausen eine Stoßlüftung durchzuführen. Außerdem betreffen diese Ortslage nur ein Teil der Hubschrauberan- und -abflüge. Die Schule befindet sich auch nicht in einer Umgebung, die generell lärmfrei ist.

Schließlich ergibt sich das oben gefundene Ergebnis auch noch aus folgenden, allerdings hilfswesen Überlegungen:

Die hier berücksichtigte Kontur betrifft diejenige mit Ruhezeitenzuschlag gemäß TA Lärm. Dieser Ruhezeitenzuschlag gilt für Lärmereignisse/Störungen im Zeitraum zwischen 06.00 Uhr bis 07.00 Uhr sowie 19.00 Uhr bis 22.00 Uhr und einer Mittagsregelung an Sonn- und Feiertagen. In

diesem Zeitraum findet jedoch in der Schule und in der Kindertagesstätte gerade kein regelmäßiger Betrieb statt. Ausreichend wäre es nach dieser Überlegung daher, bei dieser Einrichtung auf die Lärmwerte abzustellen, wie sie sich tagsüber ohne Ruhezeitenzuschlag ergeben (vgl. Anlage 8.1 des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süd). Gemäß dieser Lärmkontur liegt die Schule dann sogar noch deutlich im Umgriff unterhalb der Abwägungsschwelle.

3.3.4.3.2.2. Gemeinde Oberschleißheim

An der Jugendbegegnungsstätte am Tower des Kreisjugendrings sind (mit Ruhezeitenzuschlag) tags ca. max. 58 dB(A)-Dauerschallpegel zu erwarten, die entsprechenden Pegel nachts liegen bei ca. 47 dB(A). Die Spitzenpegel liegen im Bereich zwischen 85 dB(A) und 90 dB(A). Damit liegt auch diese Sozialstätte mit ihren Pegeln noch unterhalb der hier festgesetzten Zumutbarkeitsschwellen. Unabhängig davon, ob diese Jugendbegegnungsstätte überhaupt eine besonders schutzbedürftige Einrichtung im Sinne von § 5 Abs. 1 FluglärmG darstellt, was eher zu verneinen ist (keine Unterrichtssituation, keine besonders lärmsensiblen Personen wie in einem Altenheim), gelten zunächst die zur Schule im HasenbergI genannten Aussagen. Der einzige Unterschied liegt darin, dass in der Jugendbegegnungsstätte auch Schlafräume vorhanden sind. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass die Schutzwürdigkeit im Nachtzeitraum gemäß den Wertungen des FluglärmG für Einrichtungen im Sinne von § 5 Abs. 1 FluglärmG nicht höher liegt als bei Wohnlagen. Vor diesem Hintergrund ist zu argumentieren, dass hier keine höhere Schwelle als sonst im Nachtzeitraum anzusetzen ist und diese Begegnungsstätte doch noch deutlich unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle für die Nacht Fluglärmwirkungen ausgesetzt ist. Für den Tagzeitraum gilt hier auch der Grundsatz, dass bei entsprechenden Veranstaltungen in den Pausen ein Stoßlüften möglich ist. Auch hier wurde bei einem Ortstermin festgestellt, dass die Fenster in gekipptem oder geschlossenem Zustand wegen ihres überwiegend neuwertigen Zustandes (wie auch der größte Teil der Anlage sonst neuwertig ist) über ein entsprechend gutes Dämmmaß verfügen. Zwar reduzieren sich die Veranstaltungen in der Jugendbegegnungsstätte nicht auf den Tagzeitraum, sondern betreffen auch die lärmsensiblen Zeiten gemäß TA Lärm, insofern also der Abschlag des Ruhezeitenzuschlages nicht veranlasst ist. Gleichwohl liegt diese Anlage auch unter Einbeziehung dieses Ruhezeitenzuschlags letztlich deutlich unterhalb der 60 dB(A)-Zumutbarkeitsschwelle, so dass insofern kein baulicher Schallschutz veranlasst ist. Letztlich dürfte, ohne dass dieser Gedanke hier jedoch abwägungserheblich ist, auch berücksichtigt werden, dass diese Begegnungsstätte – gelegen zwischen dem Deutschen Museum, der Flugwerft Schleißheim und dem Sonderlandeplatz – einen Teil seiner vorbestimmten Lage dadurch erhält, dass diese Museums- und Flugplatznähe gerade den Reiz der Anlage ausmacht, die ansonsten im Grünen liegt (siehe auch die Bezeichnung der Anlage).

Zusammengefasst ist also festzustellen, dass das Luftamt die schutzbedürftigen Einrichtungen oder solche, die als solche diskutiert werden, auch schon bezogen auf eine mögliche Senkung der Zumutbarkeitsschwelle besonders in den Blick nahm, im Rahmen der Abwägung jedoch zum Ergebnis kam, dass hier Maßnahmen des passiven Schallschutzes nicht veranlasst waren.

3.3.5. Zusammengefasste Abwägung und Abwägungsergebnis zum Lärmschutz

Mit den Maßgaben dieses Bescheids einschließlich der verfügbaren aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen konnte sich das Änderungsvorhaben auch mit seinen in einigen Ortslagen in der Umgebung des Änderungsvorhabens erheblich nachteiligen Auswirkungen, bezogen auf Fluglärmimmissionen und damit gegenüber den gegenläufigen Belangen des Lärmschutzes durchsetzen.

Die positiven Wirkungen des Vorhabens sind vorrangig. Im Rahmen der Planrechtfertigung wurde nachgewiesen, dass das Änderungsvorhaben erforderlich ist und ein Bedarf besteht. Alternativen wurden geprüft und dies führte zum Ergebnis, dass zur Erreichung des Planungsziels sich keine besser geeigneten anderen Standorte zur Realisierung des Vorhabens aufdrängen. Die vorgenannten Gesichtspunkte spielten dann auch für die Abwägung eine wesentliche Rolle.

Entscheidend für die Vorrangigkeit des Änderungsvorhabens im Rahmen der Abwägung mit den Lärmschutzbelangen ist das hohe öffentliche Interesse an den Flügen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern, deren Betrieb – am geeigneten Standort – nunmehr dauerhaft gesichert und im Vergleich zum aktuellen Standort wesentlich verbessert werden kann. Die Flüge der Polizeihubschrauberstaffel Bayern dienen – auch und erst recht, soweit sie im Nachtzeitraum durchgeführt werden – sicherheitlichen Belangen im Bereich der Rettung von Leib und Leben, dienen aber im Fall der Verbrechensvorsorge und der Strafverfolgung auch dem präventiven und repressiven Schutz der Rechtsordnung. Auch wenn es sich hier um einen Hubschraubersonderlandeplatz handelt, der insoweit nicht dem öffentlichen Verkehr dient und mit diesem Planfeststellungsbeschluss baulich und betrieblich erweitert wird, handelt es sich bei den Flügen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern um solche im öffentlichen Interesse, die regelmäßig sogar das öffentliche Verkehrsinteresse von Verkehrsflugplätzen übersteigen.

Im Rahmen der Abwägung setzte das Luftamt gleichwohl auch für diesen Flugbetrieb Schwellenwerte (Abwägungs- und Zumutbarkeitsschwellen) fest, die zum einen für die Abwägung mit den Lärmschutzbelangen entscheidend sind, andererseits aber auch festlegen, ab welcher Grenze der Belastung passive Schallschutzmaßnahmen geboten sind; dies gilt im Besonderen auch für den Nachtzeitraum. Die Schwellenwerte, die das Luftamt in diesem Bescheid wählt,

orientieren sich an den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung, wie sie sich insbesondere im FluglärmG in seiner aktuellen Fassung niederschlagen. Obwohl die Flüge der Polizeihubschrauberstaffel Bayern in ihrer Bedeutung gewichtiger sind als Flüge von Verkehrsflugzeugen im Linien- und Charterverkehr, legt das Luftamt gleichwohl als maßgeblichen Schwellenwert den Wert fest, der sich nach dem FluglärmG für die wesentliche Änderung von Verkehrsflughäfen ergibt.

Das Luftamt verkennt nicht, dass Belange des Lärmschutzes sowohl im Hinblick auf Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG als auch Art. 2 Abs. 1 GG grundrechtliche Relevanz aufweisen. Andererseits wird durch Berücksichtigung von wissenschaftlich belastbaren und den Vorsorgegrundsatz wahrenen Zumutbarkeitsschwellen und durch die Maßnahmen des Schallschutzes gewährleistet, dass diese Grundrechte nicht verletzt werden, insbesondere keine Gesundheitsgefahren bestehen. Auch soweit mit dem Änderungsvorhaben zwar keine Gesundheitsgefahren, sondern mehr als nur geringfügige Belästigungen verbunden sind, sind diese angesichts der Bedeutung des Änderungsvorhabens hinzunehmen. Zudem wurde das Belästigungspotenzial, insbesondere an Tagesrandzeiten sowie Sonn- und Feiertagen, durch einen Aufschlag auf die Lärmberechnung berücksichtigt (sog. Ruhezeitenzuschlag). Rechtlich war es nicht geboten, einen solchen Aufschlag zu wählen. Andererseits wird mit diesem sog. Ruhezeitenzuschlag dem Umstand Rechnung getragen, dass – zum Ausdruck gebracht in vielen Einwendungen – der Hubschrauberflugbetrieb regelmäßig als besonders lästig empfunden wird.

Das Luftamt berücksichtigte in seiner Abwägung ebenfalls, dass die Hubschrauber der Polizeihubschrauberstaffel Bayern – wie auch die der Bundespolizei – im Nachtzeitraum verkehren und damit nachts deutlich mehr Hubschrauberflüge als bisher stattfinden. Das Luftamt bewertete auch die Auswirkungen dieser nächtlichen Flugbewegungen wegen der nachteiligen Betroffenheit des Schutzguts Nachtschlaf als besondere Ausprägung der Gesundheit in seiner Abwägung sehr hoch. Andererseits handelt es sich – wie oben deutlich beschrieben – auch um entsprechend wichtige Flüge, die in aller Regel aus Gründen der Sicherheit für die sehr hochrangigen Rechtsgüter Leben und Gesundheit durchgeführt werden müssen, zeitlich entsprechend alternativlos sind und daher in der Abwägung vorgehen. Entsprechend wurden für den Nachtzeitraum auch ungünstigere Annahmen als die erwartete Prognose einbezogen und es wurden auch Untersuchungen über die Lärmauswirkungen bei jährlich 1.200 Flugbewegungen nachts anstatt der prognostizierten 972 durchgeführt. Auch bei einer hypothetischen Annahme von 1.200 nächtlichen Flugbewegungen käme das Luftamt zu keinem anderen Abwägungsergebnis.

In diesem Zusammenhang war auch zu berücksichtigen, dass sich – was die VFR- und IFR-Flugverfahren anbelangt – keine Veränderungen zum Betrieb der Bundespolizei ergeben, da die

Hubschrauber der Polizeihubschrauberstaffel Bayern auf den veröffentlichten An- und Abflugrouten verkehren werden, die bereits für die Bundespolizei gelten. Hier spielt auch eine Rolle, dass der Betrieb der Bundespolizei bereits seit den 80er-Jahren als Vorbelastung vorhanden ist.

Ähnlich der in diesem Verfahren vorgenommenen Lärmberechnung, unter Anwendung von im Hinblick auf die Lärmentwicklung ungünstigen Annahmen, hat das Luftamt auch im Hinblick auf die Gewährung passiven Schallschutzes im Interesse der Anwohnerschaft einen großzügigen Maßstab angelegt und nicht nur die Wohnlagen mit passiven Schallschutzansprüchen ausgestattet, die genau innerhalb der entsprechenden Konturen 60 dB(A) tags/50 dB(A) nachts liegen, sondern diese durch Einbeziehung der entsprechenden gesamten Ortslagen weiträumig arrondiert. Der Vorhabensträger war mit diesen Maßnahmen einverstanden. Hier zeigt sich, dass die am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim künftig auch verkehrende Polizeihubschrauberstaffel Bayern, neben der einwandfreien Durchführung ihres Auftrags, an einem hierfür geeigneten Standort durch entsprechende Zusicherungen auch in wesentlicher Weise unterstützend mitwirkt, für diesen Hubschrauberbetrieb eine hohe Akzeptanz in der Anwohnerschaft zu erlangen.

In Kombination mit dem in diesem Beschluss verfügten Lärmschutzkonzept, stellen sich daher die Nachteile in Folge des Fluglärms als weniger gewichtiger dar, als die öffentlichen Interessen an der Durchführung der Polizeiflüge am Standort Oberschleißheim. Soweit den Lärmschutzbelangen nicht durch Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes Rechnung getragen wurde, erweisen sich daher die verkehrlichen Interessen am Betrieb der Polizeihubschrauber als gewichtiger als die Lärmschutzbelange.

3.3.6. Rechtsgrundlage der Nebenbestimmungen

Die Nebenbestimmungen zum Lärmschutz beruhen auf dem Abwägungsgebot des § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG sowie § 8 Abs. 1 letzter Satz LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG.

Die Zurückweisung von Einwendungen erfolgt nach § 8 Abs. 1 letzter Satz LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG.

3.3.7. Einwendungen zum Lärmschutz

Sowohl im Hinblick auf die Lärmauswirkungen des Änderungsvorhabens, als auch zum lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd wurden sowohl von Seiten der Kommunen, als auch der privaten Einwender Einwendungen vorgetragen. Die Gemeinde Oberschleißheim stützte ihre Einwendungen neben eigenen Überlegungen auch auf die von ihr vorgelegte „Stellungnahme zum

lärmetechnischen Gutachten der TÜV Süd Industrie Service GmbH vom 09.06.2011 zur geplanten Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern am Flugplatz Oberschleißheim“, Bericht Nr. ACB-1111-5439/02, vom 18.11.2011 der ACCON GmbH. Wiederum zu diesen Einwendungen nahm mit Schreiben vom 12.04.2017 des TÜV Süd Stellung und verwies hierbei ergänzend auf sein Schreiben im Rahmen des Klageverfahrens zur luftrechtlichen Genehmigung vom 02.07.2013. Auch zur Fortschreibung dieses Gutachtens erhob die Gemeinde Oberschleißheim mit Schreiben vom 01.02.2018 Einwendungen, wie auch die Landeshauptstadt München, die Stadt Garching b. München sowie abermals private Einwender. Das Luftamt setzte sich intensiv mit den dort aufgeworfenen Lärmschutzfragen auseinander.

Im Ergebnis kann jedoch festgestellt werden, dass, vorbehaltlich anderer nachfolgender Ausführungen, das lärmtechnische Gutachten des TÜV Süd nicht zu beanstanden ist und die sachliche Richtigkeit dieses Gutachtens auch durch die erhobenen Einwendungen nicht erschüttert wird. Auch die sonstigen lärmschutzbezogenen Einwendungen werden zurückgewiesen.

3.3.7.1. Isolierte Betrachtung des zusätzlichen Fluglärms

Es wurde eingewandt, im Lärmgutachten hätte nicht nur die Gesamtbetrachtung des Fluglärms der Hubschrauber der Bundes- und Landespolizei und des Sportflugplatzes erfolgen müssen, sondern es wäre auch eine isolierte Darstellung und Betrachtung des durch die Landespolizei hinzukommenden Fluglärms und damit die Bewertung der durch den neuen Verkehr hinzukommenden Lärmverschlechterung notwendig gewesen.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Sowohl für die Erkennbarkeit der Betroffenheit als auch für die Abwägungsentscheidung war es im konkreten Fall ausreichend, die zusätzlichen Flugbewegungen zwar prognostisch zu ermitteln (diese sind aus dem Gutachten ersichtlich), allerdings den gutachtlich berechneten Fluglärm der verschiedenen Nutzer (Bundes-, Landespolizei, Sportflugplatz) allein gesamthaft darzustellen.

Die Betrachtung der Zusatzbelastung wäre aus Sicht des Luftamts nur dann sinnvoll gewesen, wenn diese entscheidend für die rechtliche Bewertung gewesen wäre, ob ein Änderungsvorhaben eine wesentliche oder unwesentliche Änderung des Flugplatzes darstellen würde. Vorliegend betrachtet das Luftamt die beantragte Änderung des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim jedoch gerade bereits als den ungünstigeren Fall der wesentlichen Änderung dieser Flugplatzanlage und des Flugbetriebs und führt das dadurch notwendige Verwaltungsverfahren mit einer umfassenden Abwägung aller Belange durch, die durch den Flugplatz gesamthaft aufgeworfen werden.

Oberhalb der Abwägungsschwelle werden insgesamt neben einzelnen Anwesen oder bestimmten Siedlungsteilen jedoch keine Gemeinden gesamthaft betroffen. Vor diesem Hintergrund ist die Frage der konkret ermittelten Zusatzbelastung kein wesentliches Abwägungsmaterial und dementsprechend auch ohne entsprechenden Einfluss auf das Abwägungsergebnis. Dies wäre nur dann ggf. sinnvoll gewesen, wenn z.B. im Bereich der Zumutbarkeitsschwelle bereits die Zusatzbelastung allein zur Betroffenheit großflächiger Siedlungsgebiete und gesamthafter Gemeinden beitragen würde und damit – außerhalb der Frage des passiven Lärmschutzes – auch die Abwägungsentscheidung an sich tragen würde. Dies ist im vorliegenden Fall jedoch nicht gegeben. Im Übrigen wird in den Einwendungen auch nicht substantiiert vorgetragen und es ist auch sonst nicht ersichtlich, inwieweit die (isolierte) Darstellung der Ist- und der Zusatzbelastung zu einem anderen Ergebnis führen könnte oder hierdurch nicht berücksichtigte abwägungserhebliche Belange zutage getreten wären.

Auch in dem vom Luftamt mit Bescheid vom 23.07.2008 abgeschlossenen Verwaltungsverfahren zum Erlass einer Änderungsgenehmigung für den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen, insbesondere durch (wesentliche) Erweiterung des Flugbetriebs um das Segment des qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehrs mit jährlich maximal 9.725 Flugbewegungen, wurde ausschließlich die Immissionssituation zum Prognosezeitpunkt und nicht die Belastung im Istzustand sowie die Zusatzbelastung dargestellt. Diese Beschränkung auf die Gesamtbetrachtung des Fluglärms wurde vom Bayer. Verwaltungsgerichtshof München nicht beanstandet (vgl. Urteil vom 23.08.2012 Az. 8 B 11.1608 u.a. in Beck RS 2012, 55914, Rn. 90).

3.3.7.2. Zusätzliche Immissionsorte

3.3.7.2.1. Stadt Garching bei München

Die Stadt Garching b. München trug vor, die zu erwartenden Lärmauswirkungen, insbesondere für den Stadtteil Hochbrück, seien erheblich, aber im Gutachten nicht dargestellt worden. Die erheblichen Lärmauswirkungen entstünden vor allem wegen des nunmehr im Lärmgutachten angesetzten größeren Hubschraubermusters „EC-145“.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Aus dem lärmtechnischen Gutachten und seiner dargestellten Lärmkonturen wird gut ersichtlich, dass im Wohngebiet Garching-Hochbrück im Tagzeitraum Dauerschallpegel unterhalb von 50 dB(A) und im Nachtzeitraum von unter 40 dB(A) auftreten werden. Diese Werte liegen unterhalb der Abwägungsschwelle.

Die Maximalpegel liegen bei knapp über 80 dB(A), liegen aber nach dem FluglärmG unterhalb der Schwelle von 6 x 53 dB(A).

3.3.7.2.2. Landeshauptstadt München

Die Landeshauptstadt München trug vor, im Norden des Stadtteils Feldmoching-Hasenberg könnten erhebliche Lärmbelastungen auftreten; dies betreffe insbesondere den Nachtzeitraum.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Aus dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd und den ergänzenden Stellungnahmen hierzu ergibt sich, dass die Dauerschallpegel im Nachtzeitraum unterhalb 42 dB(A) und damit unterhalb der Abwägungsschwelle liegen werden.

Die Landeshauptstadt München wendet des Weiteren ein, dass das Lärmgutachten zu Unrecht davon ausgehe, dass im Norden des Münchner Stadtteils Feldmoching-Hasenberg nur allgemeine Wohngebiete (WA) existierten. Tatsächlich seien aber die Bebauungspläne Nr. 39 c, 613 und 1571 reine Wohngebiete (WR); im Bebauungsplan Nr. 1143 sei eine Gemeinbedarfsfläche „Sozialzentrum“ festgesetzt, der ebenfalls die Schutzbedürftigkeit eines reinen Wohngebiets zukomme. Im Übrigen sei bei all diesen Gebieten ein Ruhezeitenzuschlag sachgerecht.

Auf Seite 30 im lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd (Abschnitt 8: Tag-Beurteilungspegel mit Ruhezeitenzuschlag Südrichtung) wird die nördliche Bebauung im Hasenberg als „Wohngebiete und Gemeinbedarfsflächen“ beschrieben. Unter „Diskussion der Ergebnisse - Tag-Beurteilungspegel ohne Ruhezeitenzuschlag“ (S. 29 des Gutachtens) wird ausgesagt, dass der für ein WA geltende Orientierungswert des Beiblatts 1 zur DIN 18005 (55 dB(A) tags) an keinem der nächstliegenden bauleitplanerisch ausgewiesenen Wohngebiete erreicht werde. Zutreffend ist, dass der entsprechende Orientierungswert bei einem WR bei 50 dB(A) tags läge und dieser Wert ausweislich der Lärmkontur Anlage 8.2 mit Ruhezeitenzuschlag überschritten würde. Unabhängig davon, dass die rechtliche Bewertung der sich rechnerisch ergebenden Lärmwerte im Planfeststellungsverfahren der Planfeststellungsbehörde vorbehalten ist, ist die DIN 18005 – obgleich vom Luftamt als lärmschützerische Erkenntnisquelle auch in den Blick genommen – allerdings keine das Luftamt bindende Rechtsvorschrift wie beispielsweise das FluglärmG und die zu seiner Ausführung erlassenen Rechtsverordnungen (soweit das Vorhaben vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes erfasst wäre). Die DIN 18005 gibt vielmehr Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der städtebaulichen Planung und richtet sich an Gemeinden, Städteplaner, Architekten und Bauaufsichtsbehörden. Sie gilt nicht für die Anwendung in Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren. Insoweit gilt die DIN 18005 nicht bei der Planung verkehrlicher Infrastrukturmaßnahmen des Fachplanungsrechts. In DIN 18005-1, Beiblatt 1 sind als Zielvorstellungen für die städtebauliche Planung schalltechnische Orientierungswerte angegeben. Für die kartenmäßige Darstellung von Schallimmissionen gilt DIN 18005-2. Die Norm 18005-1 gibt allgemeine Hinweise zur Schallausbreitung sowie zu grundsätzlich möglichen Maßnahmen zur Minderung der Schallimmissionen.

Doch selbst wenn man hier relevante Erkenntnisse der DIN 18005 einbeziehen würde, ergäbe sich keine andere Bewertung. Die Landeplatz-Fluglärmleitlinie nimmt in ihrem Abschnitt 4.3 Bezug auf baurechtliche Maßnahmen (Bebauungsplan) und technische Schutzmaßnahmen sollten erst eingeleitet werden, sofern die Orientierungswerte der DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 um mindestens 5 dB(A) überschritten werden, ansonsten sollte – wie hier ja nach Maßgabe der luftverkehrlichen Maßgaben erfolgt – abgewogen werden. In den nördlichsten Lagen des Stadtteils wird zwar teilweise der Dauerschallpegel von 50 dB(A) überschritten, die Werte liegen jedoch noch regelmäßig nicht über 55 dB(A). 55 dB(A) werden nur in Teilen bei einer Sozialeinrichtung (Schule) überschritten; für diesen Immissionsort wurden Schallschutzansprüche geprüft.

Schließlich wird noch darauf hingewiesen, dass das Luftamt in seine Bewertung einen Ruhezeitenzuschlag von 3,6 dB(A) einbezieht. Mit diesem rechtlich weder geforderten, noch üblichen Zuschlag berücksichtigt das Luftamt hier in besonderer Weise die Lärmschutzbelange der Umgebung und begegnet auch Einwendungen, dass Hubschrauberlärm - gerade in Tagesrandzeiten - als besonders lästig angesehen wird, obgleich dieser Lärm regelmäßig in Einsätzen im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung begründet ist.

Im Übrigen - wie bereits ausgeführt - sind die Abwägungs- und Zumutbarkeitsschwellen im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nach luftrechtlichen Maßstäben festzulegen. Hierzu wird auf die vorhergehenden Ausführungen verwiesen.

Schließlich regte die Landeshauptstadt München an zu prüfen, ob eine Abschirmeinrichtung an der südlichen Seite des Flugplatzareals die Lärmbeeinträchtigungen der Bevölkerung im Hasenberg wesentlich minimiere. Nach den Ausführungen des Gutachters würde eine solche Einrichtung jedoch keinen beachtlichen Vorteil bieten. Eine solche Abschirmung ist für den reinen Flugverkehr nicht möglich und könnte höchstens bei stationären Quellen für Immissionsorte im Nahbereich des Vorhabens sinnvoll sein. Die maßgebliche Immissionsquelle für den Stadtteil Feldmoching-Hasenberg liegt jedoch nicht im Bodenschall, sondern im Fluglärm. Diese Argumentation ist schlüssig, weshalb aus Sicht des Luftamts eine entsprechende Auflage nicht in Betracht kommt.

3.3.7.2.3. Landkreis München

Von Seiten des Landratsamts München wurde auf die Jugendbegegnungsstätte am Tower mit Zeltplatz des Landkreises München in der Ferdinand-Schulz-Allee 1 in Oberschleißheim verwiesen, die als Immissionspunkt im Lärmgutachten nicht berücksichtigt sei.

Die Lage dieser Einrichtung kann allerdings in den Lärmkarten (Anlagen des Gutachtens) gut entdeckt und die entsprechenden Lärmwerte können dann problemlos zugeordnet werden. Hiernach liegen die Dauerschallpegel im Tagzeitraum dort im Bereich zwischen 55 dB(A) und 60 dB(A) (aber noch deutlich unterhalb 60 dB(A)) und im Nachtzeitraum im Bereich zwischen 45 dB(A) und noch deutlich unterhalb 50 dB(A). Unter Verweis auf die Ausführungen zum Schutzziel des passiven Schallschutzes ergeben sich bei dieser Betroffenheit keine entsprechenden Ansprüche.

Das Luftamt setzt insoweit das Schutzniveau bei einem Zeltplatz nicht höher an als das Schutzniveau beim Wohnen. Zwar sind im Zelt mangels schallisolierender Wirkung von Gebäudemauern einschließlich Fenstern entsprechend höhere Pegelwerte als in ortsfesten Gebäuden zu erwarten, andererseits stellt der Aufenthalt und der Schlaf auf einem Zeltplatz kein auf Dauer oder längere Zeit angelegtes Wohnen dar; im Übrigen begeben sich Zeltlagernde freiwillig in eine unter Lärmabschirmungsgesichtspunkten suboptimale Situation. Auch der Aufenthalt in einer Jugendbegegnungsstätte wird im Hinblick auf die Schutzwürdigkeit vom Luftamt nicht höher eingeschätzt als das Wohnen. Es handelt sich dabei auch nicht um eine besonders schutzwürdige Nutzung i. S. v. § 5 Abs. 1 FluglärmG (wie beispielsweise eine Schule oder ein Krankenhaus). Im Übrigen liegen die Werte mit knapp 58 dB(A) auch noch sehr deutlich unterhalb der hier maßgeblichen Zumutbarkeitsschwelle, so dass sich auch unter diesem Gesichtspunkt kein erweiterter Schutzanspruch ergibt.

3.3.7.3. Stellungnahme der ACCON GmbH vom 18.11.2011

Die ACCON GmbH erwiderte mit Schreiben vom 18.11.2011 zum Gutachten des TÜV Süd vom 09.06.2011 im damaligen Genehmigungsverfahren für den Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatzes durch die Polizeihubschrauberstaffel Bayern gemäß § 6 LuftVG. Dieses Gutachten des TÜV Süd wurde zwar für das Planfeststellungsverfahren aktualisiert, wesentliche Grundlagen entstammen jedoch dem Gutachten vom 09.06.2011. Insoweit bezieht sich auch die ACCON GmbH auf Grundlagen dieses Gutachtens.

Die Einwendungen der ACCON GmbH werden allerdings zurückgewiesen.

Im Folgenden soll auf die wesentlichen Differenzen zwischen den beiden lärmtechnischen Gutachten/Stellungnahmen (TÜV Süd einerseits und ACCON GmbH andererseits) eingegangen werden. Schließlich wird dargestellt, dass die alternativen Ansätze der ACCON GmbH die Annahmen und Bewertungen des TÜV-Gutachtens nicht erschüttern können.

3.3.7.3.1. Berechnungsverfahren

Die künftige Lärmsituation auf und in der Umgebung des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim wurde im Gutachten des TÜV Süd nach gängiger Berechnungspraxis ermittelt. Der äquivalente Dauerschallpegel wurde nach der für Landeplätze maßgeblichen DIN 45684-1 (Ermittlung von Fluggeräuschen an Landeplätzen – Teil 1 Berechnungsverfahren, 2013-07) bestimmt. Die Lärmentwicklung durch Luftverkehr am Boden wird in der DIN 45684-1 nicht weiter berücksichtigt. Daher wurde der entstehende Bodenlärm durch den TÜV Gutachter wie Anlagenlärm behandelt. Die Schallausbreitungsberechnung wurde nach DIN ISO 9613-2 (Dämpfung des Schalls bei Ausbreitung im Freien, Ausgabe Oktober 1999) durchgeführt. Das ist die für Schallausbreitung im Freien übliche Berechnungsvorschrift. Zu dieser verwendeten Berechnungsmethodik wurden von der ACCON GmbH keine substantiellen Einwände vorgetragen.

Von der ACCON GmbH wird kritisch angemerkt, dass für die Berechnung statt der neueren Entwurfassung der DIN 45684-1 von November 2008 die Fassung vom September 2006 verwendet worden wäre; dies hätte aber nicht zu grundsätzlich anderen oder signifikant abweichenden Ergebnissen geführt. Ebenso kritisiert die ACCON GmbH, dass die durch den TÜV Süd gemessenen Immissionsdaten für Hubschrauberchecks nicht nachprüfbar seien und als gemittelte Schalleistungspegel für die Beurteilung von Maximalpegelbelastungen und -häufigkeiten ungeeignet seien.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Für Genehmigungsverfahren von Flugplätzen, die nicht in den Anwendungsbereich des FluglärmG fallen, sind keine konkreten rechtlichen Berechnungsvorschriften vorgegeben. Daher muss von dem entsprechenden Gutachter eine für den Anwendungsfall geeignete und nachvollziehbare Berechnungsmethode gewählt werden, die zu plausiblen Ergebnissen führt. In diesem Beschluss wird dargelegt, dass durch die verwendete DIN 45684-1 in der Fassung vom Juli 2013 diese Anforderungen erfüllt werden.

Die gewählte Herangehensweise der zusätzlichen Berechnung des durch den Luftverkehr verursachten Bodenlärms, unter Verwendung eigener Messwerte, wird als geeignet angesehen, den Sachverhalt adäquat abzubilden und zu bewerten.

3.3.7.3.2. Abweichungen vom Regelflugbetrieb

Ein weiterer Kritikpunkt der ACCON GmbH an dem Gutachten des TÜV Süd ist die fehlende Betrachtung von Abweichungen vom Regelflugbetrieb. In dem TÜV-Gutachten werde nur der prognostizierte Luftverkehr auf den veröffentlichten VFR- und IFR-Routen betrachtet. Jedoch geht die ACCON GmbH davon aus, dass unter Einsatzbedingungen regelmäßig von diesen Routen

abgewichen würde, was zu einer abweichenden als der dargestellten Lärmbelastung führen könnte. Aus diesem Grund sei eine Beurteilung der Auswirkungen des Flugbetriebs der Polizeihubschrauberstaffel Bayern auf Basis des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süd nur begrenzt möglich.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Um zu entgegnen, dass die fehlende Berücksichtigung der Abweichungen vom Regelflugbetrieb zu einer anderen Lärmbelastung führen könnte, wurde bereits dargelegt, dass grundsätzlich die festgelegten (Standard-)Flugverfahren von den Luftfahrzeugführern einzuhalten sind. Für IFR-Flüge sind gemäß des Genehmigungsbescheides vom 16.11.2007 zur Einrichtung eines IFR-Verfahrens die An- und Abflugflächen rechtlich verbindlich festgelegt worden. Für VFR-Flüge sind die An- und Abflugverfahren über die festgelegten An- und Abflugflächen bis zum Passieren eines Meldepunktes am Rand der Kontrollzone verbindlich, da der Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim am Rand der Kontrollzone des Flughafens München liegt.

Des Weiteren können mögliche Abweichungen vom Regelflugbetrieb prognostisch nur unzureichend qualitativ und quantitativ ermittelt werden. Zusätzlich wird das Maximalpegel-Häufigkeitskriterium in der Nacht aufgrund der geringen prognostizierten Flugbewegungen in diesem Zeitraum unabhängig von der Lage der Flugstrecke nicht erreicht.

3.3.7.3.3. Auswirkungen von nächtlichem Flugbetrieb im Ortsteil Hochmutting

Weiterhin kritisiert die ACCON GmbH, dass in dem Gutachten des TÜV Süd die Auswirkungen von nächtlichem Flugbetrieb im Ortsteil Hochmutting nicht anhand von Einzelpunktbetrachtungen explizit untersucht worden sei. Hier würde es bei nächtlichem Flugbetrieb zu einer Mehrfachbelastung kommen, die sich einerseits aus den Starts und Landungen, andererseits aus dem Schweben von der Abstellposition bis zum Startpunkt ergäbe. Dieser Mehrfachbelastung würde mit dem gewählten Berechnungs- und Beurteilungsverfahren nicht ausreichend Rechnung getragen. Die Betrachtung der Kenngrößenmittlungspegel und der Maximalpegel-Häufigkeit seien dafür nicht ausreichend. Auf Basis des TÜV-Gutachtens und eigener Berechnungen der Lärmbelastung einzelner Flugereignisse werden in dem ACCON-Gutachten erhöhte Schallschutzanforderungen für die Gebäude im Bereich Hochmutting und Jakobsklause empfohlen. Der Einwand, dass im Lärmgutachten des TÜV Süd die Lärmbelastung des nahegelegenen Wohnorts Hochmutting nicht besonders und ausreichend betrachtet worden wäre, wird zurückgewiesen. Die Bewertung des Fluglärms anhand von Mittelungspegel- und Maximalpegel-Häufigkeiten sind anerkannte und bewährte Beurteilungsverfahren. In den einschlägigen Berechnungsgrundlagen zur Prognose von Fluggeräuschmissionen, wie beispielsweise des

FluglärmG oder der DIN 45684-1 (Verkehrslandeplätze), werden die Kenngrößenmittelungspegel und die Maximalpegel-Häufigkeit zur weiteren Beurteilung verwendet.

Da im Nachtzeitraum in westlichen Bereichen des Ortsteils Hochmutting ein Dauerschallpegel oberhalb der Zumutbarkeitsschwelle in der Nacht von 50 dB(A) ermittelt wurde, besteht dort der Anspruch auf die Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen. Dies wurde in den Auflagen zum Lärmschutz verfügt. Diese Auflagen genügen auch der von der ACCON GmbH vorgebrachten Empfehlung über erhöhte Schallschutzanforderungen in der Nachbarschaft des Hubschraubersonderlandeplatzes. Zudem wurde in den Auflagen verfügt, dass unnötige Standlaufzeiten zu vermeiden sind und An- und Abflüge möglichst nicht über Wohngebiete erfolgen sollen.

Insgesamt ist damit nach Ansicht des Luftamtes nach der derzeitigen Sach- und Rechtslage ein ausreichender Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen vor Fluglärm gegeben.

3.3.7.3.4. Stellungnahme der ACCON GmbH vom 14.11.2016

Zur Stellungnahme der ACCON GmbH vom 14.11.2016 erwiderte der TÜV Süd mit Stellungnahme vom 12.04.2017. Das Luftamt schließt sich inhaltlich den Ausführungen des TÜV Süd an; die Einwände von der ACCON GmbH vermögen das Gutachten des TÜV nicht substantiiert zu erschüttern.

So wurden alle Maximalpegelberechnungen nach dem maximalen Schalleistungspegel der DIN 45681-1 (Stand: Juli 2013) berücksichtigt. Bezogen auf die Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels für den Luftverkehr am Boden wurde der für den Vorgang ermittelte Schalleistungspegel verwendet.

Bezogen auf die Annahmen zur Bahnrichtungsverteilung von 70/30 (Westen/Osten) basiert das lärmtechnische Gutachten auf den zur Verfügung gestellten Ausgangsdaten und damit den durch den bisherigen Flugbetrieb bereits bekannten Annahmen.

3.3.7.4. Weitere Einwendungen

Einzelne Bewohner_Innen südlicher Bebauungen von Oberschleißheim wandten ein, dass diese gemäß Bebauungsplan Nr. 3, i. F. d. 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3 „Deutschbausiedlung“, als reines Wohngebiet (WR) eingestuft sei und für diese Wohngebiete der

Nacht-Orientierungswert bei 35 dB(A) läge und diese Linie – neben der 40 dB(A)-Linie – im Gutachten daher auch dargestellt werden müsste.

Im Abschnitt 8 auf Seite 31 des Gutachtens (Bewertung - Nacht-Beurteilungspegel) werden südliche Wohnbebauungen von Oberschleißheim beschrieben, darunter auch die Ernst-Udet-Straße. Dort werde der Nacht-Orientierungswert der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ von 40 dB(A) erreicht. In diesem Beiblatt werden bei WR, Wochenendhaus- und Ferienhausgebieten nachts 40 dB(A) bzw. 35 dB(A) als Orientierungswert genannt, wobei der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm gelten soll, so dass insoweit der im öffentlichen Interesse durchgeführte Flugbetrieb nicht hierunter fällt. Andererseits wird im Abschnitt 4.3, letzter Absatz der Landeplatz-Fluglärmleitlinie ausgeführt, dass Maßnahmen nur eingeleitet werden sollten, sofern die Orientierungswerte um mindestens 5 dB(A) überschritten würden. Zugleich sollen gemäß Abschnitt 2.2.1 dieser Leitlinie Fluglärmkonturen tagsüber in 5 dB(A)-Abständen bis herab zu 50 dB(A) bestimmt werden und nur wenn in der Umgebung schutzbedürftige Sondergebiete lägen, sind die Fluglärmkonturen bis 45 dB(A) zu bestimmen. Im Übrigen sind gemäß dieser Leitlinie keine Fluglärmkonturen bis 35 dB(A) zu erstellen. Im Gutachten sind jedoch für den Nachtbetrieb derartige Konturen bis zu 40 dB(A) dargestellt worden (vgl. Anlage 8.3). Diese Konturen gehen also um 5 dB(A) über den Schwellenwert für die Abwägung hinaus. Unabhängig davon gelten - wie bereits ausgeführt - für die Bewertung des Fluglärms in luftrechtlichen Genehmigungsverfahren nicht die DIN 18005, sondern die hier festgelegten Schwellenwerte. Die entsprechenden Siedlungsbereiche liegen noch unterhalb 50 dB(A) nachts und damit noch deutlich unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle.

Soweit Ergänzungen des Gutachtens beantragt werden, wonach zusätzlich zu den luftrechtlichen Konturen bis 50 dB(A) am Tag und unter 40 dB(A) in der Nacht weitere Konturen darzustellen seien, die sich nach der DIN 18005 Beiblatt 1 richten, wird diese Einwendung zurückgewiesen.

Wie bereits ausgeführt, nimmt das Luftamt die DIN 18005 im Rahmen der Einwendungsbearbeitung zwar in den Blick, kommt aber zu dem Ergebnis, dass hierauf für die luftrechtliche Lärmbetrachtung nicht maßgeblich abgestellt werden kann, sondern die oben bereits beschriebenen luftrechtlichen Schwellen einschlägig sind.

Zum Einwand, An- und Abflüge würden - was unplausibel sei - ausschließlich entlang der vorgesehenen An- und Abflugrouten dargestellt und gerechnet, diese aber so nicht stattfinden, wurde bereits ausgeführt, dass für diese An- und Abflugverfahren festgelegte An- und Abflugflächen bis zum Passieren eines Meldepunkts am Rand der Kontrollzone verbindlich bestehen und auch regelmäßig eingehalten werden, sofern nicht ausnahmsweise polizeieinsatztaktische Gründe oder Gründe der Flugsicherheit dem entgegenstehen. Die Polizeihubschrauberstaffel Bayern teilt hierzu plausibel mit, dass sich die Hubschrauberführer/innen grundsätzlich an die vorgegebenen An- und

Abflugverfahren im VFR- und IFR-Betrieb hielten. Selbst bei eiligen Polizeieinsätzen würden regelmäßig die unmittelbar angrenzenden Ortschaften nicht überfliegen. Es sei auch aus Gründen der Flugsicherheit sinnvoll, für den Start und für die Landung die vorgegebenen An- und Abflugverfahren zu nutzen, da dabei der Flugweg die längste Zeit über ein sicheres Notlandegelande (Flugplatz) führe. Dies sei auch aktuell am Flughafen München so; insofern stelle dies auch am Standort Oberschleißheim keine neue Situation dar. Nur ausnahmsweise, bei einer insgesamt untergeordneten Anzahl von sehr eiligen lebensrettenden Einsätzen in unmittelbarer Flugplatzumgebung würde hiervon abgewichen.

Diese grundsätzliche Verpflichtung die An- und Abflugverfahren einzuhalten, wird auch als Auflage zum Lärmschutz verfügt.

Soweit eingewandt wurde, die Gleichverteilung der Flugbewegungen über 7 Wochentage sei zum einen nicht realistisch, sondern an Wochenenden würde wegen höherer Unfallzahlen mehr geflogen werden, zum anderen seien Sonn- und Feiertage besonders geschützt, ist zu erwidern, dass im Rahmen der Lärmberechnung ein Ruhezeitenzuschlag von 3,6 dB(A) zur Berücksichtigung der Lärmeinwirkungen an den lärmsensibleren Sonn- und Feiertagen einbezogen wurde. Das Luftamt weist nochmals darauf hin, dass eine Verpflichtung, einen derartigen Ruhezeitenzuschlag einzurechnen, nicht besteht und in vielen anderen Verfahren zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes auch gar nicht erfolgt ist. Dem Luftamt liegt nach dem Lärmgutachten eine Berechnung mit und ohne Ruhezeitenzuschlag vor. Das Luftamt könnte rechtlich den Lärm auch ohne Ruhezeitenzuschlag ausreichend bewerten und die Folgerungen aus dieser Betrachtung ziehen. Das Luftamt sieht es jedoch wegen des nicht unerheblichen Hubschrauberbetriebs und der subjektiv teilweise empfundenen besonderen Lärmtypik von Hubschrauberfluglärm als gerechtfertigt an – dies akzeptiert auch der Vorhabensträger – hier maßgeblich die Lärmkonturen mit dem Ruhezeitenzuschlag für die Abwägung und die Schallschutzmaßnahmen zu verwenden. Vor diesem Hintergrund werden hier Annahmen getroffen, die im Interesse der Anwohner die Lärmkonturen - und damit die Abwägungsbereiche und die Gebiete mit Schallschutzansprüchen - größer machen als rechtlich vorgeschrieben. Diese Betrachtung zeigt, dass das Luftamt die Belange des Lärmschutzes in besonderer Weise in das Verfahren abwägungserheblich einbezogen und auch im Abwägungsergebnis (Schallschutzaufgaben) berücksichtigt hat.

Der Einwand, die 12 Hover-Stunden am Standort Oberschleißheim innerhalb eines Jahres seien insgesamt zu niedrig angesetzt, wird zurückgewiesen. Die Polizeihubschrauberstaffel Bayern hat schlüssig ausgeführt, dass sie derartige Übungs- und Trainingsflüge an verschiedenen Orten durchführen kann oder sogar muss und nicht auf Oberschleißheim allein angewiesen ist. So müssen die Übungen beispielsweise regelmäßig an potentiellen und relevanten Einsatzorten durchgeführt werden, z.B. in den Bergen für den Fall von Bergrettungen. Schließlich werden zu

diesen Übungs- und Trainingsflügen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern aktive Lärmschutzmaßnahmen verfügt.

Es wurde eingewandt, dass die Korridorbreite bei der Ermittlung des Fluglärms lediglich bei 160 m angesetzt wäre, was nicht realistisch sei. Insbesondere würde bei Fluglärmrechnungen bei Startrouten die Korridorbreite typischerweise in Höhe von 10 % der Entfernung zum Bahnbezugspunkt angesetzt.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß DIN 45681-1 Ziffer 4.3.2 sollte eine Teilkorridorbreite von 200 m nicht überschritten werden, damit liegen die gewählten 160 m innerhalb dieser Vorgabe. Diese Vorgabe ist auch realistisch. Mit den aktuellen und modernen Navigationshilfen, auf Basis von Satellitennavigation, lässt sich insbesondere bei VFR-Flügen ein genaues Abfliegen von VFR-Flügen sicherstellen. Schließlich handelt es sich bei den Piloten/Pilotinnen der Hubschrauberstaffeln um äußerst professionelle Luftfahrzeugführer_Innen, die eine sehr gute Ortskunde und viel Flugstunden und -erfahrung haben. Dadurch unterscheiden sich diese Piloten/Pilotinnen von solchen, die regelmäßig an anderen Verkehrs- und Sonderlandeplätzen aktiv sind.

Außerdem wurde eingewandt, die Sichtflugrouten seien für den zu betrachtenden Flugbetrieb mit Hubschraubern der Kategorie H 1.2 zu kurz gewählt; nach der Anleitung zur Berechnung von Fluglärm (AzB) sei dies bei Sichtflug nämlich bis zu einer Entfernung von 15 km und bei Instrumentenflug bis zu einer Entfernung von 20 km vom Bahnbezugspunkt notwendig. Durch den zu kurzen Ansatz der Flugrouten würde die Lärmbelastung unrealistisch gering dargestellt werden. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Das Untersuchungsgebiet wurde insgesamt so gewählt, dass alle Lärmkonturen bis 50 dB(A) für die Tagzeit und bis 40 dB(A) für die Nachtzeit erfasst wurden. Flugbetrieb, der weiter entfernt stattfindet, trägt nämlich nicht mehr erheblich zu einer Erhöhung der vorgenannten Werte bei. Im Übrigen sind die Sichtflugrouten im Westen bis zum äußersten Pflichtmeldepunkt Whisky 1 (3,9 km) und im Osten zum Pflichtmeldepunkt Echo 1 bis zu einer Länge von 5,7 km vorgegeben. Damit ist die Länge der Flugrouten ausreichend bemessen, um die Lärmbelastung in der Umgebung darzustellen.

Eingewandt wurde des Weiteren, die berücksichtigte hohe lärmabschirmende Wirkung der geplanten Hochbauten sei nicht nachvollziehbar. Da bereits geringfügige Veränderungen der Lage eines am Boden operierenden Hubschraubers zu sehr großen Unterschieden in der Wirkung der Abschirmung führen könnte, sollte eine Bodenlärmbeurteilung sowie eine Gesamtlärmbeurteilung ohne Berücksichtigung von geplanten Gebäuden erfolgen. Hinzu komme, dass auch das Berechnungsverfahren AzB keine Berücksichtigung von Abschirmungen durch Gebäude vorsehe.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Gebäudehöhen wurden entsprechend der Planung mit 11,2 m für das Nordgebäude und 8,10 m für das Südgebäude berücksichtigt. Die Bereiche der Bodenquellen (Triebwerkstestläufe, Leistungschecks) wurden dagegen als Flächenquellen berücksichtigt. Gemäß DIN 45684-1 Ziffer 5.3.7 ist die abschirmende Wirkung von Hindernissen, soweit erforderlich, zu berücksichtigen, was insbesondere bei den stationären Bodenlärmquellen geboten ist. Lediglich bei diesen Bodenquellen wurde die abschirmende Wirkung berücksichtigt. Im Übrigen wurden im TÜV-Gutachten die Bodenlärmquellen berücksichtigt und dem Fluglärm zugeschlagen und sogar noch ein Ruhezeitenzuschlag von 3,6 dB(A) dazugerechnet.

Schließlich wurde eingewandt, die ausgewiesenen Fluglärmbelastungen enthielten keinen Sigma-Zuschlag für die langjährigen Schwankungen der Bahnnutzungsverteilungen, so dass ein Vergleich mit den Grenzwerten des FluglärmG nicht möglich sei.

Wie bereits festgestellt, ist das FluglärmG nicht einschlägig und als Berechnungsgrundlage wurde die DIN 45684-1 und nicht die AzB herangezogen. Die DIN 45684-1 fordert keinen Zuschlag für die Steuerung der Nutzungsanteile (Sigma-Zuschlag). Auch an dieser Stelle wird auf die deutlich erhöhende Funktion des Ruhezeitenzuschlags hingewiesen (der mehr ausmacht als ein potenzieller Sigma-Zuschlag).

Es wurde eingewandt, die Flughöhen für den Instrumenten- und den Sichtflug seien, ohne Angabe von Gründen, verändert worden. Die Flughöhe im Sichtflug wurde von 150 m über Grund auf 160 m über Grund heraufgesetzt, die Reiseflughöhe von Instrumentenflugbewegungen von 150 m über Grund auf 730 m über Grund.

Die Polizeihubschrauberstaffel Bayern fliegt auf der Grundlage der Anflugverfahren der bereits am Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim tätigen Bundespolizei. Während beim VFR-Flug bisher die VFR-Mindestflughöhe über unbebautem Gebiet von 150 m über Grund angenommen wurde, wird nun auf die festgelegte Platzrundenflughöhe der VFR-Anflugkarte abgestellt. Bei den IFR An- und Abflugverfahren entsprechen die nun gewählten Flughöhen den Höhen wie in den veröffentlichten Verfahren beschrieben.

Diese Annahmen sind plausibel.

Die Einwendung, bei der Betrachtung der Maximalpegel fehlten das Warmlaufen der Motoren einschließlich der Durchführung diverser Checks und das Hovern der Hubschrauber von den Abstellflächen zum Start- und Landepunkt, wird zurückgewiesen. Bei der Berechnung des äquivalenten Dauerschallpegels sind die Checks und das Hovern der Hubschrauber berücksichtigt. Beim Maximalpegel wird das lauteste Ereignis abgebildet.

Es wurde eingewandt, das lärmtechnische Gutachten enthalte keine Darstellung bestimmter Immissionsorte für die in der Umgebung des Hubschraubersonderlandeplatzes gelegene Wohnbebauung. So könne aus dem Gutachten nicht klar entnommen werden, an welchen Stellen Menschen leben und Bebauung vorhanden sei.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. In dem Gutachten befinden sich aussagekräftige graphische Darstellungen der äquivalenten Dauerschallpegel und der Maximalpegel und entsprechende geografische Bezugspunkte. Aus diesen Darstellungen kann leicht entnommen werden, welche Einzelpegel in bestimmten Wohnlagen auftreten werden bzw. innerhalb welcher Pegelbereiche sich eine Wohnlage befindet. Schließlich können aus diesen Darstellungen die notwendigen Informationen zur Festlegung der Abwägungs- und Zumutbarkeitsschwelle im Tag- sowie im Nachtzeitraum entnommen werden.

3.4 Luftschadstoffe und Klimaschutz

Belange der Lufthygiene und des lokalen (und globalen) Klimaschutzes stehen dem Änderungsvorhaben nicht entgegen. Entsprechende Einwendungen werden zurückgewiesen.

Zu diesen Belangen, die teilweise zugleich Schutzgüter im Rahmen der UVP sind, enthält die UVS insoweit entsprechende Aussagen dergestalt, dass das Vorhaben einerseits keine Klimarelevanz aufweise, andererseits auch weder zu einer relevanten lufthygienischen Zusatzbelastung führt und andererseits auch keinen erheblich nachteiligen Beitrag zur Gesamtbelastung leistet.

Bereits diese Erkenntnisse aus der UVS sind schlüssig. Im Übrigen ist dem Luftamt aus zahlreichen anderen luftrechtlichen Genehmigungsverfahren bekannt, dass die Schadstoffausstöße des Flugbetriebs der Hubschrauberstaffel – auch in Verbindung mit den maximal 10.000 bereits zulässigen Flugbewegungen des Sportflugplatzes Oberschleißheim – nicht geeignet sind, in der Umgebung des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim relevante Überschreitungen von Grenzwerten der 39. Verordnung zum Vollzug des BImSchG (Bundesimmissionsschutzgesetz) hervorzurufen. Selbst bei Flugplätzen mit Strahlflugverkehr von ca. 20.000 jährlichen Flugbewegungen zeigten die für entsprechende Planfeststellungsverfahren angefertigten Gutachten (z. B. im Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren für den Verkehrsflughafen Memmingen), dass sich relevante lufthygienische Zusatzbeiträge in der Regel auf das Flugplatzgelände beschränkten.

Vor diesem Hintergrund und mit diesen Erkenntnissen war eine fachgutachterliche lufthygienische Beurteilung des Änderungsvorhabens nicht veranlasst.

Ergänzend verweist das Luftamt auf ein Urteil des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs vom 26.02.2002 (Az.: 20 A 00.40039) zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Straubing. In diesem Verfahren wurden 40.000 jährliche Flugbewegungen prognostiziert, was eine Zunahme von 17.000 jährlichen Flugbewegungen im Vergleich zum Bestand (23.000 Flugbewegungen) bedeutete (Rn. 5, Beck RS 2002, 26445). Bei dieser Anzahl an Flugbewegungen und ihrer Zunahme „ist dem Senat nicht ersichtlich, was die Behörde hierzu im Abwägungsvorgang hätte prüfen sollen. Zum einen handelt es sich um verhältnismäßig ubiquitäre Belastungen, auch im Vergleich zu dem sonstigen Flugverkehr, die außerdem durch einen, sich in Grenzen haltenden Verkehr auf einem regionalen Flugplatz nicht in herausragendem Maße erhöht werden ...“ (Rn.18). In diesem Verfahren sah also der Bayer. Verwaltungsgerichtshof keine lufthygienische Relevanz durch diesen Flugbetrieb mit Kleinflugzeugen. Am Sonderlandeplatz Oberschleißheim werden, einschließlich Sportflugverkehr, deutlich unter 20.000 Flugbewegungen stattfinden.

Schließlich handelt es sich bei den Flügen der Hubschrauberstaffeln um solche von erheblich sicherheitlichem Gewicht. Diese dienen hochragenden Schutzgütern wie Leib, Leben und beachtlichen Sachwerten, aber auch der Einhaltung der Rechtsordnung. Dass der Verkehr mit Hubschraubern zu Schadstoffausstößen führt, ist – unabhängig ihrer Geringfügigkeit – in der Abwägung im Übrigen gegenüber anderweitigen Belangen nachrangig.

Dieselben Überlegungen gelten – sogar in stärkerem Maße – auch im Hinblick auf den Vortrag, der Hubschrauberverkehr würde nachteilige Auswirkungen auf das Lokal- und Regionalklima haben. Die lokalklimatische Situation wurde bereits in der UVP beleuchtet. Auch für das übergeordnete Klima ergeben sich durch die Hubschrauberflüge offensichtlich keine nachteiligen Auswirkungen. Zu berücksichtigen ist, dass die Hubschrauber in Oberschleißheim starten und landen, aber während ihrer gesamten Flugzeit auch über diese Gegend hinaus verkehren. Insofern wird nicht bezüglich der gesamten Flugdauer der Hubschrauber Oberschleißheim und Umgebung mit klimaschädlichen Stoffen belastet, im Übrigen werden sich die Schadstoffe wegen Geringfügigkeit in der Atmosphäre verteilen. Unabhängig davon ist die Frage des nationalen und globalen Klimaschutzes nicht Gegenstand dieses Verfahrens, wie auch dieses Verfahren die Prüfung dieses Belangs nicht veranlasst.

3.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Das planfestgestellte Änderungsvorhaben berücksichtigt die Belange von Natur und Landschaft in angemessenem Umfang und ist mit diesen vereinbar. Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele bei FFH-Gebieten liegen nicht vor. Gesetzlich geschützte Biotop sind zwar betroffen, die Beeinträchtigungen können jedoch angemessen ausgeglichen werden. Ebenso sind

unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und CEF-Maßnahmen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Nicht vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch entsprechende planfestgestellte Sicherungsmaßnahmen vollständig kompensiert. Anforderungen des nationalen und gemeinschaftlichen Naturschutzrechts werden beachtet.

Das Luftamt hat das Vorhaben auf Vereinbarkeit mit den Vorschriften über den Natura 2000-Gebietsschutz (§ 34 BNatSchG), den Vorgaben über den besonderen Artenschutz (insbesondere § 44 BNatSchG), den Bestimmungen über gesetzlich und auf Grund gesetzlicher Bestimmungen geschützter Biotop- und Lebensstätten (§§ 30, 39 BNatSchG, Art. 23, 16 BayNatSchG) einschließlich Ausnahmen sowie der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 14 ff. BNatSchG) überprüft.

Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Naturschutzes lagen dem Luftamt die entsprechenden fachlichen Ausarbeitungen der Baader Konzept GmbH (in der maßgeblichen Fassung vom 23.04.2018) vor, darunter der landschaftspflegerische Begleitplan mit integrierter UVS einschließlich der entsprechenden Plananlagen, der Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) sowie der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet Heideflächen und Lohwälder nördlich von München (7735-371).

Darüber hinaus wurden in die Prüfung das lärmtechnische Gutachten sowie die fachlichen Stellungnahmen der Naturschutzbehörden einbezogen. Außerdem wurden die erhobenen Einwendungen berücksichtigt, insbesondere die Stellungnahme des Bundes Naturschutz in Bayern e.V.

Die vorgenannten Gutachten der Baader Konzept GmbH und die Stellungnahmen der Naturschutzbehörden stellen eine ausreichende und geeignete Grundlage für die Beurteilung der naturschutzfachlichen und landschaftspflegerischen Belange dar. Sämtliche möglichen Auswirkungen des Änderungsvorhabens werden erfasst und ausführlich dargestellt. Die mit den Antragsunterlagen eingereichten Gutachten entsprechen den aktuell gültigen Standards und kommen zu plausiblen Ergebnissen. Sie wurden von den Naturschutzbehörden nicht beanstandet; insoweit sind sie vom Sachverhalt zutreffend, von der Methodik ordnungsgemäß und im Ergebnis plausibel. Dieser Beurteilung schließt sich das Luftamt an.

3.5.1. Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.5.1.1 Schutzgebiete/Geschützte Flächen/Allgemeiner Artenschutz

3.5.1.1.1 Zulässigkeit des Vorhabens nach § 34 BNatSchG/FFH-Richtlinie

Das planfestgestellte Vorhaben ist vereinbar mit den Anforderungen des NATURA 2000-Gebietsschutzes gemäß § 34 BNatSchG. Das Vorhaben führt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele bzw. der für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebiets „Heidflächen und Lohwälder nördlich von München (7735-371)“. Andere FFH-Gebiete sowie Vogelschutzgebiete sind nicht betroffen.

3.5.1.1.1.1 Rechts- und Beurteilungsgrundlagen

Nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines NATURA 2000-Gebiets (§ 7 Abs. 1 Nrn. 6 – 8 BNatSchG) zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Ergibt die Prüfung, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines FFH- oder Vogelschutzgebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig. Abweichend hiervon darf ein Projekt nur zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 – 5 BNatSchG vorliegen.

Die Prüfung der NATURA 2000-Verträglichkeitsprüfung beinhaltet, ob, gemessen an den Erhaltungszielen bzw. den für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen des Gebiets, erhebliche Beeinträchtigungen von NATURA 2000-Gebieten eintreten können.

Zur Beurteilung von Auswirkungen auf NATURA 2000-Gebiete wurde die „FFH-Verträglichkeitsstudie für das FFH-Gebiet „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München (7735-371)“ der Baader Konzept GmbH vom 22.09.2016 vorgelegt. Aufgrund der Aktualisierung des Lärmgutachtens vom 05.10.2017 wurde diese Studie dann nochmals aktualisiert (letzte Fassung vom 23.04.2018). Berücksichtigung bei der Bewertung der Auswirkungen von Seiten des Luftamts fanden neben den anderen Fachgutachten in den Antragsunterlagen zudem die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und Einwände, insbesondere der Naturschutzbehörden sowie der anerkannten Naturschutzvereinigungen.

3.5.1.1.1.2 Methodik der Verträglichkeitsstudie

Die vorgelegte Verträglichkeitsstudie zur Zulässigkeit des Vorhabens nach § 34 BNatSchG ist nachvollziehbar und kommt zu plausiblen Ergebnissen. Das Luftamt macht sich daher die in der Studie enthaltene NATURA 2000-Verträglichkeitsprüfung zu Eigen.

Die Prüfung beschreibt das Vorhaben sowie das FFH-Gebiet und die für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile. Der Wirkraum wird festgelegt. Außerdem werden die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Schutzgebiets ermittelt und bewertet und die vorhabensbezogenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung einbezogen. Schließlich werden die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebiets auch unter Berücksichtigung anderer insgesamt dann zusammenwirkender Pläne und Projekte beurteilt. Als Ergebnis der Bewertung ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen.

Stichhaltige Einwendungen gegen die Methodik der Verträglichkeitsprüfung bestehen nicht.

3.5.1.1.1.3 Vorhabensbeschreibung

Die Beschreibung des Vorhabens mit seinem wesentlichen Inhalt erfolgt im Sachverhalt dieses Bescheids. Im Übrigen wird in der Verträglichkeitsprüfung das Vorhaben im Hinblick auf Anlagen, Betriebskonzept, Baudurchführung und Projektwirkungen beschrieben (vgl. S. 7 ff. der Verträglichkeitsstudie).

Dabei sind baubedingte Projektwirkungen, insbesondere Flächenbeanspruchung, anlagenbedingte Projektwirkungen, vor allem dauerhafte Inanspruchnahme und Versiegelung von Flächen (ca. 1,44 ha) und betriebsbedingte Projektwirkungen, insbesondere Lärmimmissionen und Störungen von Tieren durch den Flugbetrieb, zu erwarten und demgemäß zu prüfen.

3.5.1.1.1.4 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet der Verträglichkeitsprüfung umfasst alle Bereiche mit relevanten nachteiligen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets sowie auf die für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile (vgl. S. 14 ff. der Verträglichkeitsstudie).

Der Umfang des Untersuchungsraums wird durch die Wirkfaktoren des Vorhabens bestimmt.

Im Hinblick auf die voraussichtlich betroffenen Lebensräume und Arten ist festzustellen, dass die überwiegenden Beeinträchtigungen durch das Vorhaben entlang der Rollbahn, des Schwebeflughwegs und der Übungsfläche Hovern erfolgen. Im Umfeld des Vorhabens wurde daher

eine großflächige Lebensraum- und Biotoptypenkartierung vorgenommen. Dabei wurden auch Beeinträchtigungen der Arten des Anhangs II in die Prüfung einbezogen.

Projektbezogen wurden 2008 Brutvögel, Fledermäuse, Heuschrecken und Tagfalter kartiert. Zugleich fand eine Erhebung der Biotop- und Lebensraumtypen gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie statt und es wurde nach geschützten Pflanzenarten gesucht. Auch wurden im Hinblick auf die Vorgaben der BayKompV im Untersuchungsraum des geplanten Vorhabens Biotop-/Nutzungstypen in 2016 kartiert und dabei Hinblick bezüglich relevanter Tierartengruppen (Vögel und Fledermäuse) aktualisiert. Schließlich wurde auf ein von 2011 - 2015 für Tagfalter durchgeführtes Monitoring zurückgegriffen.

Die Studie beschreibt den Wirkraum über die Landschaft, die Lebensräume des Anhangs I der FFH-Richtlinie, die Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie sowie sonstige für die Erhaltungsziele relevanten Strukturen und/oder Funktionen (vgl. S. 15 ff der Verträglichkeitsprüfung).

3.5.1.1.1.5 Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung

3.5.1.1.1.5.1 Allgemeine Gebietsbeschreibung

Das FFH-Gebiet „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München (DE 7735-371)“ befindet sich in der Münchner Schotterebene und erstreckt sich auf eine Gesamtfläche von 1.914 ha. Es umfasst großflächige Kalkmagerrasen mit kontinentalen, submediterranen und alpinen Floren- und Faunenelementen sowie lichte Mischwaldbestände und artenreiche Flachland-Mähwiesen.

Das Gebiet setzt sich zu 35 % aus Trockenrasen und Steppen, zu 30 % aus Laubwald, zu 20 % aus feuchtem und mesophilen Grünland und zu 15 % aus Nadelwald zusammen.

3.5.1.1.1.5.2 Erhaltungsziele und Schutzzweck

Ziele für das FFH-Gebiet sind die Erhaltung und Sicherung eines günstigen Zustandes der in dem Gebiet vorkommenden Lebensräume und Arten der Anhänge I und II der FFH-Richtlinie. Die allgemeinen Erhaltungsziele sind der Gebietsmeldung (Standort-Datenbogen) zu entnehmen.

Hiernach kommen in dem FFH-Gebiet drei verschiedene FFH-Lebensraumtypen vor, die in der Verträglichkeitsprüfung dargestellt werden (vgl. S. 10 der Verträglichkeitsstudie). Dabei handelt es sich um naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (teilweise prioritär: besondere Bestände mit bemerkenswerten Orchideen), magere Flachland-Mähwiesen und Labkraut-, Eichen- und Hainbuchenwald. Der Erhaltungszustand der Lebensraumtypen liegt zwischen sehr gut und gut.

Die charakteristischen Tierarten werden in der Verträglichkeitsstudie auf den Seiten 11 ff. dargestellt. Hierbei handelt es sich bei den Vögeln insbesondere um die Heidelerche, den Neuntöter, die Zaunammer, die Zippammer, den Großen Brachvogel, den Kiebitz, das Rebhuhn, die Wachtel, den Wachtelkönig und den Wiesenpieper, bei den Reptilien um die Schlingnatter und Zauneidechse sowie um Käfer, Schmetterlinge, Heuschrecken, Weichtiere und sonstige charakteristische Tierarten. Die nach BayNatSchG im FFH-Gebiet geschützten Arten sind im mittleren bis schlechten Erhaltungszustand (Juchtenkäfer).

Im modifizierten Standard-Datenbogen sind keine sonstigen Arten aufgeführt. Der Managementplan ist derzeit in Bearbeitung. Funktionale Beziehungen zu weiteren Schutzgebieten sind nicht gegeben.

3.5.1.1.5.3 Ermittlung und Bewertung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen

Die Ermittlung und Bewertung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Schutzgebietes werden auf S. 17 ff. der Verträglichkeitsuntersuchung dargestellt.

Im Einzelnen:

3.5.1.1.5.4 Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien

In den kartierten Lebensraumtyp 6210 wird nicht eingegriffen. Durch die Erhöhung der Flugfrequenz bei den Hubschraubern und die zusätzlichen Hoverflüge können Schreckreaktionen auf die charakteristische Fauna nicht ausgeschlossen werden. Da sich entlang des Roll- und Schwebeflugweges jeweils 8,25 m breite artenarme Rasenschultern befinden, sind relevante Störungen der charakteristischen Fauna in Folge von Verwirbelungen und Sogwirkungen durch die Hubschrauber nicht zu erwarten. Der Neuntöter wurde 350 m vom Roll-/Schwebeflugweg und 360 m vom Bereich der künftigen Baumaßnahmen entfernt nachgewiesen, so dass insoweit erhebliche Beeinträchtigungen dieser für den Lebensraumtyp charakteristischen Tierart nicht vorliegen. Allerdings beträgt der Abstand des Brutreviers Neuntöter zur Übungsfläche Hovern nur ca. 70 m. Trotz der bisherigen Übungsflüge der Bundespolizei an dieser Stelle nutzt der Neuntöter dieses Revier. Da im Verhältnis zur aktuellen Übungsanzahl weniger Übungsflüge hinzutreten, besteht die berechtigte Erwartung, dass der Neuntöter dadurch auch weiterhin von der Nutzung dieses Reviers nicht abgehalten wird.

In Folge der zusätzlichen Flugbewegungen werden Stickoxide freigesetzt, die ggf. zu eutrophierenden Stickstoffeinträgen führen können. Auf der Grundlage von Angaben des Umwelt-Bundesamts liegen in diesem Bereich die Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte zwischen 25 und 35 µg/m³ Luft. Insoweit liegen die Vorbelastungen schon oberhalb 30 µg/m³ und sind im Hinblick auf die im Umfeld stark frequentierten Verkehrswege der Autobahnen BAB A 99 und A 92 mit

entsprechenden Schadstoffemissionen bereits vorhanden. Eine Mehrung von täglich ca. 10 – 15 Flugbewegungen durch Hubschrauber der Polizeihubschrauberstaffel Bayern führt zu keinem relevanten zusätzlichen Stickstoffeintrag, so dass eine vorhabensbedingte Veränderung des Nährstoffeintrags nicht zu erwarten ist.

Damit wird eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele für den Lebensraumtyp 6210 ausgeschlossen.

3.5.1.1.1.5.4.1. Magere Flachland-Mähwiesen

Auch in diesen Lebensraumtyp wird nicht eingegriffen. Relevante Störwirkungen auf die charakteristische Fauna (Schreckreaktionen, Verwirbelungen und Sogwirkungen) sind nicht zu erwarten. Zu den möglichen eutrophierenden Stickstoffeinträgen gelten die vorgenannten Aussagen.

Die charakteristische Art Wachtel wurde in einer Entfernung von ca. 100 m zum Lande-H und von ca. 800 m zum Baufeld nachgewiesen; hieraus resultieren keine erheblichen Beeinträchtigungen.

3.5.1.1.1.5.4.2. Beeinträchtigungen von Arten des Anhangs II

Keine der genannten Arten, insbesondere auch nicht der *Osmoderma eremita* (Eremit, Juchtenkäfer) werden beeinträchtigt.

3.5.1.1.1.5.4.3. Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten

Die Verträglichkeitsprüfung bezieht hierzu den - bereits hergestellten - Neubau einer Instandsetzungs- und Wartungshalle der Hubschrauberstaffel des Bundes ergänzend zur bereits durchgeführten Verlagerung/Optimierung des bestehenden Lande-H mit ein (vgl. S. 21 ff. der Verträglichkeitsstudie).

Durch dieses Vorhaben werden keine Flächen in Anspruch genommen, die für die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets maßgeblich sein können. Bezüglich der Maßnahme Lande-H werden geringe in Anspruch genommene Flächen angemessen ausgeglichen.

Kumulative Wirkungen durch Flächenverlust bei den Lebensraumtypen 6210 und 6510 finden nicht statt. Ebenfalls sind keine relevanten Beeinträchtigungen der charakteristischen Arten dieser Lebensräume zu erwarten.

Daher können erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele durch das Vorhaben alleine sowie durch kumulative Wirkungen mit anderen Plänen und Projekten ausgeschlossen werden.

3.5.1.1.1.6. Zusammenfassende Beurteilung der Erheblichkeit

Das Vorhaben wirkt sich - allein und im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten - nicht erheblich auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Heideflächen und Lohwälder im Münchner Norden“ aus. Auch die Obere und Untere Naturschutzbehörde schließen sich in ihren jeweiligen Stellungnahmen dieser Einschätzung an.

3.5.1.1.2. Naturschutzgebiete

Es liegen keine Naturschutzgebiete nach § 23 BNatSchG im Untersuchungsgebiet vor.

3.5.1.1.3. Landschaftsschutzgebiete

Der Hubschraubersonderlandeplatz und sein Erweiterungsbereich ist vom Landschaftsschutzgebiet „Münchner Norden im Bereich der Gemeinden Garching b. München, Ober- und Unterschleißheim“ umgeben.

Nach der hierfür geltenden Landschaftsschutz-Gebietsverordnung vom 24.07.1989 ist Schutzzweck dieses Gebiets, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, insbesondere auf den Trocken- und Halbtrockenflächen in der Moorlandschaft und den Waldungen zu erhalten und die Lebensbedingungen für eine standortgerechte Artenvielfalt auf diesen Flächen zu sichern, die Vielfalt und Eigenart des Landschaftsbildes der Münchner Schotterebene mit den sich abwechselnden verschiedenen Lebensräumen zu erhalten sowie die besondere Bedeutung für die Erholung zu gewährleisten, insbesondere die Wälder und Gewässer als bevorzugte Naherholungsgebiete in diesem Raum zu sichern sowie den Erholungsverkehr zu ordnen und zu lenken (vgl. § 3 der Schutzgebietsverordnung).

Handlungen, die diesem Schutzzweck entgegenstehen oder den Charakter der Lebensräume für Pflanzen und Tiere nachhaltig verändern, mithin Verbote nach § 4 der Schutzgebietsverordnung, werden nicht vorgenommen. Erlaubnispflichtige Tatbestände nach § 5 der Schutzgebietsverordnung werden nicht erfüllt.

Soweit bereits hergestellte Hover- und Sicherheitsflächen nunmehr bestimmungsgemäß auch durch die Polizeihubschrauberstaffel Bayern genutzt werden sollen, greift hierfür der bisherige Ausnahmetatbestand § 6 Nr. 14 der Schutzgebietsverordnung.

Das Luftamt schließt sich in seiner Bewertung, dass keine relevanten Beeinträchtigungen vorliegen, der Stellungnahme des Landratsamts München vom 12.04.2017 an.

3.5.1.1.4. Gesetzlich geschützte Biotope

Von der Realisierung des Vorhabens sind die gesetzlich geschützten Biotope (§ 30 BNatSchG und Art. 23 Abs. 1 Nr. 4 und Abs. 3 BayNatSchG) Nrn. 7735-0133 „Heideflächen südlich von Oberschleißheim“ und 7735-0139 „Magerrasenbrache bzw. Sukzessionsfläche westlich Hochmutting“ betroffen. Hierbei handelt es sich um die für das Vorhaben beanspruchten Flächen, die innerhalb dieser Biotope liegen.

Für diesen Eingriff konnte allerdings eine Ausnahme zugelassen werden. Dies deshalb, weil die Beeinträchtigungen angemessen ausgeglichen werden können. Im landschaftspflegerischen Begleitplan ist vorgesehen, auf der westlich der Ausgleichsfläche der Bundespolizei liegenden, vormalig als Acker genutzten Fläche magere Flachlandmähwiesen entsprechend Lebensraumtyp 6510 zu entwickeln und zu erhalten. Im Maßnahmenblatt ist auch vorgesehen, ggf. eine unterstützende Heumulch- oder Heudruschsaat vorzunehmen. Da der Saatguteintrag aus den angrenzenden Flächen nur sehr langfristig erfolgt, kann dieses Ziel nur erreicht werden, wenn eine ergänzende Heudruschsaat mit entsprechender Saatbettvorbereitung bereits mit der Herstellung der Maßnahme vorgesehen wird. Diese Vorgabe wird als Auflage dieses Bescheids festgesetzt.

Eine Ausnahme nach Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG musste in dem Planfeststellungsbeschluss nicht mehr ausgesprochen werden. Die Entscheidung über die Ausnahme wird nämlich durch eine nach anderen Vorschriften erforderliche behördliche Gestattung, hier den Planfeststellungsbeschluss, ersetzt. Das notwendige Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde wurde hergestellt (vgl. Stellungnahme des Landratsamtes München vom 12.04.2017).

3.5.1.1.5. Naturdenkmäler und geschützte Landschaftsbestandteile

Naturdenkmäler (§ 28 BNatSchG) und geschützte Landschaftsbestandteile (§ 29 BNatSchG) werden durch das Vorhaben nicht berührt. Dies gilt auch für gesetzlich geschützte Lebensstätten.

3.5.1.1.6. Allgemeiner Artenschutz nach § 39 Abs. 1 BNatSchG

Verbotstatbestände des allgemeinen Artenschutzes nach § 39 Abs. 1 BNatSchG werden durch das Vorhaben nicht erfüllt.

Nach § 39 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere mutwillig zu beunruhigen oder ohne vernünftigen Grund zu fangen, zu verletzen oder zu töten, während § 39 Abs. 1 Nr. 2

BNatSchG die Entnahme oder Nutzung wildlebender Pflanzen sowie das Niederschlagen oder die Verwüstung von Pflanzenbeständen ohne vernünftigen Grund untersagt. Den Schutz von Lebensstätten wildlebender Tiere und Pflanzen hat § 39 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zum Inhalt, der die Beeinträchtigung oder Zerstörung derselben ohne vernünftigen Grund untersagt.

Das planfestgestellte Vorhaben sieht keine mutwillige Beunruhigung von wildlebenden Tieren vor. Im Übrigen stellt die Erweiterung des vorliegenden Flugplatzes einen vernünftigen Grund i. S. d. § 39 Abs. 1 BNatSchG dar. Verbotstatbestände des allgemeinen Artenschutzes werden somit nicht erfüllt.

3.5.1.2. Besonderer und strenger Artenschutz

Die europäischen und nationalen Vorschriften zum Artenschutz stellen mit den planfestgestellten Maßnahmen, insbesondere der Maßnahme zum vorgezogenen Funktionsausgleich (CEF-Maßnahme), kein rechtliches Hindernis für die Zulassung des Vorhabens dar.

3.5.1.2.1. Zugriffsverbote

Die hier allein relevanten artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote sind in § 44 Abs. 1 BNatSchG geregelt. Ein Verstoß gegen Besitz- und Vermarktungsverbote des § 44 Abs. 2 BNatSchG im Zusammenhang mit dem Projekt kommt nicht in Betracht.

Für die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Zugriffsverbote betroffen sind, liegt den Antragsunterlagen eine fachgutachterliche Prüfung, nämlich die Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) der Baader Konzept GmbH vom 22.09.2016 vor, die durch das angepasste Lärmgutachten ebenfalls aktualisiert wurde (letzte Fassung vom 23.04.2018). Soweit nachfolgend keine Einschränkungen enthalten sind, ist diese Unterlage methodisch einwandfrei, geht von einem zutreffenden Sachverhalt aus und trifft plausible Ergebnisse. Das Luftamt macht sich insoweit den Inhalt der vorgelegten saP zu Eigen.

Vorbehaltlich der nachfolgenden Aussagen besteht auch von Seiten der Höheren Naturschutzbehörde (Stellungnahme vom 22.12.2016) Einverständnis mit der Untersuchung.

3.5.1.2.2. Prüfmethodik

Die Untersuchung stützt sich auf die „Fachlichen Hinweise zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ der (damaligen) Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern vom 08.01.2008. Aus dieser Veröffentlichung werden insbesondere auch die Tabellen zur Ermittlung des zu prüfenden Artenspektrums herangezogen (vgl. S. 7 der saP).

Zur Prognose, welche der relevanten Arten betroffen sind, wurden die voraussichtlichen Projektwirkungen nach Art sowie Umfang und zeitlicher Dauer des Auftretens beschrieben und dabei nach bau-, anlage- und betriebsbedingten Projektwirkungen unterschieden (vgl. saP S. 8 ff.).

3.5.1.2.3. Vermeidungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

Der Gutachter schlägt Maßnahmen zur Vermeidung vor, die der Vorhabensträger berücksichtigen muss (vgl. S. 11 der saP, Abschnitt 3.1). Dazu gehören die Freimachung des Baufelds im Winterhalbjahr, um Beeinträchtigungen und Zerstörungen von Brutstätten sowie Gelegeverluste von Vögeln zu verhindern, der Schutz der Biotope mit Schutzzäunen vor Beeinträchtigungen durch den Baustellenbetrieb und Vermeidung von Staubemissionen im Baugeschehen durch entsprechende Vorsorgemaßnahmen.

Bei den Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen i. S. v. § 44 Abs. 5 BNatSchG) werden CEF-Maßnahmen für den Feldsperling vorgeschlagen, im Übrigen auch von der höheren Naturschutzbehörde gefordert und durch Auflage verbindlich festgesetzt.

3.5.1.2.4. Konfliktanalyse (Prüfung des Verstoßes gegen Verbote)

Durch das Vorhaben ergeben sich keine nicht behebbaren Konflikte mit prüfrelevanten Arten und den Verboten in § 44 BNatSchG.

3.5.1.2.4.6. Konkrete Konfliktanalyse der Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

Prüfrelevante Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Die Finger-Küchenschelle, die potentiell in den Magerrasenflächen vorkommen könnte, wurde im Rahmen der Bestandserfassung nicht nachgewiesen. Im Übrigen werden die Standortansprüche von im Großraum möglicherweise verbreiteten Arten, z.B. dem Europäischen Frauenschuh, nicht erfüllt (vgl. S. 12 Abschnitt 4.1.1 der saP).

3.5.1.2.4.7. Konkrete Konfliktanalyse der Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

Bei den prüfrelevanten Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sind keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt.

3.5.1.2.4.7.1. Fledermäuse

Das Vorkommen heimischer Fledermäuse wurde 2008 kartiert und diese Kartierung wurde 2016 aktualisiert. Hiernach wurden der Große Abendsegler, Langohrfledermäuse, die Rauhaufledermaus, die Zwergfledermaus, die Breitflügelfledermaus und das Große Mausohr gesichtet. Auch mit dem Auftreten von Wasserfledermaus sowie Fransen- oder Bartfledermaus ist zu rechnen (vgl. saP S. 12 ff.).

Im Bereich der Baumaßnahme wurden keine Fledermausquartiere vorgefunden. Es wird daraus geschlossen, dass dieser Bereich nur als Jagdgebiet genutzt bzw. lediglich überflogen wird. Die Aktivitäten resultieren prognostisch aus der nächtlichen Beleuchtung von Anlagen und ihre Lockwirkung auf Insekten (Nahrungshabitat).

Eine Zerstörung oder Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten findet daher nicht statt. Auch die flugbetrieblichen Veränderungen (erhöhte Hubschrauber-Flugzahlen auch in der Nacht) verändern die Qualität des Jagd- bzw. Fluggebiets der Fledermäuse nicht wesentlich. Angesichts der insgesamt geringen zusätzlichen Anzahl an Flugbewegungen ist auch kein relevant erhöhtes Kollisionsrisiko zu erwarten. Da Fledermäuse nachtaktive Tiere sind, sind baubedingte Auswirkungen ebenfalls nicht zu erwarten. Da im Umfeld der Baumaßnahmen ausreichend geeignete Jagdgebiete vorhanden sind, liegen auch anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen vor.

Insgesamt kann daher eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population ausgeschlossen werden; Verstöße gegen Verbotstatbestände liegen nicht vor (vgl. S. 14 ff. der saP.).

3.5.1.2.4.7.2. Säugetiere ohne Fledermäuse

Hier könnten nur der Biber oder die Haselmaus betroffen sein. Da keine Fließ- oder Stillgewässer im Wirkbereich des Vorhabens vorhanden sind, werden die Habitatsansprüche des Bibers nicht erfüllt. Bei der Haselmaus kann im Bereich der lichten, wärmebegünstigten Hecken- oder Waldränder ein Vorkommen nicht sicher ausgeschlossen werden.

Allerdings werden durch die Eingriffe potenzielle Lebensräume der Haselmaus nur in sehr geringem Ausmaß beansprucht. Unter Berücksichtigung des Umstands, dass Hinweise auf ein Vorkommen der nachtaktiven Art nicht vorliegen und die Eingriffe sehr gering sind, kann davon ausgegangen werden, dass das Bauvorhaben zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands einer möglichen lokalen Population führt (vgl. saP S. 15 ff.).

Bezüglich der anderen Säugetiere nach Anhang IV der FFH-Richtlinie ergeben sich somit keine Verstöße gegen Verbotstatbestände.

3.5.1.2.4.7.3. Reptilien

Für die meisten Reptilien des Anhangs IV der FFH-Richtlinie kann ein Vorkommen im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden. Es verbleiben aber mögliche Betroffenheiten des nachgewiesenen Vorkommens der Zauneidechse sowie des potenziellen Vorkommens der Schlingnatter (vgl. saP S. 16 ff.).

Der Erhaltungszustand von Zauneidechse und Schlingnatter auf der Ebene der kontinentalen biogeografischen Region ist ungünstig/unzureichend. Der Erhaltungszustand der (potenziellen) lokalen Population wird dagegen als gut bewertet (s. saP S. 18 ff.). Der potentielle Lebensraum der Arten wird nur zu einem geringen Teil durch die Überbauung und Umgestaltung des Bodens in Anspruch genommen. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und damit verbundene vermeidbare Verletzung oder Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen sind aufgrund der Qualität der hier vorhandenen Biotopstrukturen jedoch sehr unwahrscheinlich. Trotz Beseitigung oder Veränderung von Gehölzstrukturen sind vergleichbare Standortbedingungen im für die Arten erreichbaren Umfeld in ausreichendem Umfang vorhanden; insoweit finden keine Schädigungen statt. Das Störungsverbot ist nicht erfüllt.

3.5.1.2.4.7.4. Amphibien, Fische, Libellen, Käfer, Tagfalter, Nachtfalter, Schnecken, Muscheln

Es sind keine Kartierungen erfolgt. Jedoch kann nach der Relevanzprüfung der nach Anhang I generell zu prüfenden Arten davon ausgegangen werden, dass für keine Art im Wirkraum des Vorhabens geeignete Habitate vorhanden sind.

Es liegen keine Verbotstatbestände vor (vgl. saP S. 19 ff.).

3.5.1.2.4.8. Konkrete Konfliktanalyse der Vogelarten nach der Vogelschutzrichtlinie

2008 wurden die entsprechenden europäischen Vogelarten/Brutvögel kartiert. Diese Kartierung wurde 2016 wiederholt. Auf den Seiten 22 - 24 der saP sind die Ergebnisse der Kartierung ersichtlich. Diese sind bei den Brutvögeln der Hecken- bzw. Gehölzstrukturen beispielsweise die Dorngrasmücke und die Goldammer. Bei den wertgebenden, die Wälder besiedelnden Arten waren dies insbesondere der Buntspecht, die Haubenmeise, der Mäusebussard und die Singdrossel. Auch der Grau- und der Kleinspecht konnten nachgewiesen werden. Im Offenland wurden die Feldlerche, die Wachtel und die Schafstelze festgestellt. An siedlungsgebundenen Arten wurden im Gebäudebereich des Polizeigeländes beispielsweise der Hausrotschwanz, die Goldammer, der

Feldsperling und der Star u.a. kartiert. Auch Nahrungsgäste wurden beobachtet, u.a. Baumfalke, Sperber, Braunkehlchen.

Durch die vorgesehene Neuversiegelung gehen potentiell geeignete Brut- und Nahrungsareale verloren. Die Eingriffe in vorhandenes Initialgebüsch sind ohne erhebliche nachteilige Auswirkungen, da ausreichend Gehölzstrukturen als Lebensräume im Umfeld vorhanden sind. Bei dem direkt im Eingriffsbereich brütenden Feldsperling sind allerdings Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten unklar, so dass hier Vorsorgemaßnahmen zu treffen sind und festgesetzt wurden. Die Höhere Naturschutzbehörde teilt in ihrer Stellungnahme vom 22.12.2016 mit, dass der Feldsperling nunmehr nicht mehr zu den „nicht gefährdeten Vogelarten“ gehört und insoweit zur Vermeidung der Erfüllung des Schädigungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vorgezogene Maßnahmen erforderlich sind. Es wird hiernach für erforderlich gehalten, an benachbarten Gebäuden Ersatzquartiere in Form von künstlichen Nistkästen anzubringen und es ist ein vorgezogener Ausgleich von je drei künstlichen Nisthilfen für jede betroffene Fortpflanzungs- und Ruhestätte erforderlich.

Die Vorhabensträgerin erklärt sich mit den zusätzlich geforderten Maßnahmen einverstanden. Vor diesem Hintergrund ist das Störungsverbot nicht erfüllt.

Visuelle und bauzeitliche Störwirkungen sind zu berücksichtigen. Durch die Zunahme der Flugbewegungen sind neben Schallimmissionen auch vermehrt Schreckreaktionen möglich.

Bei einer diskontinuierlichen Schallkulisse hängt die Effektivität der akustischen Kommunikation der Vögel in erster Linie von der Höhe des Hintergrundschalls zwischen einzelnen Schallereignissen ab. Wegen der Lärmpausen auch nach Realisierung des Vorhabens, verbleibt den Vögeln ausreichende Zeit zur akustischen Kommunikation.

Die Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass der Erhaltungszustand der lokalen Populationen mit „gut“ zu bewerten ist. Eine Schädigung bzw. Zerstörung einzelner Brutreviere und Nistplätze des Hausrotschwanzes kann nicht ausgeschlossen werden; auch beim Feldsperling können bauzeitliche und dauerhafte Verluste von aktuell als Fortpflanzungs- und Ruhestätten genutzten Bereichen nicht ausgeschlossen werden. Auch indirekte Einwirkungen auf die Brutplätze durch Lärm- und visuelle Immissionen sind möglich, ebenso betriebsbedingte Beeinträchtigungen.

Bezüglich der Übungs- und Trainingsflüge (Hovern) der Bundespolizei auf der Übungsfläche südlich des Lande-H konnte im Rahmen der Kartierungen für die Feldlerche und die Wiesenschafstelze kein nachteiliger Zusammenhang festgestellt werden (vgl. saP S. 27). Rein vorsorglich werden jedoch bezüglich dieser Vogelarten – soweit keine weiteren aktuellen Erkenntnisse vorliegen – die

Übungs- und Trainingsflüge der Polizeihubschrauberstaffel Bayern (insb. das Hovern) entsprechend eingeschränkt.

3.5.1.2.4.9. Bestand und Betroffenheit weiterer streng geschützter Arten

Bei den streng geschützten Pflanzen ohne gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus wurden bei den Erfassungen keine Arten im Eingriffsbereich nachgewiesen.

Bei den streng geschützten Tieren ohne gemeinschaftsrechtlichen Status wurde im Untersuchungsraum der zweibrütige Würfel-Duckkopffalter festgestellt. Diese Art passt für Trocken- und Magerrasen mit kurzer Vegetation und freien Bodenstellen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Art flächendeckend im gesamten Flugplatz- bzw. Heidebereich in den entsprechenden Magerrasenbiotopen angetroffen werden kann. Solche Lebensräume werden vorhabensbedingt nicht beeinträchtigt. Damit liegt keine „nicht ersetzbare Zerstörung“ von Lebensräumen i. S. d. Naturschutzrechts vor.

Im Hinblick auf weitere national streng geschützte Tierarten, beispielsweise aus den Gruppen Libellen, Heuschrecken, Tag- und Nachtfalter werden vorhabensbedingt geeignete Habitatstypen nicht beeinträchtigt. Andere Arten, z.B. der Maiwurmkäfer und das Wachsbienenbäckchen, sind im Untersuchungsraum nicht bekannt. Insgesamt können wesentliche Beeinträchtigungen der Arten sowie artenschutzrechtliche Verbotstatbestände diesbezüglich mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden (vgl. saP S. 35 ff.).

3.5.1.2.4.10. Ergebnis

Die Zugriffsverbote des besonderen Artenschutzes werden insbesondere aufgrund der festgesetzten Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen durch das Vorhaben nicht erfüllt, so dass über Ausnahmen von den Verbotstatbeständen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht zu entscheiden ist (vgl. auch S. 38 der saP).

3.5.2. Berücksichtigung der Naturschutzbelange (als öffentlicher Belang)

Bei der Planfeststellung sind gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG alle vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange, einschließlich der Umweltverträglichkeit gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Als abwägungserheblich stellen sich die Belange jedoch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes nur dann dar, wenn sie geeignet sind, die Gesamtkonzeption der Planung zu berühren.

Für Natur und Landschaft werden diese Belange durch die in §§ 1, 2 BNatSchG und Art. 1 BayNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Beeinträchtigungen des Bodens im Hinblick auf seine Funktion sollen soweit als möglich vermieden werden; insbesondere sind Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen (vgl. §§ 1 und 3 des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG)). Den Belangen kommt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erhebliche Bedeutung im Rahmen des Interessenausgleichs zu. Ein Vorrang gegenüber anderen Belangen, und damit ein zwingendes Genehmigungshindernis bei entgegenstehenden Belangen, bestehen jedoch nicht.

Das Änderungsvorhaben ruft Konflikte mit den Belangen des Naturschutzes hervor. Mit der Kompensation der Eingriffe durch die festgesetzten Maßnahmen hierzu ist jedoch insgesamt den Belangen der Natur und Landschaft geringeres Gewicht beizumessen, so dass das Vorhaben Vorrang hat. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass durch die Änderung eines bereits bestehenden Hubschraubersonderlandeplatzes und der hierdurch gegebenen Synergieeffekte zwischen den Hubschrauberstaffeln Bayerns und des Bundes im Vergleich zum Neubau einer Flugplatzanlage eine insoweit die Naturschutzbelange schonendere Alternative gewählt wurde. So können insbesondere durch den zusätzlichen Nutzer Einrichtungen mitbenutzt werden, die bereits vorhanden sind, z.B. An- und Abflugwege und Oberflächen.

3.5.3. Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind zulässig.

Vermeidbare Eingriffe werden unterlassen, unvermeidbare Eingriffe werden vollständig und in angemessener Zeit kompensiert.

3.5.3.1. Eingriffsregelung

Die Zulässigkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft beurteilt sich vorliegend nach §§ 14 ff. BNatSchG, Art. 8 ff. BayNatSchG sowie den Vorschriften der BayKompV.

Nach § 14 Abs. 1 BNatSchG stellen Eingriffe solche Veränderungen der Gestalt und der Nutzung von Grünflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels dar, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Erhebliche Beeinträchtigungen sind nach § 13 BNatSchG vorrangig zu vermeiden, nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Damit ergibt sich ein abgestuftes Prüfungsprogramm.

Nach den vorgenannten gesetzlichen Bestimmungen hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 BNatSchG vornimmt, zum einen vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Zum anderen besteht die Verursacherpflicht, verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln. Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht zusammen mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sowie der FFH-Verträglichkeitsprüfung auch den landesplanerischen Vorgaben. Ein Verstoß gegen den Grundsatz LEP 7.1.1 (G) ist nicht gegeben. Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, die Pflanzen- und Tierwelt sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft bleiben nachhaltig gesichert. Das Vorhaben greift – wie nachfolgend dargestellt – nur insoweit in Natur und Landschaft ein, als es zu dessen Umsetzung erforderlich ist. Sämtliche Auswirkungen in der Bau- und Betriebsphase sowie durch die Anlage und den Betrieb selbst sind durch die planfestgestellten und beauftragten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen soweit wie möglich reduziert worden. Dem naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot wurde Rechnung getragen. Auch die schonende Durchführung der Baumaßnahmen ist gewährleistet. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind zudem ausreichend zur Kompensation des Eingriffs.

Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen den landesplanerischen Artenschutzgrundsatz (LEP 7.1.6 (G)). Die Belange des besonderen Artenschutzes werden umfassend durch festgesetzte Maßnahmen und Nebenbestimmungen berücksichtigt. Wie bereits dargestellt, werden keine artenschutzrechtlichen Verbote erfüllt.

3.5.3.2. Vermeidbarkeit und Erforderlichkeit der Beeinträchtigungen

Das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG), stellt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht dar und ist daher abwägungsfest und von der Planfeststellungsbehörde zu beachten. Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn für das erforderliche Vorhaben zumutbare Alternativen

vorliegen, welche den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen.

Das Vorhaben entspricht dem Vermeidungsgebot. Schutzgüter der Eingriffsregelung werden durch das Vorhaben bau-, anlage- oder betriebsbedingt nur in dem Maße beeinträchtigt, als dies zur Erreichung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele erforderlich ist. Die Erforderlichkeit des Änderungsvorhabens selbst am beantragten Standort ist ebenfalls gegeben; auf die Prüfung der Planrechtfertigung und der Abwägung (Alternativenprüfung) wird verwiesen. Eine die Belange des Naturschutzes geringer beeinträchtigende Alternativlösung besteht hiernach nicht.

Durch das hinzukommende Gebäude und die ergänzend erforderliche Infrastruktur wird Grund und Boden im Umfang von 1,82 ha Fläche versiegelt, 3,44 ha Fläche werden erheblich nachteilig verändert. Durch die Errichtung der Gebäude wird zudem das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt. Das Vorhaben stellt damit einen Eingriff i. S. v. § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Soweit § 15 Abs. 1 BNatSchG den Vorhabensträger verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen, erfolgt dies beispielsweise durch die Beseitigung von Grünland nur soweit dies für die Gebäude und die Flugbetriebsflächen notwendig ist. Indem in beachtlichem Umfang bereits hergestellte Flächen des Betriebs der Bundespolizei mitbenutzt werden und nicht eigens für die Landespolizei hergestellt werden müssen, wird diesem Gebot ebenfalls entsprochen. Soweit § 15 Abs. 2 BNatSchG den Vorhabensträger verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen, erfolgt dies insbesondere im Wege der landschaftspflegerischen Begleitplanung, deren Maßnahmen geeignet sind, die erheblichen Beeinträchtigungen auszugleichen.

3.5.3.2.1. Planfestgestellte Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Die vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplanung der Baader Konzept GmbH vom 22.09.2016 (aktualisiert zum 23.04.2018) beinhaltet umfassende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen.

Auf dieser Grundlage werden folgende Maßnahmen planfestgestellt:

- Maßnahmenplan
- Maßnahmenblatt S 1 Schutzzaun
- Maßnahmenblatt M 1 Grünlandansaat
- Maßnahmenblatt M 2 Entwicklung von Kalkmagerrasen
- Maßnahmenblatt G 1 Pflanzung von Einzelbäumen
- Maßnahmenblatt CEF 1 Anlage künstlicher Nisthilfen für den Feldsperling
- Maßnahmenblatt A/E 1 Entwicklung eines artenreichen Extensivgrünlands)

Die Maßnahmenblätter enthalten fachlich einwandfrei die Abschnitte Beurteilung des Eingriffs/Konflikt, derzeitiger Bestand, Maßnahmeart, Kompensationswirkungen für die Umweltpotentiale, Ziel/Begründung der Maßnahme, Maßnahmenbeschreibung, Biotopentwicklungs- und Pflegekonzept, Zeitpunkt der Durchführung, erforderlicher Unterhaltungszeitraum, vorgesehene Art der dauerhaften Sicherung sowie Trägerschaft.

Auf die detaillierten Ausführungen zu den Kompensationsmaßnahmen im Textteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung und in den Maßnahmenblättern wird entsprechend verwiesen. Die Maßnahmenblätter wurden von den Naturschutzbehörden nicht beanstandet.

Neben den planfestgestellten Maßnahmen sind aufgrund der Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde Nebenbestimmungen zum Schutz der Belange von Natur und Landschaft festgesetzt. Hierzu zählt, dass die auf der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenfläche A/E 1 vorgesehenen Maßnahmen um eine ergänzende Heudruschansaat mit entsprechender Saatbettvorbereitung mit der Realisierung der Maßnahme herzustellen ist (vgl. Stellungnahme des Landratsamts München vom 12.04.2017).

3.5.3.2.2. Kompensationsbedarf

Die Methodik zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs und der Einberechnung der Kompensationswirkung der einzelnen Maßnahmen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist nicht zu beanstanden; das Luftamt schließt sich den Ausführungen der Baader Konzept GmbH in der landschaftspflegerischen Begleitplanung mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie (dort S. 98 ff.) an.

Die Zielsetzung dieser Begleitplanung ist die Bewältigung der vorhabensbezogenen Eingriffe in Natur und Landschaft. Das Konzept orientiert sich an der Wiederherstellung bzw. der Eingrünung der unversiegelten bzw. bauzeitlich beanspruchten Flächen. Für die Kompensation der bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen werden angemessene Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, bei welchen vor allem die im näheren Umfeld vorhandenen Strukturen sowie die Zielsetzung eines möglichst gleichwertigen Ersatzes berücksichtigt werden.

Die Planung enthält Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen. Für das Schutzgut Boden liegen diese insbesondere dadurch vor, dass der durch Altlasten belastete Boden im Vorhabensbereich abgetragen und fachgerecht entsorgt wird, bei der Anlage von Stellplätzen versickerungsfähige Materialien verwendet werden sowie die innere Erschließung überwiegend als Einbahnverkehr gestaltet wird, wodurch geringere Straßenbreiten und damit weniger Versiegelung erreicht werden. Für das Schutzgut Wasser liegen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen dadurch vor, dass die Niederschlagsentwässerung der Gebäudedächer und der Straßen über Versickerungsflächen

bzw. Entwässerungsmulden erfolgt. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind beispielsweise, dass im Vorgriff der Bauarbeiten schützenswerte Biotope mit Schutzzäunen vor Beeinträchtigungen durch den Baustellenbetrieb geschützt werden, erforderliche Rodungsarbeiten außerhalb der Brutsaison erfolgen, Staubimmissionen im Baugeschehen durch entsprechende Vorsorgemaßnahmen vermieden werden und zum Schutz der Insekten für die Beleuchtung der Baustellenflächen Natriumdampf-Niederdrucklampen oder andere schonende Beleuchtungssysteme verwendet werden.

Die Ableitung des Ausgleichsbedarfs erfolgt nach den Vorgaben der BayKompV (vgl. insbesondere § 5 BayKompV). Hiernach ergibt sich ein Ausgleichsbedarf bei einer Eingriffsfläche von 34.497 m² von 181.280 Wertpunkten (vgl. Tabelle 14, S. 101 der landschaftspflegerischen Begleitplanung).

3.5.3.2.3. Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept setzt sich einerseits aus Vermeidungs- bzw. Minderungs- sowie Gestaltungsmaßnahmen im Vorhabensbereich, andererseits aus Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zusammen. Durch diese gesamten Maßnahmen wird der ermittelte Eingriff ausreichend kompensiert.

Dies bedeutet insbesondere Folgendes:

Der angrenzende, hochwertige Biotopkomplex aus Initialgebüsch mit Kalkmagerrasen östlich des Vorhabensbereichs sowie westlich der Halle 2 wird im Vorgriff der Bauarbeiten durch den Schutzzaun S 1 abgezäunt und geschützt.

Die nicht versiegelten und bauzeitlich beanspruchten Flächen im Umfeld der Baumaßnahme werden mittels Eingrünungsmaßnahmen standortgerecht gestaltet bzw. wieder hergestellt. Als Maßnahmen zur Minderung und Wiederherstellung werden insbesondere eine Grünlandansaat (Maßnahmenblatt M 1) und eine Entwicklung von Magerrasen (Maßnahmenblatt M 2) durchgeführt.

An Gestaltungsmaßnahmen sind (Maßnahmenblatt G 1) Baumreihen und Einzelbäume zu pflanzen (vgl. hierzu S. 102 ff. der Begleitplanung).

Artenschutzrechtlich erforderliche CEF-Maßnahmen sind vorgesehen (vgl. S. 104 der landschaftspflegerischen Begleitplanung).

Die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen erfolgen in Nähe zum Eingriffsort und weisen damit einen funktionellen Zusammenhang zu dem Eingriff des Vorhabens in vorhandene Biotopstrukturen auf.

Zur Kompensation des Eingriffes werden nachfolgend beschriebene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgesetzt (vgl. Maßnahmenblatt A/E 1 Extensivierung von Grünland):

- grundsätzlich extensive Bewirtschaftung,
- in den ersten beiden Jahren dreimalige Maht und Abfahren des Mähguts,
- bei Beweidung keine Verwendung von Dauergattern bzw. beweglichen Pferchen,
- unterstützende Begründung mit Heumulchsaat bzw. Heudruschsaat.

Die Ausgleichsbilanz ergibt, dass dem naturschutzrechtlichen Ausgleichsbedarf von 181.280 Wertpunkten (Eingriff in ca. 3,45 ha Fläche) ein Kompensationswert von 218.844 Wertpunkten (5,47 ha) gegenübersteht (vgl. S. 107 ff. der Begleitplanung). Durch diese landschaftspflegerische Begleitplanung einschließlich der festgesetzten Nebenbestimmungen sind die Eingriffe in Natur und Landschaft damit ausreichend kompensiert.

3.6 Wasserwirtschaft und -recht

Wasserwirtschaftliche und -rechtliche Belange stehen dem Vorhaben bei Beachtung der in diesem Bescheid für verbindlich erklärten Maßgaben der fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft des Landratsamtes München und des Wasserwirtschaftsamtes München nicht entgegen.

Die wasserwirtschaftliche Beurteilung des Vorhabens erfolgte dabei insbesondere mit Blick auf die Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Betankungseinrichtung) sowie mit Blick auf die Altlasten und die Niederschlagswasserbeseitigung.

Auch die Belange des geplanten Wasserschutzgebietes zur Wasserförderung der Gemeinde Ober- und der Stadt Unterschleißheim wurden dabei berücksichtigt. Der Schutz des Trinkwassers ist gewährleistet.

Im Hinblick auf den Standort des Vorhabens in der weiteren Schutzzone III B des Wasserschutzgebietes für den Zweckverband zur Wasserförderung der Gemeinde Oberschleißheim und der Stadt Unterschleißheim stehen wasserwirtschaftliche Belange dem Vorhaben nicht entgegen. Das Wasserwirtschaftsamt München erhob hierzu in seiner Stellungnahme vom 19.11.2016 unter Verweis auf die Stellungnahmen im Genehmigungsverfahren vom 01.12.2011 und 31.07.2012 keine Einwände. Hierbei wurde das antragsgegenständliche Vorhaben einer materiellen Prüfung anhand der in der Zone III B vorgesehenen Verbote und Beschränkungen unterzogen. Dies führt zu dem Ergebnis, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht der Einbau und der Betrieb eines Erdtanks, im Hinblick auf den Trinkwasserschutz, unter Beachtung der Nebenbestimmungen vertretbar ist. Auch mit Blick auf den zusätzlichen Flugbetrieb durch die Polizeihubschrauberstaffel Bayern ist der Trinkwasserschutz weiterhin gewährleistet.

Das Luftamt schließt sich hierzu den Stellungnahmen des Landratsamts München vom 22.12.2016 (Gliederungspunkt 1 zum Wasserrecht) sowie den vormaligen Stellungnahmen dieses Amtes zum Genehmigungsverfahren vom 15.12.2011 und 14.01.2013 an. Außerdem wird auf die Stellungnahmen des Wasserwirtschaftamts München vom 19.11.2016, 31.07.2012 und 01.12.2011 (letztere zum Genehmigungsverfahren) verwiesen.

Nicht Prüfungsgegenstand durch die Fachbehörden war die Frage des Umgangs mit ggf. anfallenden gewerblichen Abwässern. Der Antragsteller wird jedoch auf die Genehmigungspflicht von Indirekteinleitungen hingewiesen.

3.7 Raumordnung und Landesplanung

Raumordnungsrechtliche bzw. landesplanerische Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Maßstab für die Prüfung der raumordnerischen Verträglichkeit des Änderungsvorhabens waren insbesondere die Grundsätze und Erfordernisse der Raumordnung gemäß ROG und BayLplG. Außerdem gehören hierzu die Grundsätze und Ziele des LEP und des Regionalplans München (RP 14). In die Abwägung flossen auch die Erkenntnisse der landesplanerischen Stellungnahmen der Höheren Landesplanungsbehörde vom 13.12.2016 ein.

Auch die Erkenntnisse der aktuellen Teilfortschreibungen des LEP hat das Luftamt zwecks vollständiger Prüfung der Belange der Raumordnung und der Landesplanung einbezogen; die Beteiligungsverfahren zu den beiden LEP-Teilfortschreibungen sind abgeschlossen und ausgewertet. Die Teilfortschreibungen wurden nun zusammengeführt und vom Ministerrat am 28.03.2017 beschlossen.

Dem Antrag stehen keine unüberwindbaren Planungsleitsätze entgegen. Derartige Leitsätze wären im Übrigen nicht wegwägbar, also außerhalb der Abwägung zu behandeln. Planerische Zielvorstellungen von sonstigen Rechtsmaterien gingen als zu berücksichtigende Belange mit dem gebotenen Gewicht in die Abwägung mit den übrigen Belangen einschließlich des öffentlichen Interesses an dem Vorhaben ein und werden hierdurch mit dem entsprechenden Gewicht zur Geltung gebracht.

3.7.1. RP 14 B. V. 5 (Luftverkehr)

Das Ziel Teil B Abschnitt V Ziffer 5.2 des Regionalplans München, wonach vorhandene Sonderlandeplätze nicht aufgestuft oder über den genehmigten Betrieb hinaus erweitert werden

sollen, ist vorliegend nicht einschlägig und steht damit dem Vorhaben nicht entgegen. Entsprechender Vortrag in den Einwendungen wird zurückgewiesen.

Für Hubschrauberlandeplätze gilt als spezielle Regelung (gegenüber B. V. Z 5.2) das Ziel B. V. Z 5.4, wonach in der Nähe von Wohngebieten keine Hubschrauberlandeplätze für gewerbliche Zwecke zugelassen werden sollen. Diese Spezialregelung für Hubschrauberlandeplätze macht die Zulassung von Lage und Art der Nutzung abhängig, da Hubschrauberlandeplätze, die zu gewerblichen und werksverkehrlichen Unternehmenszwecken angefliegen werden, in Gewerbegebieten möglich sein sollen, wenn diese sich in ausreichender Entfernung zu Wohngebieten befinden. Zum einen wird der Hubschrauberlärm im Nahbereich als belästigender empfunden, im Vergleich zum Fluglärm von Flächenflugzeugen; andererseits ist es dem Hubschrauber aufgrund seines im Vergleich zu Flächenflugzeugen deutlich höheren Steigprofils auch möglich, schneller an Höhe zu gewinnen und daher in einem räumlich geringeren Umgriff – im Verhältnis zu Flächenflugzeugen – weniger Belästigungen und als Startplatz weniger raumgreifend Flächen zu verbrauchen.

Soweit B. V. 5.4 als einschlägig angesehen werden sollte, gelten die Beschränkungen für Hubschrauberlandeplätze nur für gewerbliche Zwecke. Weitere Hubschrauberlandemöglichkeiten für hoheitliche (Sicherheits-)Zwecke und Flüge zur Rettung von Menschenleben (Krankenhaustransport) sollen ohne die regionalplanerische Beschränkung zulässig sein. Dies wird besonders offenkundig, wenn man Hubschrauberlandeplätze an Kliniken betrachtet, die teilweise schon vorhanden, teilweise aber auch neu angelegt oder erweitert werden. Nachdem sich Kliniken sehr häufig im innerstädtischen Bereich befinden, wäre es mit dem Schutz höherrangiger Rechtsgüter zur Vermeidung von Fluglärmbeeinträchtigungen nicht vermeidbar, solche zwingend notwendigen Hubschrauberlandeplätze an Kliniken aus landesplanerischen Gründen nicht einrichten zu können. Selbiges muss auch für Hubschrauberplätze gelten, für die ein vergleichbar hochrangiges Interesse, wie überwiegend auch hier Rettungs- und Einsatzflüge, besteht.

Damit steht zweifelsfrei fest, dass das Vorhaben mit dem Ziel B. V. 5. des RP 14 vereinbar ist. Die Überlegungen in Einwendungen über die Notwendigkeit eines Zielabweichungsverfahrens nach Art. 4 BayLplG gehen daher ins Leere.

3.7.2. Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft

Gegen diese landesplanerische Maßgabe (siehe Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 BayLplG) wird durch Zulassung des Änderungsvorhabens nicht verstoßen.

Das Vorhaben führt zwar zu Lärmimmissionen in der näheren Umgebung, die im Kapitel zu den Erfordernissen des Lärmschutzes ausführlich behandelt werden. Die landesplanerische Maßgabe kann nicht so weit gesehen werden, dass generell Vorhaben nicht zugelassen werden dürfen, die mit Lärmzunahmen verbunden sind. Insbesondere ist hier auf Wohngebiete zu blicken, die bauleitplanerisch festgesetzt wurden. Hier zeigt sich, dass der Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts in Wohngebieten solcher Art im vorliegenden Fall nicht überschritten wird.

Damit wird gegen diesen raumordnerischen Grundsatz nicht verstoßen.

3.7.3. Regionaler Grünzug

Das Änderungsvorhaben liegt im regionalen Grünzug „Grüngürtel München-Nord/ Heideflächen und Trockenwälder München-Nord“ (RP 14 B II Z 4.2.2).

Regionale Grünzüge sollen zur Verbesserung des Bioklimas und Gewährleistung eines ausreichenden Luftaustausches, zur Gliederung der Siedlungsräume und zur Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen dienen. Die regionalen Grünzüge sollen über die in bestehenden Flächennutzungsplänen dargestellten Siedlungsgebiete hinaus nicht geschmälert und durch größere Infrastrukturmaßnahmen nicht unterbrochen werden. Planungen und Maßnahmen in regionalen Grünzügen sollen im Einzelfall möglich sein, soweit die jeweilige Funktion nicht entgegensteht.

Das Vorhaben wird am bereits bestehenden Hubschraubersonderlandeplatz der Bundespolizei realisiert, insbesondere wird eine Hoch- und Tiefbebauung an eine bereits vorhandene Bebauung angefügt. Hier zeigt eine Betrachtung (auch unter Einbeziehung der Erkenntnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie der Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege), dass sich für das Gebiet hinsichtlich der derzeitigen Qualität und Funktionalität als Freiraum keine wesentliche Änderung ergibt. Das Vorhaben steht damit den Funktionen des regionalen Grünzugs im Grundsatz nicht entgegen. Aufgrund der Lage und der Art des Vorhabens sowie der Ausdehnung des regionalen Grünzugs im Planungsgebiet ist das Vorhaben mit den Vorgaben zur Bewahrung des regionalen Grünzugs gemäß RP 14 B II Z 4.2.2 vereinbar.

3.7.4. Naherholung

Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen landesplanerische Ziele zur Bewahrung von Erholungsraum.

Gemäß LEP 7.1.1 (G) sollen Natur und Landschaft als unverzichtbarer Erholungsraum des Menschen erhalten und entwickelt werden.

Im Erholungsbereich zwischen der geschlossenen Ortslage Oberschleißheim und nördlichen Stadtteilen von München verbleibt ausreichend Raum für Naherholung. Zwar wird der Vollzug des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses zu zunehmendem Hubschrauberverkehr am Standort Oberschleißheim führen; dieser Hubschrauber-Verkehrslärm ist – auch unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle – belästigend, andererseits wird am Standort Oberschleißheim nicht erstmals Hubschrauberflugverkehr (neu) zugelassen, sondern eine im Hinblick auf wesentliche Flugbetriebsflächen bereits bestehende Anlage erweitert. Großflächige Gemeindegebiete werden nicht unzumutbar nachteilig durch Hubschrauberverkehrslärm betroffen sein.

Zwar wird im näheren Umfeld des bereits bestehenden Hubschraubersonderlandeplatzes mehr Fluglärm emittiert, allerdings war ein Aufenthalt im direkten Nahbereich des Hubschraubersonderlandeplatzes bereits bisher mit Lärmauswirkungen verbunden. Die Lärmbelastungen lassen - sowohl Richtung Norden als auch Richtung Süden des Flugplatzes - schnell nach und erreichen in Siedlungslagen bzw. im Bereich Oberschleißheim in den Freizeitanlagen Schlösser und Deutsches Museum schnell abschwelende Lärmwerte. An diesen Stellen bleibt weiterhin großflächig Naherholung möglich.

Schließlich deutet die in der LEP-Maßgabe verwendete Formulierung „sollen“ darauf hin, dass dieser Belang nicht singulär und abwägungsfeindlich im Raum steht, sondern, insbesondere wenn es sich – wie hier – um Flüge im besonders öffentlichen Interesse handelt, in Konkurrenz zu anderen Belangen auch Abstriche in der Grundsatzverwirklichung hinzunehmen sind.

In diesem Zusammenhang hat das Luftamt auch die Stellungnahme des Regionalen Planungsverbands geprüft und gewürdigt. Die diesbezüglichen Einwände führen zu keiner anderen Bewertung.

3.8 Kommunale Planungshoheit und sonstige kommunale Belange

Die Stationierung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern am Standort Oberschleißheim berücksichtigt die kommunalen Belange in angemessener Weise und verletzt die betroffenen

Kommunen nicht in dem gemäß Art. 28 Abs. 2 GG, Art. 11 Abs. 2 und Art. 83 Abs. 1 BV geschützten Kernbereich ihres Selbstverwaltungsrechts. Das Luftamt kam nach Abwägung der kommunalen, insbesondere der städtebaulichen Belange zu dem Ergebnis, dass diese nicht in rechtlich relevanter Weise beeinträchtigt sind. Soweit das kommunale Selbstverwaltungsrecht der betroffenen Kommunen, insbesondere der Gemeinde Oberschleißheim, durch das Vorhaben berührt wird, so ist dies durch das höherrangige öffentliche Interesse an der Stationierung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern zur Durchführung von Rettungs- und Einsatzflügen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern gerechtfertigt.

Für das verfahrensgegenständliche Vorhaben gilt nach § 38 BauGB der Vorrang der Fachplanung, wonach die §§ 29 bis 37 BauGB für das sich auf das Gebiet mehrerer Kommunen erstreckende Vorhaben (von überörtlicher Bedeutung) nicht anzuwenden sind, sofern die Kommunen beteiligt wurden. Städtebauliche Belange sind jedoch zu berücksichtigen. Dies erfolgte in der Abwägung. Das Luftamt hat im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung den im potentiellen Auswirkungsbereich des Vorhabens gelegenen Kommunen die Möglichkeit gegeben, Stellungnahmen abzugeben und Einwendungen zu erheben.

Bei der Frage nach dem Beteiligungsumgriff für die Auslegung der Antragsunterlagen gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 1 und 2 LuftVG i. V. m. Art. 73 Abs. 1 BayVwVfG hat das Luftamt die Kommunen berücksichtigt, bei denen vorhabensbedingte Auswirkungen, vornehmlich im Hinblick auf Belange des Fluglärms denkbar sind. Vorliegend waren nach Prüfung des Luftamts die Gemeinde Oberschleißheim, die Stadt Garching b. München sowie die Landeshauptstadt München vom Vorhaben betroffen. Die Gemeinde Oberschleißheim hat in ihren Einwendungen vom 20.12.2016 und 01.02.2018 eine Einschränkung ihres kommunalen Selbstverwaltungsrechts bzw. eine Beeinträchtigung ihrer kommunalen Belange durch das Vorhaben geltend gemacht. Die Landeshauptstadt München und die Stadt Garching b. München haben eine solche Beeinträchtigung ihrer kommunalen Belange in ihren jeweiligen Stellungnahmen nicht explizit vorgetragen.

Das Luftamt hat untersucht, ob durch die Realisierung des Vorhabens bestehende bzw. hinreichend verfestigte Planungen der Kommunen nachhaltig gestört bzw. unmöglich gemacht werden; ferner, ob lärmsensible öffentliche Einrichtungen bzw. vermietete Gebäude mit Wohneinheiten, die im Eigentum der Kommunen stehen, erheblich beeinträchtigt werden. Das Luftamt hat dafür die in den Einwendungen vorgetragenen und zum Zeitpunkt der Planfeststellung bestehenden bzw. hinreichend verfestigten kommunalen Planungen geprüft. Insbesondere wurde betrachtet, ob Planungen der Gemeinde Oberschleißheim aufgrund von Fluglärm nachhaltig gestört werden können. Eine derartige Störung läge vor, wenn die mit den Festsetzungen einer Bauleitplanung

verfolgten Ziele der städtebaulichen Ordnung nicht mehr verwirklicht werden könnten oder das Vorhaben einen Anpassungsbedarf für die Bauleitplanung auslöste.

3.8.1. Eingriffe in die kommunale Planungshoheit durch Lärmauswirkungen

Das Luftamt hat zunächst ausführlich geprüft, ob nachhaltige Störungen bestehender bzw. hinreichend verfestigter Planungen der Gemeinde Oberschleißheim aufgrund von Fluglärm zu erwarten sind. Hierzu wurden die in den Einwendungen vorgetragenen Bauleitpläne, lärmsensiblen öffentlichen Einrichtungen sowie vermietete Gebäude mit Wohneinheiten, die im Eigentum der Gemeinde stehen, lokal im Hinblick auf ihre Lage zum Änderungsvorhaben identifiziert und im Rahmen einer Abwägung hinsichtlich der zu erwartenden Lärmbelastung bewertet.

Im Rahmen dieser Abwägung hat das Luftamt untersucht, ob durch die Lärmzunahme eine nachhaltige Störung der bestehenden (rechtswirksamen) bzw. hinreichend konkretisierten Bebauungspläne verursacht wird. Dies wäre der Fall, wenn Bebauungspläne aufgrund eines vorhabensbedingten erheblichen Lärmzuwachses nicht mehr die Funktion verwirklichen können, die ihnen ursprünglich im Sinne einer städtebaulichen Entwicklung zukommen sollte. Dabei sind insbesondere die Pläne in die Abwägung einzustellen, die sich im Planungsfall innerhalb der rechtlich abwägungsrelevanten Fluglärmkonturen von LAeq Tag = 52 dB(A) und LAeq Nacht = 45 dB(A) befinden (vgl. zu den maßgeblichen Schwellenwerten, vgl. Abschnitt 3.3.2). Die Bauleitpläne wurden weiterhin insbesondere unter dem Gesichtspunkt geprüft, ob vorhabensbedingt mit unzumutbarem Lärm zu rechnen ist. Zur Bestimmung der Zumutbarkeit orientiert sich das Luftamt an der Wertung des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG, der hier jedenfalls analog herangezogen werden kann (vgl. hierzu Abschnitt 3.3.1). Abwägungsrelevante Zumutbarkeitsschwelle war demnach zur Tagzeit der Wert von 60 dB(A) und zur Nachtzeit der Wert von 50 dB(A) (vgl. hierzu Abschnitt 3.3.2).

Die Bewertung für jeden von der Gemeinde Oberschleißheim vorgebrachten Bauleitplan, jede schützenswerte lärmsensible öffentliche Einrichtung sowie für jedes vermietete Gebäude mit Wohneinheiten, das im Eigentum der Gemeinde steht, war einzelfallbezogen durchzuführen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die im lärmtechnischen Gutachten der TÜV Süd Industrie Service GmbH (TÜV Süd) vom 05.10.2017 prognostizierten Lärmbelastungen zu keiner nachhaltigen Störung der Bauleitplanungen, der schützenswerten lärmsensiblen öffentlichen Einrichtungen sowie der vermieteten Gebäude mit Wohneinheiten, die im Eigentum der Gemeinde Oberschleißheim stehen, führen. Demzufolge wird auch das gemeindliche Selbstverwaltungsrecht (Art. 28 Abs. 2 GG, Art. 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV) nicht verletzt. Soweit im Einzelfall, aufgrund der im Gutachten prognostizierten Lärmwerte die kommunale Planungshoheit berührt wurde, überwiegt jedenfalls das öffentliche Interesse an der Durchführung der Rettungs- und Einsatzflüge der

Polizeihubschrauberstaffel Bayern das gemeindliche Interesse an der Bewahrung der in der Bauleitplanung zum Ausdruck kommenden städtebaulichen Ordnung vor nachhaltigen Störungen.

3.8.1.1. Bestehende Bauleitplanungen der Gemeinde Oberschleißheim

Die Ermittlung der flugbetriebsbedingten Lärmbelastung erfolgte anhand der im aktualisierten Gutachten des TÜV Süd vom 05.10.2017 vorgenommenen Berechnungen sowie mithilfe der dem Gutachten beigefügten graphischen Darstellungen der Lärmkonturen (insbesondere Anlage 8.02 des Gutachtens – Graphische Darstellung der äquivalenten Dauerschallpegel für die Nachtzeit und Anlage 8.2 des Gutachtens – Graphische Darstellung der äquivalenten Dauerschallpegel für die Tagzeit mit 3,6 dB(A) Ruhezeitenzuschlag). Für einzelne Immissionsorte in Grenzbereichen hat das Luftamt Detailkarten in vergrößertem Maßstab beim TÜV Süd nachgefordert.

Die Gemeinde Oberschleißheim wendet ein, dass durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben und die hierdurch zu erwartenden Lärmbelastungen mehrere ihrer bestehenden Bebauungspläne im Gemeindegebiet gefährdet würden.

3.8.1.1.1. Bebauungsplan Nr. 31a „Sondergebiet Wissenschaft“

Die Gemeinde Oberschleißheim macht die Beeinträchtigung des Bebauungsplans Nr. 31a „Sondergebiet Wissenschaft“ geltend.

Der Bebauungsplan wurde am 27.11.2007 beschlossen und am 04.11.2008 ortsüblich bekannt gemacht. Hierbei handelt es sich um ein Sondergebiet für wissenschaftliche Zwecke. Die Ludwig-Maximilians Universität München (LMU) plant dort die Erweiterung ihrer tierärztlichen Fakultät, u.a. mit Lehrsälen, Forschungseinrichtungen sowie Klinikgebäuden und Stallungen bzw. Gehege für kranke Tiere.

Inwiefern die kommunale Planungshoheit der Gemeinde Oberschleißheim im Bereich dieses Bebauungsplans betroffen ist, wird nicht weiter dargelegt.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Sondergebiet Wissenschaft“ treten nach dem verfahrensgegenständlichen lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd tagsüber Lärmimmissionen von 50 dB(A) – 55 dB(A) auf. Nachts liegen die Lärmbeeinträchtigungen unterhalb von 40 dB(A). Im weit überwiegenden Teil des Bebauungsgebiets treten tagsüber Lärmimmissionen von unter 52 dB(A) und damit unterhalb der rechtlich relevanten Abwägungsschwelle auf. Lediglich im südlichen Grenzbereich ist mit Lärmwerten von 52 dB(A), aber noch deutlich unter 55 dB(A) zu rechnen. Zur Nachtzeit liegen die Werte im gesamten Bereich des Bebauungsplans unterhalb der relevanten Abwägungsschwelle von 45 dB(A).

Auch wenn im Bereich des Bebauungsplans nach Angaben der LMU teils kranke und schreckhafte Tiere untergebracht werden sollen, so kann es hier dennoch kein anderes Schutzniveau als für Wohnungen von Menschen geben. Es waren auch hier die unter 3.3.2 beschriebenen maßgeblichen Schwellenwerte heranzuziehen. Die Lärmeinwirkungen sind im Bereich dieses Bebauungsplans als zumutbar zu beurteilen, da diese weit unterhalb der maßgeblichen Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts liegen. Eine Störung der kommunalen Planungshoheit ist jedenfalls auszuschließen.

3.8.1.1.2. Bebauungsplan Nr. 33 „Sondergebiet Deutsches Museum – Abteilung Luft- und Raumfahrt“

Dieser von der Gemeinde Oberschleißheim vorgebrachte Bebauungsplan wurde am 04.04.1989 beschlossen und am 21.11.1989 ortsüblich bekannt gemacht. Es handelt sich um ein Sondergebiet, in dem das Deutsche Museum München u.a. Ausstellungsräume, Vortragsräume und Freiflächen für die Abteilung Luft- und Raumfahrt unterhält.

Eine konkrete Betroffenheit der kommunalen Planungshoheit bezüglich dieses Bebauungsplans wurde seitens der Gemeinde Oberschleißheim nicht weiter substantiiert.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Sondergebiet Wissenschaft“ treten nach dem verfahrensgegenständlichen lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd Lärmimmissionen von 52 dB(A) – 55 dB(A) tagsüber sowie unterhalb von 40 dB(A) zur Nachtzeit auf. Selbst wenn nach den Festsetzungen des Bebauungsplans die Möglichkeit bestünde, Wohnungen für Museumsmitarbeiter_Innen im Geltungsbereich des Bebauungsplans zu errichten (bereits errichtete Wohnungen werden nicht konkret vorgetragen), so liegen die dort zu erwartenden Lärmeinwirkungen unterhalb von 60 dB(A) zur Tagzeit bzw. 50 dB(A) zur Nachtzeit und sind damit jedenfalls als zumutbar zu beurteilen.

Eine Störung der kommunalen Planungshoheit ist nicht gegeben.

3.8.1.1.3. Bebauungsplan Nr. 3a – reines Wohngebiet „Deutschbausiedlung“

Darüber hinaus ist die Gemeinde Oberschleißheim der Auffassung, dass ihre kommunale Planungshoheit bezüglich des Bebauungsplans Nr. 3a „Deutschbausiedlung“ nachhaltig gestört sei. Der Bebauungsplan wurde am 20.01.1998 beschlossen und am 05.03.1998 ortsüblich bekannt gemacht. Es handelt sich um ein reines Wohngebiet. Eine konkrete Betroffenheit der kommunalen Planungshoheit der Gemeinde Oberschleißheim im Bereich dieses Bebauungsplans wird nicht genauer dargelegt. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Deutschbausiedlung“ treten nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd Lärmimmissionen von 50 dB(A) bis 55 dB(A) tagsüber auf. Nachts ist hier mit Lärmwerten von weniger als 40 dB(A) zu rechnen. Die zu erwartenden Lärmimmissionen liegen somit deutlich unterhalb der für Wohnzwecke maßgeblichen

Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tagsüber bzw. 50 dB(A) nachts. Eine Störung der kommunalen Planungshoheit ist somit nicht gegeben.

3.8.1.1.4. Bebauungspläne Nrn. 55, 55a, 41 und 4 – allgemeine Wohngebiete „Lustheim Mitte, West und Ost“

Des Weiteren wendet die Gemeinde Oberschleißheim ein, dass ihre kommunale Planungshoheit bezüglich mehrerer Bebauungspläne im Ortsteil Lustheim beeinträchtigt werde.

Der Bebauungsplan Nr. 55 „Lustheim Mitte“ wurde am 19.12.2000 beschlossen und am 20.12.2000 ortsüblich bekannt gemacht. Der Bebauungsplan Nr. 55a „Lustheim Mitte“ wurde am 25.09.2007 beschlossen und ortsüblich bekanntgemacht. Der Bebauungsplan Nr. 41 „Lustheim West“ wurde am 07.02.1995 beschlossen und am 07.04.1995 ortsüblich bekanntgemacht. Der Bebauungsplan Nr. 4 „Lustheim Ost“ wurde am 21.10.1969 beschlossen und am 21.04.1971 ortsüblich bekanntgemacht. Bei diesen Bebauungsplänen handelt es sich um allgemeine Wohngebiete. Inwiefern die kommunale Planungshoheit der Gemeinde in diesen Bebauungsplänen konkret betroffen ist, wird nicht dargelegt. In den Geltungsbereichen der Bebauungspläne Nr. 55a „Lustheim Mitte“ und Nr. 41 „Lustheim West“ sind nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd tagsüber Lärmimmissionen von unter 50 dB(A) und nachts unter 40 dB(A) zu erwarten. Damit liegen die Lärmbeeinträchtigungen dort deutlich unterhalb der rechtlich relevanten Abwägungsschwellen von 52 dB(A) tags bzw. 45 dB(A) nachts und auch deutlich unterhalb der für Wohnzwecke maßgeblichen Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tagsüber bzw. 50 dB(A) nachts. Eine Störung der kommunalen Planungshoheit ist nicht gegeben.

In den Geltungsbereichen der Bebauungspläne Nr. 55 „Lustheim Mitte“ und Nr. 4 „Lustheim Ost“ treten nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd lediglich im südlichen Grenzbereich der jeweiligen Gebiete Lärmbeeinträchtigungen von 50 dB(A) bis 52 dB(A) tagsüber auf. Nachts liegen die prognostizierten Lärmbeeinträchtigungen auch dort deutlich unterhalb von 40 dB(A). Damit liegen die Lärmwerte unterhalb der rechtlich relevanten Abwägungsschwellen von 52 dB(A) tags bzw. 45 dB(A) nachts und deutlich unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts. Die kommunale Planungshoheit der Gemeinde Oberschleißheim ist bezüglich der Bebauungspläne Nummern 4, 41, 55 und 55a nicht beeinträchtigt.

3.8.1.1.5. Nördlich der B 471 gelegene allgemeine und reine Wohngebiete

Weiterhin wendet die Gemeinde Oberschleißheim ein, dass mehrere allgemeine und reine Wohngebiete nördlich der Bundesstraße 471 von dem Vorhaben betroffen seien. In sämtlichen dieser nicht weiter konkretisierten reinen und allgemeinen Wohngebiete nördlich der Bundesstraße 471 ist nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd mit Lärmwerten von weniger als 50 dB(A) tagsüber und deutlich weniger als 40 dB(A) nachts zu rechnen. Damit liegen

die Lärmwerte in diesen Gebieten weit unterhalb der rechtlich relevanten Abwägungsschwelle von 52 dB(A) tags bzw. 45 dB(A) nachts und auch weit unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) zur Tagzeit bzw. 50 dB(A) zur Nachtzeit.

Die kommunale Planungshoheit wird hier jedenfalls nicht beeinträchtigt.

3.8.1.1.6. Bebauungsplan Nr. 39 – allgemeines Wohngebiet

Der von der Gemeinde Oberschleißheim eingereichte Bebauungsplan Nr. 39 „Senioren Wohn- und Pflegeanlage an der Prof. Otto-Hupp-Straße wurde am 05.07.1994 beschlossen und am 25.08.1994 ortsüblich bekanntgemacht. Hierbei handelt es sich um ein allgemeines Wohngebiet.

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans liegt nördlich von der B 471. Die zu erwartenden Lärmimmissionen liegen hier deutlich unterhalb von 50 dB(A) tags bzw. 40 dB(A) nachts und damit unterhalb der rechtlich relevanten Abwägungsschwelle von 52 dB(A) tags bzw. 45 dB(A) nachts. Auch liegen die Lärmwerte deutlich unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tagsüber bzw. 50 dB(A) nachts. Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit ist nicht gegeben.

3.8.1.1.7. Bebauungsplan Nr. 8 – allgemeines Wohngebiet sowie Flächen für Kinderhort, Grundschule, Kindergarten und Kirche „Parksiedlung“

Des Weiteren wird von der Gemeinde Oberschleißheim eine Beeinträchtigung ihrer kommunalen Planungshoheit bezüglich des Bebauungsplans Nr. 8 „Parksiedlung“ eingewandt. Dieser wurde am 21.10.1975 beschlossen und am 25.03.1976 ortsüblich bekanntgemacht. Hierbei handelt es sich um ein Wohngebiet in dem sich auch Flächen für einen Kinderhort, eine Grundschule, einen Kindergarten sowie eine Kirche befinden.

Eine konkrete Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit wird nicht vorgetragen.

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans befindet sich nördlich der B 471. Die vom lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd prognostizierten Lärmwerte betragen hier weniger als 50 dB(A) tags bzw. 40 dB(A) nachts und liegen damit unterhalb der rechtlich relevanten Abwägungsschwellen von 52 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Darüber hinaus liegen die Werte deutlich unterhalb der relevanten Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts. Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit ist somit nicht gegeben.

3.8.1.1.8. Bebauungsplan Nr. 71 „Wohngebiet Hackerstraße Nord“

Weiter macht die Gemeinde Oberschleißheim eine Betroffenheit der kommunalen Planungshoheit hinsichtlich des Bebauungsplans Nr. 71 „Wohngebiet Hackerstraße Nord“ geltend. Dieser Bebauungsplan wurde am 26.07.2011 beschlossen und am 14.09.2011 ortsüblich bekanntgemacht. Er wurde als einfacher Bebauungsplan festgesetzt. Er befindet sich nördlich der B 471 und westlich der Bundesautobahn (BAB) 92. Überwiegend befinden sich hier Wohnbebauungen.

Eine weitergehende Begründung, inwiefern hier eine konkrete Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der Gemeinde Oberschleißheim gegeben sei, fehlt.

Die im lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd prognostizierten Lärmwerte liegen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans deutlich unterhalb 50 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts.

Sowohl die rechtlich relevanten Abwägungsschwellen von 52 dB(A) zur Tagzeit und 45 dB(A) zur Nachtzeit als auch die Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts werden dort bei Weitem nicht erreicht.

Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit ist hier nicht gegeben.

3.8.1.1.9. Außenbereichssatzung „Schnepfenweg“

Die Außenbereichssatzung „Schnepfenweg“ wurde am 19.01.2005 ortsüblich bekanntgemacht.

Darin wird die Errichtung von Gebäuden zum Zwecke der Wohnnutzung

bei Einhaltung der Vorgaben des § 35 Abs. 2 BauGB für zulässig erklärt. Das Gebiet befindet sich westlich der Ruderregattastrecke Oberschleißheim und südlich der B 471.

Inwiefern die kommunale Planungshoheit hier konkret beeinträchtigt wird, wird seitens der Gemeinde nicht genauer dargelegt.

Nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd ist im Bereich der Außenbereichssatzung mit Lärmimmissionen von weniger als 50 dB(A) tags bzw. 40 dB(A) nachts zu rechnen. Damit erreichen die prognostizierten Lärmwerte dort weder die rechtlich relevanten Abwägungsschwellen von 52 dB(A) tagsüber bzw. 45 dB(A) zur Nachtzeit noch die Zumutbarkeitsschwellen von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts. Die kommunale Planungshoheit wird daher nicht beeinträchtigt.

3.8.1.1.10. Bebauungsplan Nr. 29 „Gewerbegebiet V Sonnenstraße“

Nach Auslegung der aktualisierten Fachgutachten brachte die Gemeinde Oberschleißheim im Zuge der erneuten Stellungnahme vom 01.02.2018 bzgl. der Beeinträchtigung ihrer kommunalen Planungshoheit erstmals den Bebauungsplan Nr. 29 „Gewerbegebiet V Sonnenstraße“ vor.

Der Bebauungsplan wurde am 20.05.2003 beschlossen und am 21.05.2003 ortsüblich bekanntgemacht. Es handelt sich um ein Gewerbegebiet, in dem u.a. mehrere Gewerbebetriebe und ein SB-Markt angesiedelt sind. Es befindet sich am südlichen Ortsrand von Oberschleißheim zwischen der Sonnenstraße und der Bahnlinie München-Regensburg. Inwieweit eine konkrete Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit bzgl. dieses Bebauungsplans gegeben ist, wird nicht weiter dargelegt.

Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans ist nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd mit Lärmimmissionen von 52 dB(A) bis 55 dB(A) tagsüber und 40 dB(A) bis 45 dB(A) nachts zu rechnen.

Die Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts wird nicht erreicht. Ein höheres Schutzniveau für Gewerbebetriebe gegenüber Wohnbebauungen ist nicht angezeigt. Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit durch das Vorhaben ist jedenfalls nicht gegeben.

3.8.1.2. Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen

Die Gemeinde Oberschleißheim wendet weiter ein, dass zahlreiche lärmsensible öffentliche Einrichtungen, die von ihr betrieben werden und die sich allesamt im Gemeindegebiet befinden, durch das Vorhaben beeinträchtigt würden und die Gemeinde hierdurch in eigenen Rechten verletzt werde. Die Gemeinde Oberschleißheim hat ihrer Stellungnahme vom 20.12.2016 die Anlage A5 beigefügt. Hierbei handelt es sich um eine exakte Auflistung von insgesamt 35 gemeindeeigenen lärmsensiblen öffentlichen Einrichtungen. Eine weitergehende Konkretisierung, inwiefern hinsichtlich der benannten Einrichtungen eine Verletzung bzw. Beeinträchtigung gemeindlicher Rechte im Einzelfall in Frage kommt, findet nicht statt.

In ihrer Einwendung vom 01.02.2018 konkretisierte die Gemeinde Oberschleißheim ihren Vortrag bezüglich der lärmsensiblen öffentlichen Einrichtungen nochmals und reichte in diesem Zusammenhang u.a. als Anlage B4 die Grünanlagensatzung der Gemeinde ein.

Verletzungen bzw. Beeinträchtigungen von Rechten der Gemeinde Oberschleißheim sind – sofern und soweit diese vom rechtlichen Schutzzumfang erfasst sind – nicht erkennbar.

Eine Gemeinde kann sich nicht auf Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG berufen, da diese Vorschrift nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater schützt (vgl. BVerfG, Beschluss vom 08.07.1982, Az. 2 BvR 1187.80, juris Rn. 66 ff.; BVerfG, Beschluss vom 23.07.2002, Az. 2 BvR 403, juris Rn. 11). Das Eigentum der Gemeinden ist daher nur im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV) geschützt, also insoweit, als es Gegenstand und Grundlage kommunaler Betätigung ist. Fehlt dieser Bezug, unterfällt es lediglich der zivilrechtlichen Eigentümerstellung und ist mit dem entsprechenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Die zivilrechtliche Eigentümerstellung (§ 903 Satz 1 BGB) ist durch die Selbstverwaltungsgarantie nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 11 Abs. 2 Satz 2, 83 Abs. 1 BV aufgeladen, wenn kommunale Einrichtungen von der Gemeinde auf eigenem Grund und Boden betrieben werden. Eine Gemeinde kann eine Beeinträchtigung rügen, wenn diese so erheblich ist, dass die Funktionsfähigkeit der kommunalen Einrichtungen in Mitleidenschaft gezogen wird. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Schutz vor unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Fluglärm nicht gewährleistet wird. Dem steht die Rechtsprechung zur fehlenden Grundrechtsfähigkeit kommunaler Gebietskörperschaften in Bezug auf Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht entgegen, weil dadurch ein weitergehender Schutz auf einfach-rechtlicher Ebene (§ 9 Abs. 2 LuftVG) nicht ausgeschlossen ist

(vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1992, Az. 7 C 18.91, juris Leitsatz 1 und Rn. 20; BVerwG, Urteil vom 07.03.2001, Az. 4 CN 1.01, juris Rn. 10; BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, Az. 4 C 51.89, juris Leitsatz 20 und Rn. 445; BVerwG, Urteil vom 30.05.1984, Az. 4 C 58.81, juris Rn. 33).

Die fluglärmbedingten Auswirkungen für die benannten öffentlichen Einrichtungen wurden anhand des lärmtechnischen Gutachtens des TÜV Süd vom 05.10.2017 und den darin enthaltenen Berechnungen sowie mithilfe der detaillierten graphischen Darstellungen der Lärmkonturen bewertet (vgl. Anlage 8.2 des Gutachtens – Graphische Darstellung der äquivalenten Dauerschallpegel für die Tagzeit mit 3,6 dB(A) Ruhezeitenzuschlag).

Eine Prüfung des LAeq Nacht konnte insoweit außer Betracht bleiben, da die angeführten lärmsensiblen öffentlichen Einrichtungen nachts nicht betrieben werden.

Das Luftamt verkennt nicht, dass vorliegend einzelne öffentliche Einrichtungen der Gemeinde Oberschleißheim einer Fluglärmbelastung von mehr als 52 dB(A) tagsüber ausgesetzt sind. Gleichwohl können sämtliche Einrichtungen weiterhin benutzt werden.

Im Einzelnen hat die Gemeinde Oberschleißheim explizit folgende lärmsensible öffentliche Einrichtungen aufgeführt, die nach ihrer Auffassung durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben beeinträchtigt würden:

3.8.1.2.1. Kleingartenanlage August-Schmauß-Straße

An der August-Schmauß-Straße in Oberschleißheim befindet sich eine Kleingartenanlage mit mehreren Kleingärten und zugehörigen Gartenhäusern.

Inwiefern die Kleingartenanlage durch das Vorhaben konkret beeinträchtigt wird, wird nicht weiter ausgeführt.

Nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd ist dort mit Lärmimmissionen von 52 dB(A) bis 55 dB(A) tagsüber zu rechnen. Bei den Gartenhäusern in den Kleingärten handelt es sich um keine Wohnhäuser im Sinne des FluglärmG. Aber auch wenn diese als Wohnhäuser eingeordnet würden, läge die zu erwartende Lärmbeeinträchtigung in diesem Bereich noch deutlich unterhalb der rechtlich relevanten Zumutbarkeitsschwelle für Wohnbebauungen von 60 dB(A).

Eine Verletzung von eigenen Rechten der Gemeinde Oberschleißheim ist hier nicht erkennbar.

3.8.1.2.2. Sportanlage Effnerstraße 20

In der Effnerstraße 20 befindet sich die Sportanlage des FC Phönix Schleißheim mit mehreren Fußballplätzen.

Hier werden nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd Lärmwerte von 55 dB(A) und 60 dB(A) tagsüber erreicht. Eine konkrete Beeinträchtigung wird seitens der Gemeinde Oberschleißheim nicht vorgetragen. Für eine Sportanlage gilt kein höheres Schutzniveau als für Wohnbebauungen. Die Lärmimmissionen liegen unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tags. Eine Verletzung von Rechten der Gemeinde Oberschleißheim ist daher nicht erkennbar.

3.8.1.2.3. Skateboard-Bahn am Flugplatz

In der Münchner Allee in Oberschleißheim befindet sich eine Skateboard-Bahn. Inwieweit dort durch das Vorhaben Rechte der Gemeinde Oberschleißheim betroffen sind, wird nicht weiter dargelegt.

In diesem Bereich ist nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd tagsüber mit Lärmimmissionen von 55 dB(A) bis 60 dB(A) zu rechnen. Die Lärmwerte, die dort nachts erreicht werden, sind für die Abwägung irrelevant, da die Skateboard-Bahn zu dieser Zeit nicht genutzt wird (siehe auch oben). Ein höheres Schutzniveau als für Wohnbebauungen gilt auch hier nicht.

Tagsüber liegen die Lärmwerte unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A). Eine Verletzung der Rechte der Gemeinde Oberschleißheim ist damit nicht gegeben.

3.8.1.2.4. Rodelhügel am Flugplatz

In der Münchner Allee in Oberschleißheim befindet sich ein Rodelhügel. Dieser wird nicht ganzjährig, sondern lediglich in den Wintermonaten genutzt. Gegenteiliges wird seitens der Gemeinde nicht vorgetragen. Inwieweit die Rechte der Gemeinde Oberschleißheim hier betroffen sind, wird nicht weiter dargelegt.

Im Bereich des Rodelhügels treten nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd tagsüber Lärmimmissionen von 55 dB(A) bis 60 dB(A) auf. Die Lärmwerte, die dort nachts erreicht werden, sind auch hier irrelevant, da der Rodelhügel zu dieser Zeit nicht genutzt wird.

Tagsüber liegen die Lärmwerte unterhalb der rechtlich relevanten Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A). Eine Verletzung der Rechte der Gemeinde Oberschleißheim ist nicht gegeben.

3.8.1.2.5. Spielplatz „August-Schmauß-Straße“

An der August-Schmauß-Straße unterhält die Gemeinde Oberschleißheim einen Spielplatz.

Hier werden nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd Lärmwerte von 50 dB(A) bis 55 dB(A) erreicht. Eine konkrete Beeinträchtigung wird seitens der Gemeinde Oberschleißheim nicht vorgetragen. Ein höheres Schutzniveau als für Wohnbebauungen gilt für einen Spielplatz nicht. Die zu erwartenden Lärmimmissionen liegen deutlich unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tagsüber. Eine nächtliche Nutzung des Spielplatzes erfolgt nicht.

Eine Verletzung der Rechte der Gemeinde Oberschleißheim aufgrund der zu erwartenden Lärmimmissionen ist damit vorliegend nicht gegeben.

3.8.1.2.6. Bolzplatz „Lustheim“

Südlich des Ortsteils Lustheim liegt ein Bolzplatz. Inwieweit dieser durch das Vorhaben beeinträchtigt wird, wird nicht weiter dargelegt. Eine Nutzung des Bolzplatzes dürfte nach Auffassung des Luftamts nur tagsüber erfolgen, weshalb die nächtlichen Lärmwerte hier irrelevant sind. Im Bereich des Bolzplatzes werden nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd Lärmwerte von 50 dB(A) bis 55 dB(A) tagsüber erreicht. Auch hier kann kein höheres Schutzniveau als für Wohnungen für Menschen gelten. Die Lärmimmissionen liegen in diesem Bereich auch deutlich unterhalb der relevanten Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A).

Eine Verletzung der Rechte der Gemeinde Oberschleißheim aufgrund der zu erwartenden Lärmimmissionen am Bolzplatz Lustheim liegt nicht vor.

3.8.1.2.7. Spielplatz „Lustheim“

Im Ortsteil Lustheim befindet sich im Elsternweg/Ecke Meisenweg ein Spielplatz. Eine konkrete Betroffenheit der Gemeinde Oberschleißheim wird nicht weiter dargelegt. Er wird auch nur tagsüber genutzt, weshalb es auf die Lärmwerte, die hier zur Nachtzeit erreicht werden, nicht ankommt.

Im Bereich des Spielplatzes ist nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd mit Lärmimmissionen von 50 dB(A) bis 55 dB(A) zu rechnen. Auch hier war kein höheres Schutzniveau als für Wohnbebauungen anzulegen. Die zu erwartenden Lärmbeeinträchtigungen liegen jedenfalls deutlich unterhalb der rechtlich relevanten Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tags. Die Rechte der Gemeinde Oberschleißheim werden hier nicht verletzt.

3.8.1.2.8. Luitpoldpark

Des Weiteren führt die Gemeinde Oberschleißheim den Luitpoldpark an. Es handelt sich um einen kleinen Park, der südöstlich der B 471 (Freisinger Str.) liegt. Eine konkrete Betroffenheit wird seitens der Gemeinde nicht dargelegt.

Nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd ist in diesem Bereich mit Lärmimmissionen von 50 dB(A) bis 52 dB(A) tagsüber zu rechnen. Ein höheres Schutzniveau als für Wohnbebauungen gilt hier nicht.

Im Bereich des Luitpoldparks wird weder die rechtlich relevante Abwägungsschwelle von 52 dB(A) tagsüber, noch die Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tags erreicht. Eine Verletzung der Rechte der Gemeinde durch das Vorhaben ist hier jedenfalls nicht gegeben.

3.8.1.2.9 Erholungsgebiet „Regattastrecke“, „Regatta-Badesee“

Die Erholungsgebiete „Regattastrecke“ und „Regatta-Badesee“ liegen am westlichen Ortsrand von Oberschleißheim. Da sich beide Gebiete nicht im Eigentum der Gemeinde befinden, kann eine Verletzung eigener Rechte diesbezüglich nicht geltend gemacht werden.

Aber selbst wenn man davon absehen würde, wäre eine Verletzung gemeindeeigener Rechte dennoch nicht gegeben. Im Bereich der benannten Erholungsgebiete treten nach dem lärmtechnischen Gutachten tagsüber Lärmbeeinträchtigungen von 50 dB(A) bis 55 dB(A) auf. In wenigen Grenzbereichen werden tagsüber Lärmwerte von 55 dB(A) bis 60 dB(A) erreicht. Allerdings kann für die Erholungsgebiete kein höheres Schutzniveau als für die Wohnungen von Menschen gelten. Die relevante Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tags wird in beiden Erholungsgebieten bei Weitem nicht erreicht, weshalb eine Verletzung von Rechten der Gemeinde Oberschleißheim ohnehin nicht in Frage käme.

3.8.1.2.10 Sonstige öffentliche Einrichtungen

Darüber hinaus erwähnt die Gemeinde Oberschleißheim weitere lärmsensible öffentliche Einrichtungen, die nach ihrer Auffassung durch das Vorhaben und die hierdurch auftretenden Lärmimmissionen beeinträchtigt würden:

- Huppwald, Hirschplanallee
- Liegewiese Hallenbad, Prof.-Otto-Hupp-Str. 26
- Bolzplatz, Skateboardbahn und Rodelanlage (Hallenbad), St. Margarethen-Straße
- Spielplatz westl. Hallenbad, St. Margarethen-Str.
- Nachbarschaftshilfe Kinderkrippe, Prof.-Otto-Hupp-Str. 27a
- Kindergarten Regenbogenhaus, Prof.-Otto-Hupp-Str. 27b
- Kindergarten „Biene Maja“, Am Schäferanger 17
- Kindertagesstätte HPCA, Prof.-Otto-Hupp-Str.28
- Schule Parksiedlung, Theodor-Heuss-Str. 23
- Kinderhort Parksiedlung, Theodor-Heuss-Str. 27
- Spielplatz "Theodor-Heuss-Str.", Theodor-Heuss-Straße
- Festwiese, Basketballplatz, Bolzplatz "Volksfestplatz", Theodor-Heuss-Straße
- Spielplatz "Am Isarbach", Am Isarbach
- Spielplatz und Spielwiese "Ringstraße", Grünanlage Ringstraße
- Spielplatz und Spielwiese "Am Birkenschlag", Am Birkenschlag
- Spielplatz "Blumenstr.", Blumenstraße
- Tennisplatz Jahnstraße (TSV).
- Schule Jahnstraße und Kinderhort, Jahnstraße 8/8a
- Tennisplatz "Jahnstraße" (TC), Jahnstraße
- Sportplatz "Jahnstraße", Jahnstraße 11
- Trimm-Dich-Pfad, Berglwald
- Öffentliche Spielplätze Baugebiet "Moosweg", Am Frauenfeld/Am Schäferanger
- Spielplatz Badersfeld

- Spielplätze im "Baugebiet südl. der Hirschplanatlee" (3x)

Zu keiner dieser lärmsensiblen, öffentlichen Einrichtungen wird die Beeinträchtigung durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben näher konkretisiert.

Im Bereich aller oben benannten Einrichtungen ist nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd mit Lärmimmissionen von unter 50 dB(A) tagsüber zu rechnen. Teilweise liegen die Lärmwerte sogar deutlich unter 50 dB(A). Die Werte für die Nachtzeit sind irrelevant, da zu dieser Zeit eine Nutzung der oben benannten Einrichtungen nicht stattfindet.

Auch wenn es sich teilweise um besonders schutzbedürftige Einrichtungen handelt (Kindertagesstätten, Kindergärten, Schulen, etc.), so gilt auch hier kein höheres Schutzniveau als für Schlaf- bzw. Aufenthaltsräume in Wohnungen.

An keiner der benannten Einrichtungen wird die rechtlich relevante Abwägungsschwelle von 52 dB(A) zur Tagzeit oder die Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tagsüber erreicht.

Im Bereich der Senioren- Wohn- u. Pflegeanlage in der Prof.-Otto-Hupp-Str. 36, die im Gegensatz zu den übrigen Einrichtungen auch nachts genutzt wird, werden zur Nachtzeit Lärmwerte deutlich unterhalb von 40 dB(A) erreicht. Die rechtlich relevante Abwägungsschwelle von 45 dB(A) sowie die Zumutbarkeitsschwelle von 50 dB(A) für die Nachtzeit werden hier bei weitem nicht erreicht. Bezüglich der zu erwartenden Lärmimmissionen zur Tagzeit gelten obige Ausführungen zu den unter 1.2.10 aufgezählten Einrichtungen entsprechend.

Eine Verletzung gemeindeeigener Rechte aufgrund der von dem Vorhaben hervorgerufenen Lärmbeeinträchtigungen ist auch bezüglich dieser Einrichtungen letztlich nicht gegeben.

3.8.2. Unmittelbare Betroffenheit von kommunalem Grundeigentum

Darüber hinaus wies die Gemeinde Oberschleißheim in ihren Stellungnahmen vom 20.12.2016 und 01.02.2018 darauf hin, dass zahlreiche gemeindeeigene vermietete Gebäude mit teils mehreren Wohneinheiten von den vorhabensbedingten Lärmimmissionen betroffen wären und diese hierdurch beeinträchtigt würden. Diese Gebäude wurden in Anlage A4, die der Stellungnahme vom 20.12.2016 beigefügt wurde, einzeln aufgelistet. Die Ausführungen wurden bzgl. eines Wohnhauses in der Freisinger Straße in der Stellungnahme vom 01.02.2018 nochmals konkretisiert.

Eine Verletzung der Rechte der Gemeinde Oberschleißheim konnte hier nicht festgestellt werden.

3.8.2.1. „Wohnung Feuerwehr“, Freisinger Str.13

In dem Gebäude in der Freisinger Str. 13 befinden sich nach den Ausführungen der Gemeinde Oberschleißheim mehrere Mietwohnungen.

Das Gebäude befindet sich im äußersten Grenzbereich der vom Gutachten erfassten Lärmkonturen.

Im Bereich des Gebäudes ist nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd tagsüber mit Lärmimmissionen von über 50 dB(A), aber deutlich unter 52 dB(A) zu rechnen. Zur Nachtzeit liegen die prognostizierten Lärmwerte deutlich unterhalb von 40 dB(A).

Die Werte liegen somit unter der rechtlich relevanten Abwägungsschwelle von 52 dB(A) für die Tagzeit und sogar deutlich unterhalb der relevanten Abwägungsschwelle von 45 dB(A) für die Nachtzeit.

Die rechtlich relevante Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts wird hier deutlich unterschritten.

Eine Verletzung von Rechten der Gemeinde Oberschleißheim ist somit nicht gegeben.

3.8.2.2. Sonstige vermietete Gebäude der Gemeinde Oberschleißheim

Darüber hinaus hat die Gemeinde Oberschleißheim eingewandt, dass auch weitere in ihrem Eigentum befindliche Wohngebäude durch das Vorhaben beeinträchtigt würden. Inwiefern hier jeweils eine Verletzung der Rechte der Gemeinde Oberschleißheim gegeben sein soll, wurde nicht weiter konkretisiert.

Folgende Gebäude wurden seitens der Gemeinde in der Stellungnahme aufgezählt:

- Seniorenheim "Personalwohnung", Prof. Otto-Hupp-Straße 36
- Mietwohnung, Feierabendstraße 46
- Mietwohnung, Hofkurat-Diehl-Straße 7
- Wohnhaus Pannenberg/Hoffmann, Prof. Otto-Hupp-Straße 27
- Wohnhaus Hallenbad, Prof. Otto-Hupp-Straße 26a
- Wohnung "Bürgerzentrum", Theodor-Heuss-Straße 29
- Wohnung Bergelwaldschule, Jahnstr. 8
- Wohnung Turnhalle PS, Theodor-Heuss-Straße 27
- Wohnung Bauhof, Mittenheimer Str. 70
- Wohnhaus Sportanlage Jahnstraße, Jahnstr. 11
- Wohnung Feuerwehr Badersfeld, Baderstraße 11
- Ärztehaus mit Wohnung, Mittenheimer Straße 2

Bei all diesen Gebäuden treten nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd Lärmimmissionen von unter, teilweise deutlich unter 50 dB(A) tagsüber bzw. 40 dB(A) nachts auf.

Diese Lärmwerte liegen damit deutlich unter der rechtlich relevanten Abwägungsschwelle von 52 dB(A) tags bzw. 45 dB(A) für die Nachtzeit.

Auch liegen sie sehr deutlich unterhalb der relevanten Zumutbarkeitsschwelle für Wohnbebauungen von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts.

Eine Verletzung von Rechten der Gemeinde Oberschleißheim durch vorhabensbedingte Lärmbeeinträchtigungen ist somit bzgl. aller benannten, gemeindeeigenen Gebäude nicht gegeben.

3.8.3. Ergebnis

Die kommunale Planungshoheit der Gemeinde Oberschleißheim wird durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben nicht beeinträchtigt bzw. nachhaltig gestört.

Darüber hinaus ist die Gemeinde Oberschleißheim auch nicht in eigenen Rechten verletzt. Es werden keine lärmsensiblen, öffentliche Einrichtungen oder gemeindeeigene vermietete Gebäude mit Wohneinheiten durch Lärmimmissionen unzumutbar beeinträchtigt oder in ihrer Funktion nachhaltig beeinträchtigt.

Die Landeshauptstadt München und die Stadt Garching b. München haben hinsichtlich einer Beeinträchtigung ihrer kommunalen Planungshoheit im Speziellen nichts vorgetragen.

Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit ist bzgl. dieser Kommunen nach Prüfung durch das Luftamt nicht ersichtlich.

Auch hinsichtlich der staatlichen Grundschule und der Kindertagesstätte in der Thelottstr. 18/20 im Bezirk Feldmoching-HasenbergI der Landeshauptstadt München, liegt keine unzumutbare Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit bzw. eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit dieser Einrichtungen durch Lärmimmissionen vor. Nach dem lärmtechnischen Gutachten des TÜV Süd ist in diesem Bereich mit Lärmwerten zwischen 55 dB(A) und 60 dB(A) tagsüber zu rechnen. Die Werte für die Nachtzeit sind hier irrelevant, da die Einrichtungen in dieser Zeit nicht genutzt werden.

Ein höheres Schutzniveau als für Schlaf- und Aufenthaltsräume in Wohnungen kann für eine Grundschule bzw. Kindertagesstätte nicht gelten.

Die Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) tagsüber wird im Bereich der Grundschule/Kindertagesstätte deutlich nicht überschritten. Eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Einrichtungen und damit der kommunalen Planungshoheit der Landeshauptstadt München sind somit letztlich nicht gegeben.

3.9 Denkmalschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege vereinbar. Durch das Änderungsvorhaben werden keine Bodendenkmäler beeinträchtigt.

Der Vorhabensträger und die von ihr mit der Bauausführung Beauftragten werden verpflichtet, das Auffinden von Bodendenkmälern unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen und sich wegen des Umgangs mit evtl. Bodendenkmälern mit dieser Stelle abzustimmen. Im Übrigen gelten die gesetzlichen Bestimmungen zum Denkmalschutz.

Im Planfeststellungsverfahren wurde der behördliche Denkmalschutz beteiligt. Von dieser Seite kamen keine besonderen Anforderungen oder Hinweise.

Mit den verfügbaren Nebenbestimmungen hierzu werden die denkmalschutzrechtlichen Belange ausreichend berücksichtigt.

3.10 Naherholung als öffentlicher Belang

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird die landschaftsgebundene Erholung im Umfeld des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim berührt, aber nur im unmittelbaren Nahbereich des Platzes wesentlich beeinträchtigt.

Dabei tritt durch die vorhabensbedingte Inanspruchnahme von Flächen kein relevanter Verlust von bestehenden oder potenziellen Erholungsräumen ein, da die für die Flugplatzänderung unmittelbar in Anspruch genommenen Flächen - unabhängig von ihrer aktuell bereits nicht mehr bestehenden Verfügbarkeit in Folge der Umzäunung des Flugplatzes - verhältnismäßig gering zu dem Erholungsraum sind, der sich im Norden insbesondere bis zur Schlossanlage Schleiß- und Lustheim erstreckt und in der weiteren Umgebung auch die Fröttmaninger Heide mitumfasst.

Ferner führt die Zunahme der Lärmbelastungen dazu, dass die landschaftsgebundene Erholung je nach Lagebeziehung an den flugplatznahen Stellen nicht weiter wie bisher wahrgenommen werden kann, zugleich an manchen zur Verfügung stehenden Räumen höhere Lärmpegel und mehr Fluglärmereignisse als bisher wahrgenommen werden.

Im Ergebnis setzt sich jedoch das öffentliche Interesse an der Erweiterung des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim gegen einzelne Nachteile im Bereich der wohnortnahen Erholung durch.

Das LEP bestimmt als Ziel der Raumordnung, dass Freiflächen für die wohnortnahe Erholung beim Infrastrukturausbau erhalten und ihre Zerschneidung vermieden werden sollen (vgl. A I 4.3.2).

Darüber hinaus ist bei der Ordnung und Entwicklung von Räumen anzustreben, dem Bedürfnis nach Erholung in umwelt- und sozialverträglicher Weise Rechnung zu tragen (Grundsatz B III 1.1). Durch das planfestgestellte Änderungsvorhaben werden keine relevanten Erholungsflächen durch Flächeninanspruchnahme des Vorhabens betroffen.

Den Kern der Betrachtung bildet der räumliche Umgriff der UVS. Zwar wird im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung ein Schutzgut „Erholung“ nicht gesondert erwähnt, dennoch ist die Erholungsfunktion sowohl mittel- als auch unmittelbar an die gemäß § 2 Abs. 1 UVPG zu untersuchenden Schutzgüter Landschaft und Mensch gekoppelt. In der UVS wurde die Beeinträchtigung der Erholung geprüft und dieses Ergebnis wird in die Abwägung eingestellt. Das Vorhaben selbst wird innerhalb des bereits vorhandenen Geländes der Bundespolizei realisiert, das bereits jetzt aus Sicherheitsgründen nicht öffentlich zugänglich ist. Insoweit werden durch das Vorhaben keine erholungsrelevanten Flächen in Anspruch genommen. Durch die Schallimmissionen aus dem Betrieb der Hubschrauber der Bundes- und Landespolizei werden im näheren Bereich zu dem Flugplatzstandort (Jägerstraße und Münchner Allee) die Erholungs- und Freizeitfunktionen erheblich beeinträchtigt, für die weiter entfernt liegenden Freizeiteinrichtungen im südlichen Siedlungsrand von Oberschleißheim, insbesondere Schloss Schleißheim mit Park, sind die Beeinträchtigungen allerdings deutlich geringer.

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird die Erholungseignung im Umfeld des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim in wenigen begrenzten Erholungsräumen weiter eingeschränkt. Je nach Lagebeziehung zum Flugplatz und zu den Flugverfahren sind die Beeinträchtigungen im Übrigen unterschiedlich. Eine Minderung des Erholungswerts durch Lärmimmissionen führt jedoch nicht zwangsläufig zu völliger Erholungsuntauglichkeit der Räume. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass die Erholungseignung der bereits aktuell als fluglärmbelastet im unmittelbaren Nahbereich des Flugplatzes angesehenen Räume insoweit schon bisher fraglich war. Erholungssuchende Personen, die sich bereits den bisherigen Lärmimmissionen ausgesetzt haben, werden dies daher möglicherweise auch künftig tun. Ruhesuchenden stehen darüber hinaus auch weiterhin abseits des Flugplatzes ausreichend Erholungsgebiete zur Verfügung.

Der Landkreis München und das Stadtgebiet München weisen eine dichte bis sehr dichte Besiedlungsstruktur auf. Gleichwohl verbleiben in der Umgebung zahlreiche Möglichkeiten für wohnortnahe Erholungssuche. Selbst wenn daher bereits Pegel oberhalb LAeq Tag = 55 dB(A) als für die Erholungssuche beeinträchtigend angesehen würden, was angesichts des Schutzniveaus des FluglärmG für die Wohnnutzung und im Hinblick auf die geringere Schutzbedürftigkeit des Außenbereichs fraglich erscheint, verbleiben zahlreiche Gebiete zur Erholungssuche ohne

Fluglärmbeeinträchtigungen solcher Art. Negative Auswirkungen auf die Gesamt-Erholungssituation in den Kreisen und der Region sind somit nicht erkennbar.

Schließlich handelt es sich bei dem fluglärmrelevanten Flugbetrieb um einen solchen von hoher Wichtigkeit und er erfolgt in Erfüllung der öffentlichen Sicherheitsbelange.

3.11 Verkehrliche Erschließung

Das Änderungsvorhaben ist außer- und innerverkehrlich ausreichend erschlossen.

Die zentrale landseitige Zufahrt ist im Außenanlagenbereich der Bundespolizei über die Jägerstraße vorgesehen.

Die verkehrliche Erschließung auf der Liegenschaft erfolgt über einen gemeinsam genutzten Einbahnstraßenring.

Für den Bereich der Landespolizei sind insgesamt 56 Stellplätze für PKW vorgesehen.

Diese Erschließungsanlagen sind unproblematisch in der Lage, den gesamten flugplatzbezogenen prognostizierten täglichen An- und Abfahrtsverkehr von PKWs (ca. 130 – 180 werktägliche Fahrbewegungen) und LKWs (ca. 10 – 12 werktägliche Fahrbewegungen) aufzunehmen.

Bei dieser verkehrlichen Größenordnung bestehen auch offensichtlich keine relevanten straßenverkehrlichen Nachteile auf das weitere (öffentliche) Straßennetz im Anschluss und in der Umgebung des Flugplatzes.

3.12 Grundeigentum und sonstige private Belange

3.12.1 Grundeigentum

Mit den von dem Änderungsvorhaben ausgelösten Auswirkungen liegen keine wesentlichen Eingriffe in von Art. 14 GG geschützten Rechtspositionen vor. Insbesondere finden keine unmittelbaren Eingriffe in das Eigentum statt. Mittelbare Eingriffe, insbesondere Lärmeinwirkungen auf Grundeigentum, werden durch Schutzmaßnahmen kompensiert. Verbleibende Auswirkungen liegen angesichts der Bedeutung des Änderungsvorhabens im vorrangigen öffentlichen Interesse.

3.12.1.1 Prüfungsprogramm

Wird fremdes Grundeigentum durch eine hoheitliche Planung betroffen, indem es entweder unmittelbar überplant wird oder als Nachbargrundstück nachteilige Wirkungen von dem

beabsichtigten Vorhaben zu erwarten hat, die insbesondere durch Immissionsbelastungen sowie durch sonstige veränderte Umgebungsbedingungen ausgelöst werden können, so ist dieser Umstand grundsätzlich als privater Belang in die planerische Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Eine solche Betroffenheit privater Belange ist nur dann nicht abwägungserheblich, wenn diese entweder objektiv gänzlich unbedeutend, nicht erkennbar oder nicht schutzwürdig ist. Das Gebot der gerechten Abwägung der planbetroffenen Belange umfasst folglich regelmäßig alle Rechtspositionen und sonstigen rechtlich geschützten Interessen, namentlich wenn diese den Schutz von Grundrechten – hier also des Art. 14 GG – genießen. Dabei verpflichtet das Abwägungsgebot die Planfeststellungsbehörde, den Anforderungen des verfassungsrechtlichen Übermaßverbotes (Art. 20 Abs. 3 GG) Rechnung zu tragen.

Es war sonach Aufgabe des Luftamts zu ermitteln, wie sich das Änderungsvorhaben auf die Eigentumsrechte betroffener Dritter auswirkt. Dabei war sicherzustellen, dass nachteilige Auswirkungen und Folgen des antragsgegenständlichen Vorhabens auf das unumgängliche Maß beschränkt bleiben. Dies gilt sowohl für unmittelbare Grundstücksinanspruchnahmen als auch für mittelbare grundstücksbezogene Auswirkungen des Vorhabens. Verbleibende Belastungen allerdings sind als Ausprägungen der Sozialpflichtigkeit des Eigentums, mit Blick auf die mit dem Änderungsvorhaben verfolgten öffentlichen Interessen zumutbar und hinzunehmen. Hierunter fällt insbesondere auch eine Veränderung der als Lagegunst bezeichneten (positiven) Eigenschaften eines Grundstücks, die auf dessen spezifischer Verortung gründen. Der unveränderte Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist (vgl. Urteil des BVerwG vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, Rn. 402, Juris).

Vor diesem Hintergrund hat das Luftamt die vom Vorhaben ausgelösten Eingriffe in von Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Rechtspositionen mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt und sich dabei im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes Überzeugung verschafft, dass die Folgen des planfestgestellten Vorhabens auf das zur Erreichung der Planungsziele unumgängliche Maß beschränkt bleiben.

3.12.1.2 Unmittelbare Grundstücksbetroffenheit

Das Änderungsvorhaben wird vollumfänglich auf Flächen realisiert, die bereits im Eigentum des Freistaats stehen. Privatgrundstücke müssen nicht in Anspruch genommen werden.

Unmittelbare Grundstücksbetroffenheiten liegen daher nicht vor.

3.12.1.3. Mittelbare Grundstücksbetroffenheit

3.12.1.3.1. Lärmbelastung

Die im Abschnitt zum Fluglärm bewerteten Auswirkungen und die hierzu angeordneten Schutzmaßnahmen berücksichtigen die Folgen solcher Immissionen auf die Nutzbarkeit der hiervon betroffenen Grundstücke.

Bei Wohnnutzungen und sonstigen besonders schutzbedürftigen Nutzungen wird durch die in diesem Bescheid verfügten passiven Schallschutzmaßnahmen sichergestellt, dass unzumutbare Lärmbelastungen ausgeschlossen und verbleibende Beeinträchtigungen ausgeglichen werden. Auf andere Grundstücksnutzungen wirken sich die voraussichtlichen Lärmimmissionen nicht in relevanter, d.h. diese anderweitige Nutzbarkeit der Grundstücke beeinträchtigender Weise aus und sind zumutbar. Den Belangen der Grundstückseigentümer und sonstigen Grundstücksberechtigten und -nutzern ist daher im Hinblick auf den Schutz des Grundeigentums oder Grundbesitzes vor unzumutbaren lärmbedingten Nutzungseinschränkungen mit den gesetzlichen Bestimmungen und den Festsetzungen dieses Beschlusses umfassend Rechnung getragen. Ein darüber hinausgehender Schutzanspruch, gerichtet auf den Ausgleich sämtlicher, sich unterhalb der maßgeblichen Schwellen bewegender lärmbedingter Betroffenheit des Eigentums besteht nicht. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG eröffnet keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein Planvorhaben mit sich bringt. Verbleibende Nachteile sind als Inhalts- und Schrankenbestimmung wegen der Sozialbindung des Eigentums nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG entschädigungslos hinzunehmen.

Auch für andere Nutzungen des Grundstücks als für Wohnnutzungen und sonstige Nutzungen besteht kein höheres Schutzniveau. Dies betrifft insbesondere Grundstücke, die zu sportlichen Zwecken genutzt werden, z.B. Regattastrecken oder Tennis- und Bolzplätze. Diese Anlagen wurden bereits bei der Prüfung der kommunalen Belange allesamt benannt und unter dem Gesichtspunkt der Beeinträchtigung der Planungshoheit gewürdigt. Durch die zu erwartenden Lärmbelastungen wird die Nutzbarkeit dieser Einrichtungen nicht in einer Weise beeinträchtigt, dass diese nicht mehr ordnungsgemäß möglich ist. Beeinträchtigungen unterhalb dieser Schwelle sind vergleichbar Wertminderungen zumutbar und hinzunehmen. Auch bezogen auf Jugendbegegnungsstätten gilt kein anderes Schutzniveau als bei Wohnnutzung.

Soweit Gemeinden lärmbedingte Beeinträchtigungen ihres Grundeigentums vortragen, z.B. zu mehreren Grundstücken von der Gemeinde Oberschleißheim, wurde dies bereits in den Abschnitten Erfordernisse des Lärmschutzes und kommunale Belange geprüft und dargestellt. Gemeindliches Eigentums erfährt im Rahmen des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2 BV nur

insoweit verfassungsrechtlichen Schutz, als es Gegenstand und Grundlage der kommunalen Betätigung ist. Fehlt dem Eigentum dagegen jeder Bezug zur Erfüllung gemeindlicher Aufgaben, unterfällt es lediglich dem Schutz des einfachen Rechts nach § 903 Satz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB).

Das Luftamt würdigte auch den Vortrag der Ludwig-Maximilians-Universität München (LMU), obwohl deren Einwendung erst am 25.05.2018 und damit verspätet eingegangen ist.

Die LMU plant in Oberschleißheim südlich der Veterinärstraße den Campus der tierärztlichen Fakultät, u.a. um Lehreinrichtungen und Anlagen zur Versorgung kranker Tiere zu erweitern.

Hierzu wird vorgetragen, die Hubschrauberüberflüge würden diesen Lehrbetrieb beeinträchtigen und die kranken Tiere aufschrecken bzw. in ihrer Gesundheit behindern.

Bezogen auf die schon vorhandenen Gebäude sind Dauerschallpegel von 50 dB(A) bis 52 dB(A) tags und deutlich unter 40 dB(A) nachts zu erwarten. Bei den geplanten Erweiterungen ist in südlichen Teilbereichen Tags eine Überschreitung von 52 dB(A) möglich, die Werte werden jedoch noch deutlich unter 55 dB(A) tags liegen. Nachts verbleibt es bei Werten unterhalb 40 dB(A).

Unabhängig davon, dass das Luftamt hier keine höhere Schutzbedürftigkeit als Wohnnutzung sieht, ist festzustellen, dass diese Werte jedenfalls noch sehr weit unterhalb der Zumutbarkeitsschwellen Tags/nachts liegen werden (sogar über 6 dB(A)). Im Übrigen besteht bei neuen Gebäuden ausreichende Möglichkeit zur Herstellung eines guten baulichen Schallschutzes.

3.12.1.3.2. Betroffenheit durch den Bauschutzbereich und Hindernisbegrenzungsmaßnahmen

Durch die Änderung des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim kommt es zu keiner Veränderung des bestehenden Bauschutzbereichs. Auch an der bestehenden Hindernissituation wird sich durch das planfestgestellte Vorhaben keine Änderung ergeben.

Diesbezüglich folgt daher auch keine neue Betroffenheit.

3.12.1.3.3. Wertminderung/Mietausfälle

Von Anwohnern wurde geltend gemacht, dass sich die Erweiterung des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim negativ auf den Wert ihrer Immobilien im Umkreis auswirke. Die massive Beeinträchtigung der Außennutzung aufgrund hoher Lärmbelastung führe zusammen mit einer verminderten Wohnqualität zu einer beträchtlichen Wertminderung der betroffenen Immobilien.

Die in diesem Zusammenhang vorgebrachten Einwendungen sind grundsätzlich bei der von der Planfeststellungsbehörde vorzunehmenden Abwägung zu berücksichtigen. Es ist jedoch unbestritten, dass nicht jede Wertminderung eines Grundstückes, die durch die Zulassung eines mit

Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird i. S. d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich begründet. Kein Grundeigentümer kann daher auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Umgebungsmilieus vertrauen. Das Grundeigentum ist gerade durch die Situation geprägt, in die es hineingestellt ist; das Eigentumsgrundrecht gewährleistet regelfällig nicht die Aufrechterhaltung von Lagevorteilen. Es gehört mithin grundsätzlich nicht zur Rechtsstellung eines Grundstückseigentümers, dass die Art der baulichen Nutzung von Grundstücken in seiner Nachbarschaft nicht in einer von ihm als nachteilig empfundenen Weise verändert wird. Baut der Eigentümer mithin auf die Lagegunst, so nutzt er eine allgemeine Gegebenheit, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i. S. d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG besitzt. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist also grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Aus einer bestehenden Lagebeziehung lässt sich kein Anspruch auf deren Unabänderbarkeit herleiten. Zur Situationsgebundenheit der betroffenen Grundstücke gehört insbesondere das Vorhandensein des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim.

Soweit passiver Lärmschutz gewährt werden soll, wird auf die hierzu getroffenen Ausführungen im Abschnitt Lärm verwiesen. Für Ansprüche auf Außenwohnbereichsentschädigung besteht bei den zu erwartenden Lärmauswirkungen kein Raum. Insoweit folgt auch aus Art. 14 Abs. 1 GG kein weitergehender Anspruch.

Weitergehende Vorschriften auf Ausgleich aller Vermögensnachteile, welcher dieser Planfeststellungsbeschluss auslösen kann, bestehen nicht. Diese Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist verfassungsgemäß. Es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums i. S. v. Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch einen staatlichen Zulassungsakt potentiell ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Allerdings wird in der Rechtsprechung ein Anspruch auf Übernahme des Grundstücks erwogen, wenn durch die Planungsentscheidung die Beeinträchtigungen des Grundstücks faktisch ein derartiges Gewicht haben, so dass jede weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muss. Das ist etwa bei schweren und unerträglichen Lärmbelastungen (Dauerschallpegel oberhalb 70 dB(A)) angenommen worden. Derartige Beeinträchtigungen werden durch das Änderungsvorhaben jedoch bei weitem nicht erreicht.

Soweit sich relevante Nachteile für ein Grundstück ergeben, sind diese nach Abwägung mit den Vorteilen des planfestgestellten Vorhabens hinzunehmen. Es entspricht billigem Planungsermessen, diese Wertminderungen hinter die gegenläufigen Interessen an der Durchführung des Änderungsvorhabens zurücktreten zu lassen.

Im Übrigen ist anzumerken, dass es keinesfalls erwiesen ist, dass das Änderungsvorhaben zu einer Wertminderung und Mietausfällen bei den Grundstücken in der Umgebung führt. Der Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim stellt nach allgemeiner Lebenserfahrung keine solch gravierende Verkehrseinrichtung dar, die allein ohne Hinzutreten weiterer Faktoren für seine Umgebung wertbestimmend im Hinblick auf Grundstückspreise ist.

3.12.2. Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich als Ergebnis der Abwägung mit dem Grundeigentum und den sonstigen privaten Belangen festhalten, dass - abgesehen von den lärmschutzbezogenen Kompensationsmaßnahmen - das planfestgestellte Vorhaben gewichtiger ist als Beeinträchtigungen der umfänglichen Grundstücksnutzung und private Interessen.

IV. Zusammenfassende Würdigung/Gesamtabwägung

Dem Antrag auf Erweiterung der Anlage und des Betriebs des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim der Bundespolizei durch Ansiedlung und den Betrieb der Polizeihubschrauberstaffel Bayern konnte mit den sich aus dem verfügbaren Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses ergebenden Maßgaben unter Ausübung von Planungsermessen entsprochen werden.

Dem Änderungsvorhaben stehen weder zwingende Rechtsvorschriften noch unüberwindbare Belange entgegen. Das Vorhaben ist zugleich im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten. Das planfestgestellte Änderungsvorhaben ist gerechtfertigt und berücksichtigt die im LuftVG und anderen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsgrundsätze, Maßgaben, Gebote und Verbote und entspricht im Umfang seiner Zulassung, insbesondere in Gestalt der Nebenbestimmungen, schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebots.

Nach intensiver und umfänglicher Prüfung und Abwägung der für die bauliche und betriebliche Erweiterung des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim streitenden öffentlichen

Interessen gegen die hiervon berührten öffentlichen und privaten Belange kommt das Luftamt zum Ergebnis, dass sich die mit der planfestgestellten Flugplatzerweiterung verfolgte dauerhafte Stationierung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern unter Nutzung der ganz erheblichen Synergieeffekte mit der bereits stationierten Fliegerstaffel Süd der Bundespolizei (dazu gehört insbesondere das dort bereits vorhandene mit einem Bauschutzbereich gesicherte Instrumentenlandesystem sowie die Start- und Landeeinrichtungen) gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen, insbesondere des Fluglärms durchsetzen.

Den durch das Vorhaben berührten Belangen wird durch Nebenbestimmungen, insbesondere aktive und passive Schallschutzmaßnahmen, Rechnung getragen. Im Übrigen liegen oberhalb der luftrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle keine größeren Siedlungsbereiche oder gar zentrale Ortslagen.

Das planfestgestellte Vorhaben ist gerechtfertigt, weil es den Zielen des Luftverkehrsrechts entspricht. Die Bedeutung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern für die öffentliche Sicherheit ist unbestritten. Es ist notwendig, für diese Einrichtung der Polizei dauerhaft angemessene Standort- und Betriebsbedingungen zu schaffen.

Es wurde nachgewiesen, dass zur Erreichung der vorhabensbedingten Planungsziele „dauerhafte bauliche und betriebliche Unterbringung unter angemessenen Bedingungen“ sowie „Nutzung von Synergieeffekten mit der Bundespolizei“ kein anderer Standort im Großraum München, der zugleich ein erhebliches Einsatzgebiet für die Hubschrauber darstellt, in Betracht kommt, noch sich ein solcher Standort gar aufdrängt.

Es wurde auch festgestellt, dass das planfestgestellte Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung nicht widerspricht (§ 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG i. V. m. § 6 Abs. 2 Satz 2 LuftVG).

Das Luftamt hat im Rahmen dieses Verfahrens nicht nur die vom Vorhaben berührten privaten und öffentlichen Belange jeweils für sich und im Einzelnen gegen das öffentliche Interesse am Änderungsvorhaben abgewogen, sondern auch eine Abwägung aller gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit gegen das Interesse am Änderungsvorhaben vorgenommen. Das Luftamt gelangt dabei zu dem Ergebnis, dass die Summe der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen die Gesamtheit der negativen Vorhabensauswirkungen überwiegt. Durch die angeordneten Nebenbestimmungen werden sämtliche durch das Vorhaben hervorgerufenen abwägungserheblichen Konflikte angemessen bewältigt.

Wie in der Begründung zu den einzelnen abwägungserheblichen Belangen jeweils ausführlich dargelegt, erweisen sich die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange unter

Berücksichtigung der Nebenbestimmungen gegenüber den Belangen des Luftverkehrs nicht als gewichtiger. Auch bei einer Gesamtschau und -abwägung ergibt sich, dass das öffentliche Interesse die negativen Auswirkungen auch in ihrer Gesamtheit überwiegt.

Entscheidend für das Vorhaben spricht die bedarfsgerechte und Synergieeffekte nutzende dauerhafte Unterbringung der im öffentlichen Interesse betriebenen Hubschrauberstaffel der bayerischen Bereitschaftspolizei.

Die Gemeinde Oberschleißheim sowie andere Kommunen im Umland des Hubschraubersonderlandeplatzes werden in ihren städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten nicht beeinträchtigt, insbesondere werden keine hinreichend verfestigten kommunalen Planungen nachhaltig gestört. Auch die kommunalen Einrichtungen können wie bisher ordnungsgemäß betrieben werden. Im Übrigen ist die Bedeutung des Änderungsvorhabens vorrangig gegenüber den kommunalen Belangen.

Die Belange des Naturschutzes und der Umweltverträglichkeit wurden intensiv geprüft und stehen sowohl in der Einzel- als auch der Gesamtabwägung dem Änderungsvorhaben nicht entgegen. Das Ziel des Vorhabens, nämlich die dauerhafte bedarfsgerechte Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern wird erreicht, ohne dass ein neuer Flugplatz angelegt werden muss. Vielmehr wird an eine bestehende Flugplatzstruktur angeknüpft, was auch in der Gesamtbetrachtung einen wesentlich geringeren Eingriff als eine Neuanlage eines Flugplatzes darstellt.

Nach alledem kann das Luftamt den Plan mit den getroffenen Regelungen und verfügbaren Nebenbestimmungen feststellen.

D. Sofortige Vollziehung

Dieser Planfeststellungsbeschluss hat die Änderung eines Landeplatzes mit beschränktem Bauschutzbereich zum Gegenstand. Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat daher nach § 10 Abs. 4 Satz 1 LuftVG keine aufschiebende Wirkung (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 der Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO).

E. Kostenentscheidung

Der Antragsteller trägt nach §§ 1, 3 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) i. V. m. den genannten Vorschriften des Verwaltungskostengesetz (VwKostG) die Kosten (Gebühren und Auslagen) dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die Höhe der Gebühr sowie die zu erstattenden Auslagen werden, soweit die Auslagen nicht bereits im Laufe des Verfahrens erstattet wurden, gesondert festgesetzt.

F. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann Klage erheben werden. Die Klage muss innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheides beim Bayerischen Verwaltungsgericht München, Bayerstraße 30, 80335 München (Postanschrift: Postfach 20 05 43, 80005 München), schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erheben. Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungsgericht München auch elektronisch nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden. In der Klage müssen der Kläger, der Beklagte (Freistaat Bayern) und der Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnet werden, ferner ein bestimmter Antrag gestellt und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angegeben werden. Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Beteiligte die Verspätung nicht genügend entschuldigt; §§ 87b Abs. 3 und 128a VwGO gelten entsprechend. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung desselben gestellt und begründet werden. § 58 VwGO gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so können die durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerden einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der jeweilige Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen. Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmen. Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Ehinger

Ltd. Regierungsdirektor