



## **Luftverkehrsrechtliche Genehmigung**

für den

Hubschraubersonderlandeplatz

**München – Klinikum Großhadern (Dachlandeplatz)**

vom 5. Oktober 2020

Az.: 25-3-3721.4-2018-M-Großhadern

## **Gliederung**

### **A. Verfügender Teil**

#### **I. Genehmigung**

#### **II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes**

#### **III. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes**

#### **IV. Benutzungsumfang**

#### **V. Nebenbestimmungen**

1. Anlagenbezogene Nebenbestimmungen – Luftrecht
2. Anlagenbezogene Nebenbestimmungen – Wasserrecht, baulicher Brandschutz
3. Markierungen und Kennzeichnungen
4. Hindernisfreiheit
5. Flugbetrieb
6. Feuerlösch- und Rettungswesen
7. Schutz vor Fluglärm
8. Sonstiges

#### **VI. Auflagenvorbehalt**

#### **VII. Widerrufsvorbehalt**

#### **VIII. Kostenentscheidung**

### **B. Hinweise**

### **C. Entscheidungsgründe**

#### **I. Sachverhalt**

1. Antrag und Antragsbegründung
2. Behördenbeteiligung
3. Bürgerbeteiligung
4. Erneutes Beteiligungsverfahren nach Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung

#### **II. Rechtliche Würdigung**

## **1. Formelle Genehmigungsvoraussetzungen**

- 1.1 Vorliegen der Verfahrensvoraussetzungen
  - 1.1.1 Art des Verfahrens
  - 1.1.2 Antragsteller
  - 1.1.3 Verfahrensfähigkeit des Antrags
  - 1.1.4 Eignung der Gutachter
  - 1.1.5 Planungsreife; Sachbescheidungsinteresse
- 1.2 Einhaltung der Verfahrensvorschriften
  - 1.2.1 Bürgerinformation im Vorfeld der Antragstellung
  - 1.2.2 Anstoßfunktion der Antragsunterlagen
  - 1.2.3 Behördenbeteiligung
  - 1.2.4 Bürgerbeteiligung
    - 1.2.4.1 Anwendbare Vorschriften
    - 1.2.4.2 Zu kurze Einwendungsfrist
    - 1.2.4.3 Ungünstig terminierte Einwendungsfrist
    - 1.2.4.4 Keine Präklusion im Verfahren nach § 6 LuftVG
    - 1.2.4.5 Eingeschränkte Verfügbarkeit des Antrags im Internet
    - 1.2.4.6 Verweigerung der Akteneinsicht
    - 1.2.4.7 Fazit zur Durchführung der Bürgerbeteiligung

## **2. Materielle Genehmigungsvoraussetzungen**

- 2.1 Planrechtfertigung, Zweck des Flugbetriebs
- 2.2 Umfang und Entwicklung des künftigen Flugbetriebs, Prognose
  - 2.2.1 Festlegung des Prognosezeitraums und Auswertung der Datengrundlagen
  - 2.2.2 Berücksichtigung äußerer Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Flugbewegungen
  - 2.2.3 Ergebnis der Prognose über die künftigen Flugbewegungszahlen
  - 2.2.4 Einwendungen gegen die Prognose
    - 2.2.4.1 Unvollständige, unzutreffende bzw. intransparente Erfassung und Darstellung der Flugbewegungen
    - 2.2.4.2 Durchführung von Flügen außerhalb der Luftrettung
  - 2.2.5 Gesamtwürdigung zur Prognose
- 2.3 Standort- und Alternativenprüfung
  - 2.3.1 Grundsätzliche rechtliche Anforderungen an die Standort- und Alternativenprüfung
  - 2.3.2 Überprüfung des ausgewählten Standorts
    - 2.3.2.1 Geeignetheit des Standorts
    - 2.3.2.2 Erfüllbarkeit des Planungsziels
    - 2.3.2.3 Vereinbarkeit mit öffentlichen und privaten Belangen
  - 2.3.3 Alternativenprüfung
    - 2.3.3.1 Im Vorfeld der Antragstellung untersuchte Standortalternativen

- 2.3.3.2 Planungsvorschläge in Einwendungen
- 2.3.4 Weitere Einwendungen im Zusammenhang mit der Standortentscheidung
  - 2.3.4.1 Vorliegender Antrag als Ergebnis historischer Planungsfehler des Klinikums
  - 2.3.4.2 Errichtung des Dachlandeplatzes infolge einer Vorgabe der Unfallversicherungsträger
- 2.3.5 Gesamtwürdigung zur Standort- und Alternativenprüfung
- 2.4 Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung
- 2.5 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege
- 2.6 Belange des Wasserrechts
- 2.7 Erfordernisse des Städtebaus
- 2.8 Schutz vor Fluglärm
  - 2.8.1 Lärmphysikalische Grundlage
  - 2.8.2 Maßgebliche Schwellenwerte
    - 2.8.2.1 Anwendbarkeit des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG)
    - 2.8.2.2 Festlegung der maßgeblichen Schwellenwerte
  - 2.8.3 Berechnungsverfahren und Eingangsannahmen
  - 2.8.4 Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung
    - 2.8.4.1 Lärmbelastung durch Flugbetrieb am Tag
    - 2.8.4.2 Lärmbelastung durch Flugbetrieb in der Nacht
    - 2.8.4.3 Fazit zu den Ergebnissen
  - 2.8.5 Schutzmaßnahmen
    - 2.8.5.1 Passiver Schallschutz
    - 2.8.5.2 Aktiver Schallschutz
  - 2.8.6 Einwendungen zum Thema Fluglärm
    - 2.8.6.1 Systematische Mängel der schalltechnischen Stellungnahme bei der Ermittlung der Fluglärmbelastung
    - 2.8.6.2 Fehlende Beurteilung der Gesundheitsbelastung durch Einzellärmereignisse
    - 2.8.6.3 Fehlen einer Gesamtbetrachtung verschiedener Lärmquellen
    - 2.8.6.4 Außerachtlassen wichtiger Vorschriften, Richtlinien und sonstiger Quellen
    - 2.8.6.5 Fluglärmbelange der Landeshauptstadt München
  - 2.8.7 Gesamtwürdigung zum Fluglärmschutz
- 2.9 Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe
- 2.10 Belästigungen durch Lichtimmissionen
- 2.11 Geländeeignung, Richtlinienkonformität der Planung
  - 2.11.1 Anlage der Flugbetriebsflächen
    - 2.11.2 Festlegung der An- und Abflugflächen
      - 2.11.2.1 Hindernisfreiheit
      - 2.11.2.2 Ausrichtung und Verlauf
      - 2.11.2.3 Fazit zur Anlage der An- und Abflugflächen

- 2.12 Sicherheit des Luftverkehrs und öffentliche Sicherheit und Ordnung
- 2.12.1 Gefahren bzw. Risiken in Bezug auf Hubschrauberabstürze und -kollisionen
- 2.12.2 Instrumente der Hindernisüberwachung, Bauschutzbereich
- 2.12.3 Sichere Abwicklung des Flugbetriebs durch Betriebsregelungen
- 2.12.4 Feuerlösch- und Rettungswesen, baulicher Brandschutz
  
- 2.13 Beeinträchtigung bzw. Entwertung von Grundeigentum und sonstige finanzielle Nachteile; Entschädigungsansprüche
- 2.13.1 Betroffenheit von Grundeigentum
- 2.13.2 Sonstige Vermögensnachteile
  
- 3. *Gesamtabwägung und Zusammenfassung***
  
- 4. *Auflagen***
  
- 5. *Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)***
  
- D. *Rechtsbehelfsbelehrung***

**Luftverkehrsgesetz (LuftVG);**

**Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) für das Klinikum der Universität München – Standort Großhadern – gemäß § 6 LuftVG**

Anlagen:

- 1 Platzdarstellungskarte „Plan 1“ (1:10.000), Stand 04.08.2020 (5. Änderung)
- 1 Platzdarstellungskarte „Plan 2“ (1:2.500), Stand 24.06.2018 (4. Änderung)
- 1 Platzdarstellungskarte „Plan 3“ (1:500), Stand 24.06.2018 (4. Änderung)
- 1 Plan Markierung und Bemaßung „Plan 4“, ohne Datum (1:200)
- 1 Schnitt „Plan 5“ (1:1.000), Stand 24.06.2018 (4. Änderung)
- 1 Sicherungskonzept im Entwurf

Auf Antrag des Staatlichen Bauamts München 2 vom 19.10.2018 erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – folgenden

**B e s c h e i d:**

A.

**Verfügender Teil**

**I. Genehmigung**

Dem Klinikum der Universität München, Anstalt des öffentlichen Rechts, wird gemäß § 6 LuftVG i. V. m. §§ 49 ff. der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) die Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Landeplatzes für besondere Zwecke zur Durchführung von Starts und Landungen mit Hubschraubern (Hubschraubersonderlandeplatz) nach Sichtflugregeln bei Tage und bei Nacht auf der Dachfläche des noch zu errichtenden Herz-Lungen-Gefäß-Zentrums (HLG-Zentrum) auf dem Areal des Universitätsklinikums München – Standort Großhadern – erteilt. Die genaue Position der vorgenannten Anlage und sonstigen Betriebsflächen ergibt sich aus den beiliegenden, mit dem Prüfvermerk der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – versehenen Plänen, welche Bestandteil dieser Genehmigung sind.

## II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes

1.	Bezeichnung:	Hubschraubersonderlandeplatz München – Klinikum Großhadern (Dachlandeplatz)
2.	Lage:	Dach eines Gebäudeneubaus (Herz-Lungen-Gefäßzentrum) im nordöstlichen Bereich des Campus des Universitätsklinikums München-Großhadern, Marchioninistraße 15, 81377 München
3.	Bezugspunkt*	Mitte der Start- und Landefläche
3.1	Geographische Lage (WGS 84):	N 48° 06' 44,3'' ; E 11° 28' 13,4''
3.2	Höhe über NN:	590,10 m über NN (1.936 ft)
3.3	Höhe über Boden/GND:	46,00 m (151 ft)
4.	FATO/TLOF: Sicherheitsfläche: Gesamtgröße der Dachplattform:	Größe: 20,60 m x 20,60 m Allseitig umlaufend mit mindestens 3,45 m bis zu 7,71 m Kreisrund mit Durchmesser von 36 m zzgl. Überrollschutz, vollständig tragfähig 6 t
5.	Anflugrichtungen :	Aus Südwest: 076° mit Linkskurve auf 007° und Linkskurve auf <b>280°</b> Aus Nord/Nordost: 202° mit Linkskurve auf 138° und Linkskurve auf <b>083°</b>
6.	Abflugrichtungen:	Nach Osten: <b>100°</b> mit Rechtskurve auf 187° und Rechtskurve auf 256° Nach Westen: <b>263°</b> mit Rechtskurve auf 318° und Rechtskurve auf 022°

\*Die genaue Bestimmung der Koordinaten/Höhen der Bezugspunkte ist erst nach dem Bau des Hubschraubersonderlandeplatzes durch entsprechende Vermessung möglich und erforderlich.

## III. Zweck des Hubschraubersonderlandeplatzes

Der Hubschraubersonderlandeplatz dient ausschließlich der Durchführung von Notfallrettungs- und Verlegungsflügen i. S. d. Art. 2 Abs. 2 und 9 des Bayerischen Rettungsdienstgesetzes (BayRDG) nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch den Platzhalter.

## IV. Benutzungsumfang

1. Der Hubschraubersonderlandeplatz darf grds. nur von Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von 6.000 kg und mit einer Länge von bis zu 15 m benutzt werden, die in Übereinstimmung mit der Flugleistungsklasse 1 betrieben werden.

2. Flüge i. S. d. Art. 2 Abs. 2 und 9 des BayRDG dürfen grundsätzlich an allen Tagen zu jeder Tages- und Nachtzeit durchgeführt werden. Darunter fallen
  - alle Flüge, die der Primärversorgung eines Notfallpatienten dienen,
  - alle Flüge, die dem Primärtransport eines Notfallpatienten dienen,
  - alle dringlichen, nicht disponiblen Verlegungsflüge zwischen Krankenhäusern (Notfalltransporte im Sinne des Art. 2 Abs. 2 Satz 4 BayRDG),
  - alle Flüge zum dringlichen Transport eines Transplantats, eines Transplantationsteams und von Arzneimitteln und Blutkonserven.
3. Planbare Verlegungsflüge sind regelmäßig über den Bodenlandeplatz abzuwickeln. Im Übrigen sind sie ausschließlich an Werktagen während der Tageszeit, d.h. maximal zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr, Ortszeit erlaubt.

## V. Nebenbestimmungen

### 1. Anlagenbezogene Nebenbestimmungen – Luftrecht

- 1.1 Der Hubschraubersonderlandeplatz und die weiteren Flugbetriebsflächen sind entsprechend den beigefügten Plänen und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (im Folgenden: AVV) anzulegen. Überdies wird empfohlen, die Einhaltung der Regelungen JAR-OPS 3 deutsch Ziffer 3.220 in der jeweils gültigen Fassung (zugunsten der den Landeplatz benutzenden Luftverkehrsunternehmen) fortlaufend durch Prüfung mittels sachverständiger Personen sicherzustellen.
- 1.2 Die Endanflug- und Startfläche (FATO) ist gemäß Plan Nr. 4 mindestens mit einer Größe von 20,60 m x 20,60 m herzustellen. Sie ist vorliegend identisch mit der Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF). Nachfolgend wird daher aus Vereinfachungsgründen – sofern eine Differenzierung nicht angezeigt ist – ausschließlich die Bezeichnung „FATO“ verwendet.
- 1.3 Die Neigung der FATO ist so zu bemessen, dass Wasseransammlungen auf der Oberfläche verhindert werden; sie darf jedoch in jede Richtung 2 % nicht überschreiten.
- 1.4 Die Oberfläche der FATO muss den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten und Bodeneffekt gewährleisten. Sie muss frei von Unregelmäßigkeiten sein, die sich nachteilig auf Start oder Landung von Hubschraubern auswirken könnten.
- 1.5 Die FATO muss einem Betrieb von Hubschraubern mit bis zu 6 t Abfluggewicht standhalten. Zusätzlich sind die Belastungen durch Personal, Fracht, Feuerlöschgeräte, Schnee usw. zu berücksichtigen.
- 1.6 Die FATO ist mit einer Sicherheitsfläche zu umgeben, die übergangslos an diese anschließt. Die Sicherheitsfläche ist vorliegend mit einer Breite von 3,45 m bis zu 7,71 m



vorgesehen und hat in Analogie zur FATO ebenfalls eine Neigung von max. 2 % aufzuweisen.

- 1.7 Die Oberfläche der Sicherheitsfläche darf vom Rand der FATO an nach außen um nicht mehr als 4 % ansteigen und muss so beschaffen sein, dass durch den Rotorabwind keine Fremdkörper aufgewirbelt werden können. Sie muss für die am Platz vorgesehenen Hubschrauber analog zur FATO ausreichend tragfähig sein und Bodeneffekt gewährleisten.
- 1.8 Feste Objekte sind auf der Sicherheitsfläche nicht erlaubt. Davon ausgenommen sind brechbar (mit Sollbruchstelle) ausgeführte Objekte, die aufgrund ihrer Funktion auf der Fläche vorhanden sein müssen. Während des Flugbetriebes dürfen sich keine beweglichen Objekte auf der Sicherheitsfläche befinden.
- 1.9 Objekte, die aufgrund ihrer Funktion auf der Sicherheitsfläche erforderlich sind, dürfen, wenn sie am Rand der FATO aufgestellt sind, nicht höher als 25 cm sein und im Übrigen nicht in eine Ebene hineinragen, die in einer Höhe von 25 cm über dem Rand der FATO beginnt und vom Rand der FATO aus mit einer Steigung von 5 % nach außen hin ansteigt.
- 1.10 Die gesamte Fläche des Dachlandeplatzes muss sowohl für Hubschrauber als auch für Personen rutschsicher ausgebildet sein. Die Rutschfestigkeit sollte der Rutschfestigkeitsklasse R 11 (aus BGR 181) oder höher entsprechen.
- 1.11 Der Dachlandeplatz ist mit einem Überrollschutz von höchstens 25 cm Höhe zu umgeben. Dieser ist mit einer Tageskennzeichnung in Form sich abwechselnder rot-weißer Farbfelder zu versehen.
- 1.12 Um die Dachfläche herum ist eine Absturzsicherung mit einer Tiefe von mind. 2 m zu installieren. DIN EN 1263-2 i. V. m. BGR 179 ist zu beachten. Die Absturzsicherungen dürfen mit einer Neigung von maximal 4 % nach außen ansteigen.
- 1.13 Es ist ein beleuchteter und befeuerter Windrichtungsanzeiger zu installieren. Dieser ist gemäß Plan Nr. 3 südlich der Flugbetriebsfläche an der Aufzugsüberfahrt in der üblichen Beschaffenheit und Farbe in erhöhter Position so anzubringen, dass er außerhalb der festgelegten An- und Abflugflächen liegt und die Windverhältnisse nahe der FATO und auf dem Vorfeld ohne Verfälschung durch störende Luftströmungen (z.B. Rotorabwinde) anzeigen kann. Sowohl aus der Luft als auch von der Flugbetriebsfläche aus muss er gut sichtbar sein.
- 1.14 Wegen der Besonderheit der Höhenlage der Flugbetriebsfläche sollte im Vorraum zudem eine sog. Wind-/Temperaturmessenrichtung mit Anzeige installiert werden, von der von den Piloten im Rahmen der Flugvorbereitung die tatsächlichen Windrichtungsverteilungen und die aktuellen Temperaturen abgelesen werden können.
- 1.15 Die für die Durchführung eines sicheren Flugbetriebes erforderlichen Einrichtungen (z. B. Feuerlösch- und Rettungsgeräte) sowie Unterlagen (z.B. Hauptflugbuch) sind direkt am Landeplatz unterzubringen. Ein Brandmelder ist in unmittelbarer Nähe zu den Feuerlösch- und Rettungsgeräten zu installieren. Darüber hinaus ist eine Fern-

meldeverbindung einzurichten, durch die die zuständigen Dienststellen der Deutschen Flugsicherung, des Deutschen Wetterdienstes, des Rettungsdienstes und der Feuerwehr jederzeit erreichbar sind.

- 1.16 Der Zutritt durch unbefugte Personen zum Hubschrauberlandeplatz und den sonstigen Betriebsflächen ist durch geeignete Maßnahmen (Absperrung, Beschilderung o.Ä.) zu unterbinden.
- 1.17 Es sind mindestens zwei Fluchtwege erforderlich. Neben dem Hauptzugang (Aufzugsanlage) als Fluchtweg ist eine Nottreppe im nördlichen Bereich der Dachplattform vorgesehen. Diese Treppe ist in ihrer Breite so auszulegen, dass man den Landeplatz mit dem Patienten auf der Trage verlassen kann. Zur Kennzeichnung der Fluchtwege sind Schilder/Piktogramme mit Fluchtwegrichtung anzubringen. Die Fluchtwegtreppe ist zu beleuchten, die Beleuchtung zusammen mit der Befuerung des Landeplatzes zu schalten.
- 1.18 Die Hubschrauberlandefläche sowie die diese umgebenden Dachflächen und Fassaden müssen so beschaffen sein, dass sie den von an- und abfliegenden Hubschraubern verursachten Luftverwirbelungen standhalten. Fenster sind bei An- und Abflügen von Hubschraubern geschlossen zu halten.

## **2. Anlagenbezogene Nebenbestimmungen – Wasserrecht, baulicher Brandschutz**

- 2.1 Hinsichtlich der Anlagen für die Oberflächenentwässerung sind gängige Regelwerke (z.B. zur Regenwasserbewirtschaftung) bzw. im Falle einer möglichen Indirekteinleitung des Oberflächenwassers in das öffentliche Kanalnetz die Anforderungen der kommunalen Entwässerungssatzung zu beachten.
- 2.2 Die gesamte Dachfläche ist ordnungsgemäß zu entwässern. Im Schadensfall auslaufender Treibstoff und Wasser gefährdende Flüssigkeiten dürfen nicht in die Kanalisation und nicht ins Innere des Gebäudes gelangen oder an dessen Seitenwänden herabfließen. Art, konkreter Umfang und Situierung der zur Sicherstellung dieser Maßgaben erforderlichen technischen Anlagen (z.B. Havariebecken, Koaleszenzabscheider) sind in Absprache mit den für Gewässerschutz und Brandbekämpfung zuständigen Stellen festzulegen. Der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist hierüber ein geeigneter Nachweis vorzulegen.
- 2.3 Im Falle der Versickerung kontaminierter Flüssigkeiten ins Erdreich ist ein Erdaustausch erforderlich. Die zuständigen Stellen vor Ort sind unverzüglich zu informieren.
- 2.4 Der Brandschutznachweis/das Brandschutzkonzept des künftigen Gebäudes (Herz-Lungen-Gefäß-Zentrum) muss die Planung des Hubschraubersonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) beinhalten bzw. berücksichtigen (§ 11 BauVorIV).
- 2.5 Die Ebene des Dachlandeplatzes sowie das Dach des künftigen Gebäudes müssen von einer notwendigen Treppe in einem notwendigen Treppenraum erschlossen sein. Dieser notwendige Treppenraum muss einen unmittelbaren Ausgang ins Freie auf der „Feuerwehruzugangsebene“ (i.d.R. Erdgeschoss bzw. Geländeoberfläche) haben (Art.

33 Abs. 3 BayBO i. V. m. Art. 54 Abs. 3 BayBO, zur Abwehr von Nachteilen bei Sonderbauten: hier Krankenhaus).

- 2.6 Die „Dachdecke/n“ unter dem Dachlandeplatz und in einem Umkreis von mindestens 5,00 m um den Dachlandeplatz-Rand herum, muss/müssen als tragende/s und raumabschließende/s Bauteil/e, für eine Brandbelastung von unten nach oben und von oben nach unten, feuerbeständig sein. In dem o. g. Bereich sind „ungeschützte“ Öffnungen (z.B. Rauchableitungsöffnungen) nicht möglich (Art. 54 Abs. 3 BayBO, zur Abwehr von Nachteilen bei Sonderbauten: hier Krankenhaus).
- 2.7 Unter dem Dachlandeplatz und in einem Umkreis von mindestens 5,00 m um den Dachlandeplatz-Rand herum, müssen – mit Ausnahme von bauphysikalisch notwendigen Folien – sämtliche Bauteile und Baustoffe nichtbrennbar sein (z. B. Wärmedämmung). Im o.g. Bereich ist eine begrünte Bedachung nicht möglich. Die Bedachung muss zudem die Anforderungen an eine „harte Bedachung“ erfüllen (Art. 30 Abs. 1 BayBO i. V. m. Art. 54 Abs. 3 BayBO, zur Abwehr von Nachteilen bei Sonderbauten: hier Krankenhaus).
- 2.8 Die gesamte Dachlandeplatz-Konstruktion muss aus nichtbrennbaren Baustoffen errichtet sein (Art. 54 Abs. 3 BayBO, zur Abwehr von Nachteilen bei Sonderbauten: hier Krankenhaus).
- 2.9 Der unter Punkt 6.2 im Luftfahrttechnischen Gutachten festgelegte Fluchtweg über die Nottreppe 1 muss zu einem bauordnungsrechtlichen Rettungsweg führen (Außentreppe, notwendiger Treppenraum). Der Verlauf des Flucht- und Rettungsweges auf der „Dachdecke“ ist zu befestigen und zu sichern (Art. 54 Abs. 3 BayBO, zur Abwehr von Nachteilen bei Sonderbauten: hier Krankenhaus).
- 2.10 Unter Punkt 7.3 des Luftfahrttechnischen Gutachtens wird ein Auffangbehälter zur Aufnahme von Regenwasser, austretender Betriebsstoffe/Treibstoffe und Feuerlöschschaum beschrieben. Der geplante Standort des Behälters ist im Gutachten nicht festgelegt. Der Auffangbehälter ist in unmittelbarer Nähe zur Geländeoberfläche so zu positionieren, dass im Brandfall keine Gefahr für das künftige Gebäude („Herz-Lungen-Gefäß-Zentrum“) besteht. Dies gilt auch für die Rohrleitungen. Um im Brandfall ggf. abgeleitete brennende Betriebsstoffe in diesem Behälter löschen zu können, ist eine Feuerwehrezufahrt mit endständiger Bewegungsfläche unmittelbar beim Auffangbehälter zu errichten. Hierfür sind die „Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr – Stand 2009“ zu beachten und umzusetzen. Um gegebenenfalls Löschmittel in den Behälter einbringen zu können, muss dieser mit einer von außen offenbaren Einbringöffnung versehen werden. Sollte der Behälter über eine geeignete Revisionsöffnung verfügen, so kann diese als Einbringöffnung genutzt werden.
- 2.11 Aus Gründen des Umweltschutzes ist auf die Verwendung/Vorhaltung von flourhaltigen Schaumlöschmitteln unbedingt zu verzichten (vgl. Broschüre des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz „Umweltschonender Einsatz von Feuerlöschschäumen“, August 2018, 2. Auflage). Schaummittel AFFF beinhaltet Fluortenside (flourhaltiges Schaumlöschmittel), die sowohl gesundheits- als auch umweltschädigend sind. Diese Stoffe können durch einen Leichtstoffabscheider in

Auffangbehältern nicht abgeschieden und von Kläranlagen nicht aus dem Abwasser entfernt werden. Sofern dennoch flourhaltiges Schaumlöschmittel verwendet werden soll, ist eine geeignete Löschwasserrückhaltung erforderlich.

### 3. Markierungen und Kennzeichnungen

- 3.1 Bei der Tageskennzeichnung des Hubschraubersonderlandeplatzes sind die Anforderungen der AVV zu beachten. Dies ist gemäß den Darstellungen im Plan Nr. 4 vorliegend gegeben.
- 3.2 Die Hubschrauberflugplatz-Erkennungsmarkierung ist in Form eines roten „H“ in weißem Kreuz mittig auf der Flugbetriebsfläche herzustellen. Der Querbalken des „H“ ist dabei an der bevorzugten Endanflugrichtung auszurichten.
- 3.3 Die TLOF-Markierung ist in Form einer durchgehenden, weißen Linie (0,30 m breit) entlang dem Rand der TLOF (Quadrat 20,60 m x 20,60 m) anzulegen.
- 3.4 Die Höchstmassenmarkierung (06 t) ist mit Ziffern und einem Buchstaben in roter Farbe auszuführen.
- 3.5 Der Dachlandeplatz erhält zudem auf seiner Südseite eine Namensmarkierung mit der Buchstabenkombination „MUC GRH“, um eine eindeutige Identifizierbarkeit herzustellen.
- 3.6 Für die Nachtkennzeichnung/Befeuerung des Hubschraubersonderlandeplatzes sind ebenfalls die Anforderungen der AVV einzuhalten. Dies ist gemäß den Darstellungen im Plan Nr. 4 gegeben.
- 3.7 Für beide Endanflugrichtungen ist jeweils eine Anflugbefeuerung geplant, bestehend aus jeweils drei Rundstrahlfestfeuern in Unterflurbauweise mit weißer Lichtfarbe.
- 3.8 Als TLOF-Randbefeuerung sind 28 grüne Rundstrahlfestfeuer in Unterflurbauweise entlang der Ränder der TLOF in gleichmäßigen Abständen von 2,90 m einzubauen.
- 3.9 Zur Ausleuchtung der Flugbetriebsfläche sind auf dem Rand der Sicherheitsfläche um die FATO/TLOF Flutlichtstrahler zu installieren. Diese dürfen mit Blick auf Nr. 3.2.2.4 der AVV eine Höhe von 25 cm nicht überschreiten und sind brechbar auszuführen. Sie sind so zu positionieren, dass Hubschrauberführer im Flug oder sich auf der Fläche aufhaltendes Personal nicht geblendet werden und möglichst wenig Schattenwurf auf dem Landeplatz und den sonstigen Betriebsflächen entsteht. Die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke der Flutlichtbeleuchtung soll – gemessen an der Oberfläche des Vorfeldes – mindestens 10 Lux betragen. Die Anforderungen der AVV an Flutlichtscheinwerfer sind zu beachten.
- 3.10 Die mit Hindernisbeleuchtung zu versehenen Gebäudeteile ergeben sich aus dem Plan Nr. 2. Es sind Einzel- oder Doppelhindernisfeuer als rote Rundstrahl-Festfeuer mit einer mittleren Lichtstärke von mindestens 10 cd im vertikalen Strahlbereich (-2° bis +10°) zu installieren. Bei Einzelhindernisfeuern ist die Verwendung von LED-

Leuchtmitteln zulässig, sofern deren Betriebsdauer erfasst wird und bei Erreichen von 5 % der prognostizierten Restbetriebsdauer die Leuchtmittel ersetzt werden.

Mögliche bereits vorhandene Hindernisfeuer können weiterhin verwendet werden. Sie sind allerdings an die Steuerung des neuen Landeplatzes anzuschließen, damit sie auch gemeinsam eingeschaltet werden können.

- 3.11 Die Befuerung der Flugbetriebsflächen (Unterflurfeuer, Flutlichtscheinwerfer) muss so auf mehrere Stromkreise eines Stromnetzes verteilt angeschlossen sein, dass bei Ausfall eines Stromkreises der Eindruck des Gesamtbefuerungsbildes erhalten bleibt.
- 3.12 Die gesamte Befuerung ist an eine Sicherheitsstromversorgung anzuschließen.
- 3.13 Die Befuerung ist im Falle des Flugbetriebs bei Dunkelheit sowie auch tagsüber bei schlechter Sicht zu betreiben.
- 3.14 Hinweis zu Markierung/Befuerung:

Der bestehende Bodenlandeplatz im westlichen Bereich des Klinikareals in Großhadern ist bereits durch ein Hubschrauberflugplatz-Leuchtfeuer gekennzeichnet. Die Installation eines eigenen Leuchtfeuers für den Dachlandeplatz ist nicht erforderlich.

#### **4. Hindernisfreiheit**

- 4.1 Die Hindernisfreiheit muss entsprechend den Anforderungen der AVV gewährleistet sein.
- 4.2 Erforderliche Hinderniskennzeichnungen von weiteren Gebäuden, Kränen, Baustelleneinrichtungen etc. sind im Einzelfall in Abstimmung mit dem Planersteller und dem Luftamt Südbayern zu prüfen und festzulegen.

#### **5. Flugbetrieb**

- 5.1 Flugbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn eine Gefährdung von Personen und Sachen ausgeschlossen ist. Bei Flugbetrieb dürfen sich keine Personen und Hindernisse im Bereich der FATO, der sonstigen Betriebsflächen sowie in den An- und Abflugflächen befinden.
- 5.2 Ein Hauptflugbuch ist zu führen, in dem die einzelnen Starts und Landungen mit folgenden Eintragungen deutlich lesbar nachzuweisen sind: Datum, Uhrzeit, Kennzeichen des Hubschraubers, Art des Fluges, Anzahl der mitfliegenden Personen.
- 5.3 Für den antragsgegenständlichen Dachlandeplatz ist eine Flugplatzbenutzungsordnung zu erstellen. Diese muss mit Blick auf das komplexe flugbetriebliche Geflecht zwischen bestehendem Bodenlandeplatz und neuem Dachlandeplatz insbesondere auch betriebliche Regelungen zur gefahrlosen Abwicklung von Nutzungskollisionen

beim Aufeinandertreffen zweier oder mehrerer Rettungshubschrauber enthalten. Dieses Dokument ist vor Aufnahme des Flugbetriebs am Dachlandeplatz der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zur Genehmigung vorzulegen und anschließend in der Flugplatzakte aufzubewahren. Weiterhin ist es in den für die Zivilluffahrt einschlägigen Regelwerken zu veröffentlichen. Darüber hinaus ist dieses Dokument den Luftrettungsunternehmen, die den Landeplatz nutzen, zur Kenntnis zu geben.

## 6. Feuerlösch- und Rettungswesen

6.1 Die AVV, die Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen vom 01.03.1983 (NfL I-72(83)), geändert am 11.10.1983 (NfL I-199/83) sowie das Arbeitsblatt des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 15.11.2000 „Hinweise zum Brandschutz auf Hubschrauber-Sonderlandeplätzen (HSL) und Landeplätzen für Rettungshubschrauber (LRH)“ sind zu beachten.

6.2 Der Hubschraubersonderlandeplatz wird von Hubschraubern bis zu einer Länge von 15 m benutzt und fällt somit unter die Brandschutzkategorie H1.

6.3 Folgende Löschmittel sind vorzuhalten:

- Hauptlöschmittel: Löschschaum der Mindestleistungsstufe B (Vorhaltung von mindestens 2.500 l Wasser; Ausstoßrate der Schaumlösung mindestens 250 l/min);
- Zusatzlöschmittel: 23 kg Trockenlöschmittel oder 45 kg CO<sub>2</sub>, verteilt auf mehrere handlichere Feuerlöscher.
- 2 CO<sub>2</sub>-Löscher mit je 5 kg Inhalt für Kleinbrände z.B. in der Bordelektronik

Für die Ausbringung des Hauptlöschmittels sind vorliegend drei Auswurfeinrichtungen (Löschmonitore) sowie eine Schlauchleitung mit Mehrzweckstrahlrohr geplant. Damit muss es möglich sein, Schaum mit der Ausstoßrate von 250 l/min für mindestens 10 min. auszubringen und jeden Bereich der Flugbetriebsflächen zu erreichen.

6.4 Nach Abschluss der Installation der Feuerlöscheinrichtungen muss die tatsächliche Leistungsfähigkeit der einzelnen Einrichtungen in einem Praxistest geprüft und gegenüber der Genehmigungsbehörde nachgewiesen werden.

6.5 Nachfolgende Rettungsgeräte sind als Mindestausstattung in unmittelbarer Nähe zur Flugbetriebsfläche ebenfalls vorzuhalten:

- 1 Gurttrennmesser
- 1 Feuerwehrraxt
- 1 Handblechschere
- 1 Handsäge (Fuchsschwanz)
- 1 Handmetallsäge
- 1 Bolzenschneider
- 1 Alu-Anstelleiter ca. 2,0 m
- 2 Brandschutzhelme DIN EN 443 (mit Visier und Nackenschutz)
- 2 Handlampen, aufladbar

- 1 Einreißhaken mit Stiel
- 1 Löschdecke DIN 1869:2001 (vorher 14155L)
- 2 Paar 5-Finger-Schutzhandschuhe aus flammwidrigem und hitzebeständigem Gewebe
- 1 Krankentrage
- 1 Rettungsdecke für Verletzte
- 2 Wolldecken
- 1 Verbandskasten VK DIN 14142
- 1 Verbrennungsset für Brandverletzte
- 4 Rettungsfolien
- 1 Feuerwehrjacke - Universalgröße

Zudem wird die Vorhaltung folgender Rettungsgeräte empfohlen:

- 2 Feuerwehrschatzausrüstungen inkl. Sicherheitsschuhen und Sicherheitsstiefeln
- 1 Glassäge
- 1 Transportunterwagen (ggf. faltbar) für die Krankentrage aus H-135-Helikoptern (zuvor Eurocopter EC 135), da diese kein eigenes Fahrgestell hat

- 6.6 Ausreichende Mengen an Ölbindemitteln sind vorzuhalten.
- 6.7 Die Löschanlage ist an die Sicherheitsstromversorgung anzuschließen.
- 6.8 Eine Brandmeldeanlage (Feuermelder) ist zu installieren, damit im Schadensfall ein direkter Alarm bei der zuständigen Feuerwehr von Dritten ausgelöst werden kann.
- 6.9 Mit den örtlich zuständigen Sicherheitsbehörden und der zuständigen Feuerwehr ist ein Alarmplan zu erstellen, stets auf dem neuesten Stand zu halten und an geeigneter Stelle gut sichtbar anzubringen.
- 6.10 Während des Flugbetriebes muss mindestens eine im Einsatz der Feuerlösch- und Rettungsgeräte sachkundige Person am Hubschraubersonderlandeplatz anwesend sein, die den Flugbetrieb beaufsichtigen kann. Diese Person muss Zugang zu allen notwendigen Feuerlösch-, Rettungseinrichtungen und zum Telefon haben, um die zuständigen Stellen des Rettungsdienstes und der Feuerwehr erreichen zu können.

Im Schadensfalle muss die sachkundige Person wirksame Ersthilfe leisten, einen Brand melden und den Brand bekämpfen können. Eine sofortige Eingriffszeit ist dabei sicherzustellen. Die Überwachung des Landeplatzes kann über Video-Kameras erfolgen.

Die sachkundige Person ist durch geeignete Fachkräfte erfolgreich im Gebrauch der vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte zu unterweisen. Ein Nachweis hierüber ist vorzulegen. Mit der/den sachkundige(n) Person(en) ist – möglichst in Kooperation mit der zuständigen Feuerwehr – mindestens einmal jährlich eine Übung an den Feuerlösch- und Rettungsgeräten (mit Wasserbetrieb) durchzuführen und zu protokollieren.

## 7. Schutz vor Fluglärm

- 7.1 Unnötige Standlaufzeiten und Schwebeflüge sind aus Lärmschutzgründen zu vermeiden.
- 7.2 Die An- und Abflüge haben nach Möglichkeit innerhalb der in den Plänen dargestellten An- und Abflugflächen zu erfolgen.
- 7.3 Um Überflüge über Wohngebiete weitestgehend zu vermeiden, sind An- und Abflüge – soweit dies mit Blick auf die Flugsicherheit nicht ausgeschlossen ist – zum/vom Dachlandeplatz aus/in Richtung Westen durchzuführen.
- 7.4 Spätestens zum 28.02. jedes Jahres ist dem Luftamt Südbayern unaufgefordert eine statistische Erhebung über alle im abgelaufenen Jahr durchgeführten Flugbewegungen – differenziert nach Tag-/Nachtflügen bzw. Boden-/Dachlandungen – vorzulegen.
- 7.5 Erreicht oder überschreitet die Summe der jährlichen Starts und Landungen am Klinikum München-Großhadern entweder
  - eine Anzahl von 5.035 Flugbewegungen im Tageszeitraum (06.00 Uhr – 22.00 Uhr),
  - oder 1.165 Flugbewegungen im Nachtzeitraum (22.00 Uhr – 06.00 Uhr),

jeweils bezogen auf ein Kalenderjahr, erstmalig, so ist der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – eine aktualisierte gutachterliche Prognose der künftigen Fluggeräuschemissionen vorzulegen. Das Prognosejahr soll hierbei dem Jahr der Erstellung des Gutachtens plus zehn Jahre entsprechen. Für diesen Fall bleiben weitere Schallschutzmaßnahmen vorbehalten.

- 7.6 Zur Gewährleistung eines angemessenen Lärmpegels in den Aufenthaltsräumen auf dem Areal des Universitätsklinikums – hierunter fallen Wohn- und Schlafräume einschließlich Übernachtungs- und Bettenräume sowie Untersuchungs-, Behandlungs- und Operationsräume – ist unter Verwendung der lärmgutachterlichen Erkenntnisse und unter Beteiligung des medizinischen Personals zu prüfen, ob der bauliche Zustand der Fenster ausreichend ist oder ob ggf. Nachrüstungen notwendig sind.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist über das Ergebnis der Prüfung und die ggf. notwendigen Maßnahmen zu informieren.

## 8. Sonstiges

- 8.1 Sämtliche Flugbetriebsflächen sowie die Zufahrtswege zum Hubschrauberlandeplatz sind im Winter schnee- und eisfrei zu halten. Taumittel mit chemischen Zusätzen sind nicht erlaubt.
- 8.2 Eine Flugplatzakte ist zu führen, worin u.a. die vorliegende luftverkehrsrechtliche Genehmigung, nachträgliche Änderungen, auf den Hubschraubersonderlandeplatz be-



zogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde, der Alarmplan und die Flugplatzbenutzungsordnung gesammelt aufzubewahren sind.

- 8.3 Der Abschluss einer Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden (einschließlich der sachkundigen Person nach Nr. A.V.6.10 dieses Bescheides) über eine angemessene Deckungssumme wird empfohlen. Die Höhe der Deckungssumme soll in Absprache mit dem Versicherungsunternehmen festgelegt werden.
- 8.4 Bestehende und künftige bauliche Anlagen, welche sich im Umgriff der Flugbetriebsflächen und im Bereich der An- und Abflugflächen befinden, müssen den durch startende/landende Hubschrauber verursachten physikalischen Auswirkungen (Rotorabwinde) standhalten.
- 8.5 Veränderungen am Zustand des Hubschraubersonderlandeplatzes, am Betriebszustand der zugehörigen Einrichtungen und Anlagen sowie Informationen, welche für den Flugbetrieb von Bedeutung sind, vor allem bauliche Veränderungen im An- und Abflugsektor (auch soweit es sich um vorübergehende Hindernisse, z.B. Baukräne, handelt), müssen der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – unverzüglich angezeigt werden (E-Mail: luftamt@reg-ob.bayern.de, Fax: 089/2176-2979).
- 8.6 Auf Verlangen ist den Mitarbeitern/innen der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – jederzeit Zutritt zum Hubschraubersonderlandeplatz und den zugehörigen Räumlichkeiten sowie Einsicht in das Hauptflugbuch und in die Flugplatzakte zu gewähren.

#### **VI. Auflagenvorbehalt:**

Die Festlegung weiterer Auflagen im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs sowie zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, insbesondere aus Gründen des Schutzes vor Fluglärm, bleibt vorbehalten.

#### **VII. Widerrufsvorbehalt**

Es bleibt vorbehalten, diese Genehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen, wenn sich die Anforderungen für die Genehmigung von Hubschrauberflugplätzen sowie zu deren Anlage und Betrieb, insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19.12.2005 (veröffentlicht in BAnz. Nr. 246a vom 29.12.2005 sowie in NfL I – 36/06), ändern und eine Anpassung des Hubschrauberdachlandeplatzes an solche veränderten Anforderungen nicht möglich ist.

#### **VIII. Kostenentscheidung**

Das Staatliche Bauamt München 2 hat als Antragsteller die Kosten des Verfahrens zu tragen. Über die Festsetzung der Kosten wird gesondert entschieden.

## **B.**

### **Hinweise:**

1. Diese Genehmigung ersetzt nicht evtl. nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Genehmigungen oder Erlaubnisse.
2. Die Bestellung von Personen nach Ziffer A.V.6.10 dieses Bescheides entbindet nicht von der Verantwortung für die ordnungsgemäße Anlegung und Unterhaltung des Hubschraubersonderlandeplatzes und die sichere Durchführung des Flugbetriebes sowie von der Beachtung der sonstigen für die Luftfahrt geltenden Bestimmungen und Anordnungen.
3. Der Hubschraubersonderlandeplatz darf erst in Betrieb genommen werden, wenn dies aufgrund einer Abnahmeprüfung gestattet worden ist (§§ 44 Abs. 1, 53 Abs. 1 LuftVZO). Die Abnahmeprüfung ist bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – rechtzeitig zu beantragen.
4. Vor Inbetriebnahme des Landeplatzes ist das diesem Bescheid im Entwurf beiliegende Sicherungskonzept auszufüllen und durch das Luftamt Südbayern in Kraft zu setzen (Art. 4 Abs. 4 der VO (EG) 300/2008 vom 11.03.2008 i.V.m. Art. 1 der VO (EU) 1254/2009 vom 18.12.2009).
5. Beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen (§§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 41 Abs. 1 LuftVZO).
6. Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden (§ 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG, §§ 48, 53 Abs. 1 LuftVZO).
7. Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig den schriftlichen, vollziehbaren Auflagen einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1 LuftVG zuwiderhandelt (§ 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG).

## C.

### Gründe:

#### I.

##### 1. Antrag und Antragsbegründung:

Das Staatliche Bauamt München 2 stellte bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – mit Schreiben vom 19.10.2018 einen Antrag auf Erteilung der Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) für das Universitätsklinikum München-Großhadern. Diesem lagen insbesondere ein Gutachten über die Geländeeignung des freien Sachverständigen für Hubschrauberlandeplätze, Herrn Dipl.-Ing. (FH) Peter Becker, vom 02.07.2018, zuletzt überarbeitet am 05.10.2018, mit den dieser Genehmigung beigelegten Plandarstellungen sowie eine schalltechnische Untersuchung des Dipl.-Ing. Martin Wenker vom 08.10.2018, überarbeitet am 29.11.2018 und am 30.09.2019, bei.

Der neue Dachlandeplatz soll im Rahmen der umfassenden baulichen und infrastrukturellen Um- und Neugestaltung des Universitätsklinikums auf dem neu zu errichtenden Herz-Lungen-Gefäß-Zentrum (HLG-Zentrum) in unmittelbarer Nähe zur zentralen Notaufnahme im 2014 eröffneten Operativen Zentrum (OPZ) entstehen. Dabei soll der bereits vorhandene Bodenlandeplatz für Hubschrauber im Westen des Campus weiterhin betrieben werden; auch die dort vorhandene Station für den Rettungshubschrauber „Christoph München“ soll bestehen bleiben.

Durch die Ankoppelung des neuen Dachlandeplatzes an die Notaufnahme sollen die medizinischen Abläufe wesentlich verbessert werden, insbesondere müssen schwerstverletzte Patienten dann nicht mehr in einen Rettungswagen für den Zwischentransport umgelagert werden und können noch sicherer und schneller der umfassenden Notfallversorgung zugeführt werden.

Wie schon der bestehende Bodenlandeplatz soll auch der neue Dachlandeplatz ausschließlich der Durchführung von Hubschrauberflügen im Rahmen des Rettungsdienstes, Katastrophenschutzes und Krankentransportes und damit in Zusammenhang stehenden Flügen wie dem Transport von Spezialisten, medizinischem Gerät, Arzneimitteln, Blutkonserven und Transplantaten dienen und für den Flugbetrieb am Tage und in der Nacht ausgerichtet sein.

##### 2. Behördenbeteiligung:

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – bat folgende Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zu dem Antrag:

- Landeshauptstadt München
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUSBw)
- Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde
- Wasserwirtschaftsamt München

Von Seiten des BAIUSBw, der Höheren Landesplanungsbehörde und des Wasserwirtschaftsamts München wurden keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben erhoben.

Die DFS trug vor, dass die Sicherheitsfläche in ihren Ausmaßen nicht uneingeschränkt den unter Punkt 3 der AVV formulierten Anforderungen für diese Fläche entspreche. Wegen der Planung einer runden Sicherheitsfläche um eine eckige FATO rage die Sicherheitsfläche in den Ecken über den tragenden Rand der Betriebsfläche geringfügig hinaus. Im Hauptan- und -abflug stünde demgegenüber mit bis zu 7,7 m entsprechend mehr Sicherheitsfläche zur Verfügung. Die Einholung des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu dieser Abweichung von der AVV werde empfohlen.

Die Landeshauptstadt München lehnte das Vorhaben vor allem aus Gründen des Lärmschutzes ab. Aufgrund zu erwartender erheblicher nachteiliger Auswirkungen auf die benachbarten Wohngebiete seien weitere Untersuchungen – insbesondere mit Blick auf alternative Flugrouten – notwendig. In diesem Zusammenhang erging auch der Hinweis auf sich im Umfeld des geplanten Dachlandeplatzes befindliche städtische Grundstücke und Einrichtungen, welche durch den Flugbetrieb in ihrer Funktionsfähigkeit nicht zu stark beeinträchtigt werden dürften. Weiterhin gab die Landeshauptstadt München brandschutztechnische Hinweise und Auflagen zur Berücksichtigung im Verfahren vor.

### 3. Bürgerbeteiligung:

Darüber hinaus wurde der Antrag von der Landeshauptstadt München am 21.01.2019 in deren Amtsblatt und in den amtlichen Teilen der Süddeutschen Zeitung und des Münchner Merkur in ortsüblicher Weise bekannt gemacht. Der Antrag mit Gutachten und Plänen lag im Zeitraum vom 29.01.2019 bis 28.02.2019 zur öffentlichen Einsichtnahme in den Amtsräumen der Landeshauptstadt aus. Zusätzlich wurde er auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern allgemein zugänglich gemacht und ist dort bis auf Weiteres uneingeschränkt einsehbar.

Die gesetzliche Einwendungsfrist endete am 14.03.2019. Wegen des über diesen Zeitraum hinaus anhaltenden erheblichen Interesses und Vortragsbedürfnisses der betroffenen Bürgerinnen und Bürger erklärte sich die Genehmigungsbehörde bereit, auch nach dieser Frist eingehende Einwendungen und sonstige Zuschriften – selbst wenn sie nicht dem Erfordernis der Schriftform entsprachen – im Rahmen der Entscheidung über den Antrag gleichermaßen zu berücksichtigen.

Zuletzt lagen der Behörde schriftliche Einwendungen von 464 Personen vor. Hierin wurden im Wesentlichen folgende Gesichtspunkte vorgetragen:

- Der geplante Hubschrauberlandeplatz mit seinen hauptsächlich über Wohngebiete verlaufenden An- und Abflugflächen verursache unzumutbare Lärmbelastungen – dies vor allem im Zusammenspiel mit anderen stets zunehmenden Lärmquellen wie z.B. Straßen, Liefer- und Baustellenverkehr sowohl bei Tage als auch insbesondere in der Nacht. Dies habe erhebliche negative Auswirkungen auf die Gesundheit und die Lebensqualität der dort wohnenden Menschen. Der zu erwartende Mehrwert durch die Anlage des zusätzlichen Dachlandeplatzes z.B. durch eine Verkürzung der Transportwege für die Patienten mit entsprechender Zeitersparnis stünde in einem eklatanten Missverhältnis zu einer viele tausend Anwohner betreffenden unzumutbaren Mehrbelastung durch Lärm- und Schadstoffimmissionen.
- Die schalltechnische Untersuchung selbst leide an erheblichen systematischen Mängeln und stelle damit die künftige Lärmsituation unrichtig dar. Insbesondere fehle eine kumula-

tive Betrachtung aller in der Umgebung des Großhaderner Klinikums auftretenden Lärmarten.

- Angesichts des vorhandenen und für den Bedarf des Klinikums ausreichenden Bodenlandeplatzes sei kein zusätzlicher Dachlandeplatz notwendig.
- Vorausgesetzt, es bestünde tatsächlich ein Bedarf für den zusätzlichen Dachlandeplatz, so sei aus dem Antrag jedenfalls nicht ersichtlich, ob bzw. welche Alternativstandorte bzw. Alternativrouten geprüft worden seien. Angesichts der vorgelegten Planung werde bezweifelt, dass es nicht wesentlich besser geeignete und lärmschonendere Varianten für den neuen Landeplatz, die An- und Abflugflächen sowie die Umsetzrouten zwischen Dach- und Bodenlandeplatz geben würde.
- Die der Fluglärmrechnung zugrundeliegende Prognose über die künftig zu erwartende Anzahl von Starts und Landungen auf dem Dachlandeplatz beruhe auf falschen, unvollständigen bzw. widersprüchlichen Aussagen. So seien z.B. nur die vom heimischen Christoph München durchgeführten Flüge in der Prognose enthalten, nicht jedoch diejenigen von Fremdhubschraubern. Letztlich sei davon auszugehen, dass im Ergebnis noch mehr Flugbetrieb und damit auch Fluglärm generiert würden als im Antrag beschrieben.
- Der zusätzliche Flugverkehr vom/zum geplanten Dachlandeplatz fördere weiterhin den Schadstoffeintrag in die Umwelt – dies auch unter Berücksichtigung anderer stets zunehmender Schadstoffquellen wie z.B. Straßenverkehr. Durch die Beleuchtung und Nachtkennzeichnung des Landeplatzes sowie die Hubschrauberscheinwerfer sei angesichts der niedrigen Überflughöhen des Hubschraubers über Wohngebiete auch mit Belästigungen durch Lichtimmissionen zu rechnen.
- Die das Gesamtkonzept des Klinikums Großhadern betreffenden Planungsfehler aus der Vergangenheit – wie z.B. die Tatsache, dass das neue OPZ mit neuer Notaufnahme seinerzeit zur Verkürzung der Transportwege nicht so nah wie möglich an den bestehenden Bodenlandeplatz gebaut worden sei – dürften sich nun nicht zu Lasten der Bürger fortsetzen.
- Eine mögliche Beeinträchtigung der Natur, insbesondere der Insekten- und Vogelwelt durch Abgas-, Lärm- und Lichtimmissionen der Hubschrauber, stehe zu befürchten und sei fachlich zu untersuchen.
- Wegen des Überflugs dicht bebauter Siedlungen und fehlender Notlandeflächen bestünde ein erhöhtes Risiko für Leib und Leben der Anwohner/innen bei möglichen Hubschrauberabstürzen.
- Der Stadtteil Großhadern werde durch die zusätzlichen Belastungen mit Lärm- und Schadstoffimmissionen erheblich abgewertet. Für die Anwohner/innen sei dies mit finanziellen Einbußen, z.B. wegen einer Wertminderung des Wohn- bzw. Mieteigentums, verbunden.
- Im Vorfeld der Antragstellung sei nicht bzw. nicht hinreichend über den geplanten Dachlandeplatz und dessen negative Folgen für die Umgebung informiert worden. Den betroffenen Anwohnern/innen habe man damit die Möglichkeit vorenthalten, sich bereits

frühzeitig gegen die Planungen zur Wehr zu setzen. Insofern sei auch die Einwendungsfrist zu kurz gewesen.

- Für das vorliegende Vorhaben sei ein Planfeststellungsverfahren mit Erörterungstermin durchzuführen gewesen. Insbesondere dürfe der Landeplatz nicht isoliert, sondern müsse im Zusammenhang mit der Gesamtumgestaltung und Erweiterung des Klinikums Großhadern betrachtet werden.
- Zudem sei die Planungsreife für die luftverkehrsrechtliche Genehmigung nicht gegeben, da für das HLG-Zentrum mit Dachlandeplatz noch keine Baugenehmigung vorliege. Die derzeitige Planung beruhe lediglich auf einer unverbindlichen Machbarkeitsstudie.
- Nicht zuletzt sei die Nachreichung weiterer Unterlagen bzw. die Durchführung diverser zusätzlicher Prüfungen wie z.B. eine Umweltverträglichkeitsprüfung, lärm- und schadstoffmedizinische Gutachten, eine Lärmbetrachtung unter Einbeziehung aller vorhandenen Lärmquellen und ein flugklimatologisches Gutachten erforderlich.

#### 4. Erneutes Beteiligungsverfahren nach Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung:

Bei der Sichtung der Einwendungen wurde vor allem deutlich, dass die in der Öffentlichkeit zur Kenntnis gebrachten schalltechnischen Untersuchung mit Stand vom 29.11.2018 angewandte Methodik mit maximal konservativer Fluglärmrechnung unter der Annahme, dass jeder Rettungseinsatz über den Dachlandeplatz zzgl. vorangehender bzw. nachfolgender Umsetzungsbewegung zwischen Dach- und Bodenlandeplatz abgewickelt werde, in der Bevölkerung offensichtlich zu Unklarheiten und Irritationen geführt hatte. In Reaktion darauf ließ der Antragsteller die schalltechnische Untersuchung in Rücksprache mit der Genehmigungsbehörde überarbeiten. Dabei wurden die Datengrundlagen, insbesondere die Angaben zu den Flugbewegungen, differenzierter aufbereitet. Ebenso stützte sich die Untersuchung nunmehr auf ein Fluglärmsszenario unter Zugrundelegung des tatsächlich zu erwartenden Flugverkehrs am Boden- und am Dachlandeplatz.

Zu dieser geänderten schalltechnischen Unterlage mit Stand vom 30.09.2019 wurden die Landeshauptstadt München und wegen deren im Ausgangsverfahren bekundeten Interesses auch die Gemeinde Planegg angehört.

Die Landeshauptstadt München trug auch in Bezug auf die geänderte Unterlage vor, dass aufgrund der durch den neuen Dachlandeplatz zu erwartenden Lärmentwicklung nachteilige Auswirkungen auf die benachbarten Wohngebiete zu befürchten seien. Weiterhin werde in der schalltechnischen Untersuchung nicht auf die Landeplatz-Fluglärmleitlinie als Orientierungshilfe eingegangen. Wäre diese als Erkenntnisquelle herangezogen worden, wären nach Einschätzung der Landeshauptstadt an einigen der ausgewählten Immissionspunkte Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 von bis zu 9 dB(A) zu erwarten. Bei einer dann eingetretenen Überschreitung der Orientierungswerte um mehr als 5 dB(A) seien entsprechende Schallschutzmaßnahmen einzuleiten.

Die Gemeinde Planegg erhob keine Einwendungen gegen das Vorhaben, da aus ihrer Sicht keine direkte Beeinträchtigung kommunaler Belange erkennbar sei. Die prognostizierte Zunahme der Hubschraubereinsätze am Klinikum Großhadern stelle für die Gemeinde jedoch ein Maximum dar, bei dessen Überschreitung sie sich die Prüfung rechtlicher Schritte vorbehalte.

Darüber hinaus wurde die geänderte schalltechnische Untersuchung wie schon im Ausgangsverfahren in der Landeshauptstadt München nach ortsüblicher Bekanntmachung im Zeitraum vom 18.11.2019 bis 17.12.2019 zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt und zugleich auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern veröffentlicht. Einwendungen konnten fristgemäß bis zum 31.12.2019 erhoben werden.

Von der Möglichkeit, Einwendungen zu erheben, machten wiederum 53 Personen Gebrauch. In Bezug auf dieses zweite Beteiligungsverfahren und die geänderte schalltechnische Unterlage wurden – anknüpfend an die bereits im Ausgangsverfahren erhobenen Einwendungen – insbesondere noch folgende Aspekte vorgetragen:

- Die im Rahmen des ersten Beteiligungsverfahrens gegen die schalltechnische Untersuchung geäußerten Bedenken seien durch die Überarbeitung nicht ausgeräumt worden. Nach wie vor seien die Berechnungsgrundlagen und Eingangsdaten willkürlich ausgewählt und in keiner Weise plausibel. Damit sei die Unterlage auch in der überarbeiteten Fassung systematisch mangelhaft und ungeeignet, als Grundlage für die beantragte luftverkehrsrechtliche Genehmigung herangezogen zu werden.
- Dies betreffe wiederum insbesondere die Prognose zu den künftig am Klinikum Großhadern voraussichtlich stattfindenden Flugbewegungen. Nach wie vor sei nicht nachvollziehbar, auf welchen Datenquellen die angenommenen Flugbewegungszahlen bzw. auch deren prozentuale Verteilung auf Boden- und Dachlandeplatz fußen würden. Es liege der Verdacht nahe, dass es hierzu überhaupt keine bzw. nur unzulängliche Aufzeichnungen gebe und die Annahmen daher vom künftigen Landeplatzbetreiber, welcher sich den Landeplatz wünsche, rein spekulativ getroffen worden seien.
- Im überarbeiteten Gutachten seien die Lärmwerte – äquivalente Dauerschall- und Maximalpegel – an den einzelnen Immissionspunkten reduziert worden. Dies liege offensichtlich daran, dass bei der Berechnung beider Pegelwerte die Anzahl der Flugbewegungen einfließe. Da bereits die Annahmen der Flugbewegungen nicht nachvollziehbar bzw. unrichtig seien, gelte dies erst Recht für die Berechnung der Lärmwerte. Das Gutachten sei insoweit völlig unbrauchbar.
- Im Übrigen sei das Beteiligungsverfahren z.B. wegen ungünstig gelegter und zu kurzer Einwendungsfristen nicht rechtmäßig geführt worden und müsse wiederholt werden. Dies bedinge, dass die Einwendungsführer angesichts der umfangreichen Antragsunterlagen und der komplexen Thematik daran gehindert worden seien, alle Mängel und Widersprüche in den Antragsunterlagen vollumfänglich aufdecken und aufzeigen zu können. Im Weiteren seien die Antragsunterlagen zeitweise nicht unter dem in der Bekanntmachung veröffentlichten Link abrufbar gewesen.

Um eine fundierte und rechtlich einwandfreie Entscheidung unter Berücksichtigung aller vorgetragener Belange zu dem Vorhaben treffen zu können, fasste die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – im Anschluss an das Beteiligungsverfahren sämtliche eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen detailliert und systematisch in tabellarischer Form zusammen und forderte den Antragsteller auf, im Falle noch offener Fragen bzw. weiterer Prüfungserfordernisse – dies nach Bedarf auch unter Einbeziehung der Fachgutachter – die entsprechenden Ergänzun-

gen und Erläuterungen in der Tabelle vorzunehmen. Das so entstandene Arbeitspapier wurde dem Luftamt Südbayern schließlich mit Datum vom 18.05.2020 vorgelegt und diente der unmittelbaren Vorbereitung der luftrechtlichen Entscheidung.



## II.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist gemäß §§ 31 Abs. 2 Nr. 4 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i.V.m. Art. 9 des Gesetzes über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustGVerk) und § 26 Abs. 1 Nr. 4 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) sowie § 50 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) für den Erlass dieses Bescheides sachlich und örtlich zuständig.

### **1. Formelle Genehmigungsvoraussetzungen**

Die formellen Genehmigungsvoraussetzungen liegen vor.

#### **1.1 Vorliegen der Verfahrensvoraussetzungen**

Die Voraussetzungen für die Durchführung des luftverkehrsrechtlichen Verfahrens gemäß § 6 LuftVG sind gegeben.

##### **1.1.1 Art des Verfahrens**

Der vom Staatlichen Bauamt München 2 mit Schreiben vom 29.10.2018 eingereichte Antrag war im Rahmen eines luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 6 LuftVG zu behandeln. Die Voraussetzungen für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gemäß §§ 8 ff. LuftVG liegen hingegen nicht vor.

Planfeststellungsverfahren sind im Luftverkehrsrecht bei Verkehrsflughäfen oder bei Landeplätzen, für die ein beschränkter Bauschutzbereich nach § 17 LuftVG festgelegt werden soll, durchzuführen (§ 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG). Im Falle des antragsgegenständlichen Hubschraubersonderlandeplatzes, eines Landeplatzes ohne Bauschutzbereich, genügt hingegen das o.g. Genehmigungsverfahren (sog. isolierte luftrechtliche Genehmigung). Insofern war auch kein Erörterungstermin erforderlich. Soweit in Einwendungen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens mit Erörterungstermin gefordert wurde, sind diese daher zurückzuweisen.

Ein Planfeststellungsverfahren war im Übrigen auch nicht deshalb erforderlich, weil für das vorliegende Verfahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung hätte durchgeführt werden müssen. Dies ergab die Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG). Diesbezüglich wird auf Abschnitt C.II.5 dieses Bescheides verwiesen.

##### **1.1.2 Antragsteller**

Bauherr und Antragsteller ist vorliegend der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt München 2. Genehmigungsinhaber und Platzbetreiber ist das Klinikum der Universität München, Anstalt des öffentlichen Rechts.

### 1.1.3 Verfahrensfähigkeit des Antrags

Die vorgelegten Antragsunterlagen entsprechen den Erfordernissen, welche von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – bestimmt wurden (§ 51 Abs. 3 LuftVZO). Entsprechend einer vom Luftamt durchgeführten formellen Vorprüfung waren diese auch verfahrensfähig.

### 1.1.4 Eignung der Gutachter

Anhaltspunkte, die an der Objektivität und Unvoreingenommenheit der beauftragten Gutachter und Sachverständigen zweifeln lassen, sind nicht ersichtlich.

Die in diesem Zusammenhang von Bürgern/innen geäußerten Bedenken, die für die Planung herangezogenen Gutachter seien als nicht öffentlich vereidigte Gutachter nicht objektiv und würden sich bei ihrer Expertise von den Vorgaben und Interessen des Antragstellers leiten lassen, verfangen nicht. Eine öffentliche Vereidigung ist im Übrigen keine normierte Voraussetzung für die Gutachtenerstellung bei Flugplätzen (vgl. § 51 LuftVZO).

Unabhängig davon ist der Ersteller der schalltechnischen Stellungnahme, Herr Wenker, öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Schallimmissionsschutz. Die WENKER & GESING GmbH ist wiederum von der Deutschen Akkreditierungsstelle GmbH (DAkkS) als Prüflaboratorium nach DIN EN ISO/IEC 17025:2005 für die Ermittlung von Geräuschen akkreditiert und eine vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) Nordrhein-Westfalen bekannt gegebene Messstelle nach § 29 b des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG).

### 1.1.5 Planungsreife; Sachbescheidungsinteresse

Die erforderliche Planungsreife für den Erlass dieser Genehmigung ist gegeben.

Dem widersprechenden Einwendungen kann entgegen gehalten werden, dass insbesondere das Vorliegen einer Baugenehmigung für das HLG-Zentrum, auf dem der Hub-schrauberdachlandeplatz errichtet werden soll, für die Durchführung des luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 6 LuftVG und eine Entscheidung hierüber keine Voraussetzung darstellt. Mit der Masterplanung für den Universitätsstandort Großhadern, dessen Teil die Neuerrichtung des HLG-Zentrums mit Dachlandeplatz ist, liegt hierfür jedenfalls eine hinreichende Planungsreife vor.

Im Übrigen äußerte die im Verfahren gehörte Landeshauptstadt München als zuständige Baugenehmigungsbehörde keine Bedenken hinsichtlich der Baugenehmigungsfähigkeit des Gebäudes. Der Antragsteller hatte somit einen Anspruch auf Durchführung des Genehmigungsverfahrens und im Anschluss auf eine Entscheidung über seinen Antrag (sog. Sachbescheidungsinteresse).

## 1.2 Einhaltung der Verfahrensvorschriften

Die luftverkehrsrechtlichen Verfahrensvorschriften – insbesondere im Hinblick auf die Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger – wurden eingehalten.

### 1.2.1 Bürgerinformation im Vorfeld der Antragstellung

Die vom Vorhaben möglicherweise betroffenen Anwohner/innen waren bereits im Vorfeld der Antragstellung über die grundsätzlichen Planungen in Bezug auf den Hubschrauberdachlandeplatz informiert.

In Einwendungen wurde vorgetragen, dass das Bauamt bzw. das Universitätsklinikum vor Antragstellung nicht bzw. nicht hinreichend über die geplante Errichtung des Hubschrauberdachlandeplatzes und dessen Auswirkungen für die Umgebung z.B. in der Presse oder mittels einer Veranstaltung informiert habe. Erstmals habe man zufällig im Rahmen der von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – veranlassten Öffentlichkeitsbeteiligung vom 29.01.2019 bis 28.02.2019, bekannt gemacht am 21.01.2019, hiervon erfahren.

Entsprechend der nachvollziehbaren Ausführungen des Antragstellers wurde die Notwendigkeit eines zusätzlichen Hubschrauberlandeplatzes der Öffentlichkeit erstmals im Rahmen der von der Bürgerinitiative Martinsried initiierten Landtagspetition im Jahre 2015 offengelegt. Die Thematik fand damals auch Eingang in die mediale Berichterstattung (z.B. im Münchner Merkur vom 01.03.2015). Im Zuge der Entwicklung der Neubaukonzeption und der damit feststehenden Errichtung des zusätzlichen Hubschrauberlandeplatzes wurde der Öffentlichkeit und dem Bezirksausschuss Hadern in dessen Sitzung am 23.10.2015 erstmalig davon berichtet. In einer weiteren Bezirksausschusssitzung am 18.06.2018 wurde über die Neubauplanung erneut und vertieft informiert.

Angesichts der o.g. Veranstaltungen sowie der Präsenz der Thematik in den lokalen Medien konnte vorliegend davon ausgegangen werden, dass die Anwohner in Großhadern zum Zeitpunkt der Antragstellung über die grundsätzlichen Planungen für die Umgestaltung des Klinikums sowie den in diesem Kontext geplanten Dachlandeplatz hinreichend unterrichtet waren.

### 1.2.2 Anstoßfunktion der Antragsunterlagen

Die eingereichten Antragsunterlagen erfüllten die im Hinblick auf die Behörden- und Bürgerbeteiligung geforderte Anstoßfunktion, d.h. sie waren geeignet und ausreichend, um die möglicherweise von dem Vorhaben Betroffenen in die Lage zu versetzen, Beeinträchtigungen eigener Rechte und Belange zu erkennen und diese ggf. gegenüber der Genehmigungsbehörde geltend machen zu können. Dies bestätigte sich auch in der Anzahl der Einwendungen sowie der sachlichen und rechtlichen Tiefe des Vortrags.

Im Weiteren boten die Unterlagen nach Art und Umfang die Gewähr, der Genehmigungsbehörde eine Entscheidung über die Rechtmäßigkeit des Vorhabens zu ermöglichen.

Die von Einwendungsführern/innen geforderte Vorlage zusätzlicher Unterlagen wie z.B. weitere Untersuchungen zum Fluglärm, ein flugklimatologisches Gutachten, ein Schadstoffgutachten u.a. waren – dies auch im Hinblick auf vergleichbare Verfahren der Behörde – für die Entscheidung über den vorliegenden Antrag hingegen nicht erforderlich. Die aufgeworfenen Belange konnten ohne zusätzliche Gutachten geprüft werden.

### 1.2.3 Behördenbeteiligung

Die in ihrem Aufgabenkreis möglicherweise betroffenen Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange wurden entsprechend den geltenden Vorschriften von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – jeweils zu dem Verfahren angehört (§ 6 Abs. 5 Satz 1 LuftVG i.V.m. Art. 73 Abs. 3 a BayVwVfG). Von allen beteiligten Stellen wurden Stellungnahmen abgegeben, welche bei der Entscheidung über den Antrag vollumfassend berücksichtigt wurden.

### 1.2.4 Bürgerbeteiligung

Ebenso wurde den durch das Vorhaben möglicherweise betroffenen und interessierten Personen die Gelegenheit eingeräumt, den Antrag in der ursprünglichen und später auch in der überarbeiteten Version infolge der Bekanntmachung und Auslegung persönlich bzw. über Internet einzusehen und sich innerhalb der gesetzten Fristen hierzu zu äußern.

#### 1.2.4.1 *Anwendbare Vorschriften*

Das materielle Beteiligungsrecht für Privatpersonen ergibt sich im isolierten luftrechtlichen Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG in Ermangelung spezieller Vorschriften aus dem Anhörungsrecht des Art. 28 Abs. 1 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG). Privatpersonen sind insoweit Verfahrensbeteiligte nach Art. 13 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG. Die Ausgestaltung der Bürgerbeteiligung selbst jedoch ist hier gesetzlich nicht geregelt und unterliegt damit dem Ermessen der verfahrensführenden Behörde. Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zog vor diesem Hintergrund für die Bekanntmachung und Auslegung der Antragsunterlagen – wie in dessen Verwaltungspraxis bei Anträgen, die auf die Erteilung einer isolierten luftrechtlichen Genehmigung gerichtet sind, üblich – die auf Planfeststellungsverfahren anzuwendenden Vorschriften des Art. 73 Abs. 4 und 5 BayVwVfG analog heran. Damit stellte die Genehmigungsbehörde sicher, dass das Verfahren geregelt, ordnungsgemäß und in Bezug auf die aus Planfeststellungsverfahren bekannten und bewährten Modalitäten für alle Beteiligten berechenbar ablief. Insbesondere standen den Bürgern damit in dem hiesigen Verfahren auch die weitreichenden Beteiligungsrechte des Planfeststellungsverfahrens zur Verfügung. Die diese Rechte einschränkende Regelungen des Art. 73 Abs. 4 Sätze 3 und 4 BayVwVfG (Präklusion) kamen im Übrigen nicht zur Anwendung (siehe u.a. Abschnitt C.II.1.2.4.4).

Da sich die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – somit trotz des Umstands, dass es für das luftrechtliche Genehmigungsverfahren wie oben ausgeführt keine normierten formellen Vorgaben für eine Bürgerbeteiligung gibt und damit Verstöße gegen einzelne Verfahrensschritte des Art. 73 BayVwVfG insoweit i.d.R. unbe-

achtlich wären, zur Einhaltung der für Planfeststellungsverfahren für die Bürgerbeteiligung geltenden Vorschriften des Art. 73 Abs. 4 und 5 BayVwVfG verpflichtet, werden die von Bürgern/innen vorgetragene Einwände, welche die Ordnungsgemäßheit des Verfahrens betreffen, im Folgenden einzeln aufgegriffen, wenn auch zurückgewiesen.

#### *1.2.4.2 Zu kurze Einwendungsfrist*

Von Bürgerseite wurde während des ersten Beteiligungsverfahrens mit Auslegung vom 29.01.2019 bis 28.02.2019 und später auch in Einwendungen geltend gemacht, die von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – angesetzte Einwendungsfrist bis zum 14.03.2019 sei zu kurz gewesen. Von einzelnen Personen wurden im Verfahren entsprechende Verlängerungsanträge mit der Begründung gestellt, noch weitere betroffene Bürger/innen auf das Vorhaben aufmerksam machen und ihnen damit eine adäquate Einwendungserhebung ermöglichen zu wollen.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – orientierte sich im Hinblick auf die Auslegungs- und Einwendungsfristen an Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG. Die Genehmigungsbehörde ist im Interesse einer zügigen Verfahrensgestaltung (Art. 10 Satz 2 Alt. 3 BayVwVfG) berechtigt, das Verwaltungsverfahren durch Fristen, die dann auch nicht verlängert werden, im Hinblick auf die Erhebung von Bürgereinwendungen auf diese Weise zu kanalisieren. Die von der Behörde gewählten Fristen sind auch in anderen Verfahren üblich, z.B. im förmlichen Verfahren nach § 10 des BImSchG.

Die Fristen waren im Übrigen auch ausreichend, um zu dem im Wesentlichen aus zwei Gutachten mit Plänen bestehenden Antrag, die in einem einzigen (schmalen) Ordner Platz fanden, hinreichend substantiierte Einwendungen erheben zu können.

Gleichwohl hat die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – in der Überzeugung, daraus zusätzliche Erkenntnisse im Hinblick auf die Entscheidung über den Antrag schöpfen zu können, vorliegend sowie auch im Falle der zweiten Bürgerbeteiligung alle Zuschriften und Vorträge, auch wenn sie den Form- und Fristvorschriften für Einwendungen nicht entsprachen, ausgewertet und bei der Entscheidung über den Antrag entsprechend gewürdigt. Dadurch war gewährleistet, dass kein/e Einwendungsführer/in hinsichtlich seines/ihres Vortragsbedürfnisses durch Formalitäten eingeschränkt wurde. Dieses beabsichtigte Vorgehen wurde in der Bezirksausschusssitzung am 11.03.2019 und in einer Bürgerversammlung zum Thema Dachlandeplatz am 28.03.2019 von Seiten des Antragstellers und des Klinikums nach Abstimmung mit dem Luftamt auch entsprechend nach außen kommuniziert und schließlich auch in Anspruch genommen.

#### *1.2.4.3 Ungünstig terminierte Einwendungsfrist*

In Bezug auf die zweite Bürgerbeteiligung mit Auslegung vom 18.11.2019 bis 17.12.2019 und Einwendungsfrist bis zum 31.12.2019 wurde wiederum gerügt, dass der Zeitraum für die Einwendungen gegen die geänderte schalltechnische Untersu-

chung z.T. bürgerunfreundlich in die Weihnachtszeit gelegt worden sei und damit nur wenige Werkzeuge für die Einwendungserhebung zur Verfügung gestanden hätten.

Obwohl die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – rechtlich nicht dazu verpflichtet gewesen wäre – insbesondere da sich die auf die Umgebung des geplanten Dachlandeplatzes einwirkenden Lärmwerte im Änderungsgutachten im Gegensatz zur ursprünglichen Fassung nicht erhöhten (vgl. Abschnitt C.II.2.8 dieses Bescheides) –, entschied sie sich dennoch aufgrund des anhaltenden Öffentlichkeitsinteresses nach der ersten Auslegungsphase und nach Vorlage der geänderten Unterlage im Sinne einer maximal bürgerorientierten und transparenten Verfahrensführung dazu, diese zweite Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zu der geänderten Unterlage durchzuführen.

Die Behörde befasste sich dabei eingehend mit der Frage der Terminierung der Auslegungszeiträume und Einwendungsfristen und entschied sich in Abwägung der Interessen des Antragstellers und der Anwohner/innen für die o.g. Termine. Dass die Einwendungsfrist hier am Ende in die Weihnachtszeit fiel und damit ggf. einige Personen urlaubsbedingt abwesend waren, war der Behörde bewusst. Allerdings konnten Einwendungen bereits ab dem ersten Tag der Auslegung erhoben werden (18.11.2019), weshalb vor Beginn der Weihnachtsferien am 23.12.2019 schon beinahe fünf Wochen für die Einwendungserhebung zur Verfügung standen. Unabhängig davon war es angesichts der in der aktuellen Zeit nahezu uneingeschränkten Zugriffsmöglichkeit auf digitale Medien z.B. auch möglich, sich durch die Veröffentlichung auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern von zu Hause oder sogar vom Urlaubsort aus mit dem Antrag auseinanderzusetzen und hiergegen schriftliche Einwendungen zu erheben. Weiterhin ist der Behörde aus der Erfahrung in vergleichbaren Verfahren bekannt, dass es durchaus auch eine Vielzahl an Personen gibt, die sich gerade während der Feiertage bzw. Schulferien mit einem solchen Verfahren beschäftigen.

Auch die Tatsache, dass die Einwendungsfrist am 31.12.2019, also an Silvester endete, begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Silvester fiel 2019 weder auf einen Samstag oder Sonntag noch handelt es sich in Bayern hierbei um einen gesetzlichen Feiertag (vgl. § 193 des Bürgerlichen Gesetzbuches – BGB). Im Übrigen gelten zur Möglichkeit, Einwendungen zu erheben, die vorgenannten Ausführungen.

#### *1.2.4.4 Keine Präklusion im Verfahren nach § 6 LuftVG*

In diesem Kontext wurde auch vorgetragen, die Behörde habe es versäumt, in ihren Bekanntmachungen darauf hinzuweisen, dass auch nach Ablauf der Fristen vorgetragene Einwendungen zu berücksichtigen seien und insoweit keine Präklusion eintrete. Den betroffenen Anwohnern sei dadurch suggeriert worden, dass eine mögliche spätere Klage gegen die luftrechtliche Entscheidung aufgrund des Ausschlusses von z.B. wegen zu kurzer Fristen nicht im Verwaltungsverfahren geäußerter Einwände ggf. geringere Aussichten auf Erfolg haben werde.

Dieser Einwand greift bereits deshalb ins Leere, da im Verfahren nach § 6 LuftVG die das Einwendungsrecht einschränkenden Regelungen in Art. 73 Abs. 4 Sätze 3 und 4 BayVwVfG nicht einschlägig sind. Damit können der vorliegenden luftrechtlichen Entscheidung – im Gegensatz zum Planfeststellungsbeschluss nach §§ 8 LuftVG ff. – schon von Rechts wegen im Rahmen einer möglichen späteren Klage auch jederzeit solche Einwendungen entgegengehalten werden, welche nicht bereits in das Verwaltungsverfahren eingebracht worden waren. Die Einwendungsführer sind insoweit hinsichtlich dieser Einwendungen nicht präkludiert. Demnach war auch ein entsprechender (negativer) Hinweis in der Bekanntmachung nicht erforderlich. Ein Verfahrensfehler liegt damit auch in dieser Hinsicht nicht vor.

#### *1.2.4.5 Eingeschränkte Verfügbarkeit des Antrags im Internet*

Entgegen der Auffassung von Einwendungsführern/innen ist eine Auslegung nicht schon deshalb ungültig, weil die Antragsunterlagen in digitaler Form zeitweise unter einem in der Bekanntmachung genannten konkreten Link nicht einsehbar waren.

Die ortsübliche Bekanntmachung der zweiten Auslegung (18.11.2019 bis 17.12.2019) wurde von der Landeshauptstadt München am 11.11.2019 durch Veröffentlichung in deren Amtsblatt sowie am 14.11.2019 in den amtlichen Teilen der Süddeutschen Zeitung sowie des Münchner Merkur bewirkt. Zusätzlich wurde sie entsprechend den Anforderungen in Art. 27 a BayVwVfG auf den Internetseiten der Landeshauptstadt München veröffentlicht. Die dortige Veröffentlichung enthielt u.a. den Hinweis, dass die ausliegenden Unterlagen für den Zeitraum der Auslegung auch auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern abgerufen werden könnten (vgl. Art. 27 a Abs. 2 BayVwVfG). Damit ist es für die Rechtmäßigkeit der Auslegung unbeachtlich, dass der ebenfalls im vorgenannten Hinweis zusätzlich enthaltene Link auf die Homepage der Regierung von Oberbayern zeitweise wegen einer dortigen Umstellung der Internetsoftware am 02.12.2019 nicht mehr funktionierte. Die Mitteilung des konkreten Links in der Bekanntmachung entsprang keiner gesetzlichen Vorgabe, sondern stellte lediglich eine Zusatzoption dar. Nach dem Bekanntwerden der entfallenen Verknüpfung am 05.12.2019 wurde der Link in der Bekanntmachung der Landeshauptstadt München im Übrigen unverzüglich aktualisiert.

Die auszulegenden Unterlagen waren jedenfalls vorschriftenkonform über den gesamten Auslegungszeitraum hinweg – wenn auch z.T. an einer anderen Stelle als im Link angegeben – auf der Homepage der Regierung von Oberbayern allgemein zugänglich. Die Auslegung ist daher insoweit nicht zu beanstanden.

#### *1.2.4.6 Verweigerung der Akteneinsicht*

Zudem wurde eingewendet, die Auslegung der geänderten schalltechnischen Stellungnahme sei auch deshalb fehlerhaft und müsse wiederholt werden, weil die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – einzelnen Bürgern/innen die nachgefragte Einsicht in die Verfahrensakten verweigert und damit wesentliche Hintergrundinformationen zur geänderten schalltechnischen Stellungnahme wie z.B. einen Herkunftsnachweis bzgl. der Flugzahlen zurückgehalten habe.

Diese Vorträge werden ebenfalls zurückgewiesen. Zunächst verwehrt die verfahrensführende Behörde keinem/r Bürger/in die Akteneinsicht (vgl. Art. 29 BayVwVfG). Die in Rede stehenden beiden Akteneinsichtsgesuche wurden am 06. bzw. 07.11.2019 gestellt. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich die Behörde nach Vorprüfung der am 17.10.2019 vom Vorhabenträger bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – eingereichten geänderten schalltechnischen Stellungnahme jedoch bereits dafür entschieden, diese Unterlage im Zeitraum vom 18.11.2019 bis 17.12.2019 öffentlich auszulegen. Insbesondere aus Gründen der Gleichbehandlung und Verfahrenseffizienz verwies sie die Petenten somit auf diese Auslegung. Da daraufhin von deren Seite keine Rückmeldung mehr folgte, konnte die Behörde davon ausgehen, dass der Bedarf für eine Akteneinsicht nicht mehr bestünde.

#### *1.2.4.7 Fazit zur Durchführung der Bürgerbeteiligung*

Die vorliegend durchgeführte Bürgerbeteiligung erfolgte ordnungsgemäß unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften; insoweit liegen keine formellen Verfahrensfehler vor. Hiergegen erhobene Einwendungen werden allesamt zurückgewiesen.



## **2. Materielle Genehmigungsvoraussetzungen**

Das beantragte Vorhaben ist mit den materiellen Anforderungen an eine solche Planungsmaßnahme vereinbar.

Vor Erteilung der Genehmigung war gemäß § 6 Abs. 2 LuftVG besonders zu prüfen, ob die beantragte Planung den Maßgaben der Raumordnung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Fluglärmschutz angemessen berücksichtigt sind. Ferner muss das in Aussicht genommene Gelände geeignet sein und es dürfen keine Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet sein könnte. Die luftverkehrsrechtliche Genehmigung ist eine Ermessensentscheidung (Planungsermessen).

Neben eigenen Prüfungen und Ermittlungen, den Stellungnahmen der Gebietskörperschaften und der Träger öffentlicher Belange sowie der betroffenen Behörden waren die Einwendungen der Privatpersonen (siehe Abschnitte C.I.2 bis 4 dieses Bescheides) bei der Entscheidung besonders zu berücksichtigen. Die Beiträge der beteiligten Stellen sowie der Einwender/innen werden – wie schon im vorangegangenen Abschnitt zu den formellen Genehmigungsvoraussetzungen geschehen – im Rahmen der folgenden Begründung jeweils unter dem entsprechenden thematischen Abschnitt behandelt.

### **2.1 Planrechtfertigung, Zweck des Flugbetriebs**

Das antragsgegenständliche Vorhaben ist fachplanerisch gerechtfertigt, da es mit den Zielsetzungen des Luftverkehrsrechts vereinbar ist.

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung, dem genüge getan ist, wenn das beantragte Vorhaben – gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, hier des LuftVG – vernünftigerweise geboten ist. Es muss hingegen nicht unverzichtbar bzw. unausweichlich sein. Lediglich bereits von vorne herein offensichtlich ungeeignete Vorhaben, wenn sie z.B. aus baulichen oder technischen Gründen nicht umgesetzt werden könnten, sind nicht planerisch gerechtfertigt.

Im vorliegenden Falle handelt es sich bei dem geplanten Hubschrauberlandeplatz um eine von den Zielen des LuftVG umfasste verkehrliche Infrastruktureinrichtung. Der dort abgewickelte Verkehr liegt wegen seines Zwecks, Rettungsdienstleistungen zu erbringen, im besonderen öffentlichen Interesse. Auch ein offensichtlicher planerischer Missgriff, der nach der Rechtsprechung die Planrechtfertigung entfallen lassen könnte, liegt nicht vor.

Darüber hinaus sind im konkreten Fall keine weiteren Anforderungen an die Planrechtfertigung zu stellen. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund, dass mit diesem Vorhaben kein unmittelbarer Eingriff in nicht dem Vorhabenträger gehörende (Privat-)Grundstücke verbunden ist. Mit dem Vorhaben sind insoweit nur mittelbare Auswirkungen verbunden.

### **2.2 Umfang und Entwicklung des künftigen Flugbetriebs, Prognose**

Im Vorgriff auf die konkrete Prüfung und Erörterung der von der antragsgegenständlichen, planerisch gerechtfertigten Maßnahme möglicherweise betroffenen öffentlichen und privaten Belange sah es die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – im Rahmen ih-

rer Prüfung als zweckmäßig an, den Blick zunächst auf den Umfang des künftig am Klinikum München-Großhadern und in dessen Umgebung vorhabensbedingt zu erwartenden Flugbetriebs zu richten. Dabei griff das Luftamt insbesondere auf die Flugbetriebsprognose des Antragstellers zurück, welche – nicht zuletzt wegen ihrer maßgeblichen Bedeutung für die Ermittlung der Lärmbetroffenheiten – in der **schalltechnischen Untersuchung des Sachverständigen Dipl.-Ing. Martin Wenker in der Fassung vom 30.09.2019 (siehe dort Abschnitt 4, Seiten 15 bis 22)** enthalten ist.

Wie bereits unter Abschnitt C.I.4 dieses Bescheides bei der Sachverhaltsdarstellung erläutert, war die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – nach Durchführung des ersten Beteiligungsverfahrens zu dem Ergebnis gelangt, die vorliegende Entscheidung nicht auf die Vorversion der vorgenannten schalltechnischen Untersuchung bzw. die dortige Prognose zu den Flugbewegungen zu stützen. Nach Prüfung der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Einwendungen hatte das Luftamt insbesondere hinsichtlich der Darstellung und Auswertung des Flugbetriebs der Vorjahre sowie im Hinblick auf die Methodik der daraus entwickelten Prognose im Sinne einer worst-case-Annahme Überarbeitungsbedarf identifiziert. Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen der Neuaufstellung der Unterlage die verwendeten Datengrundlagen zu den Flugbewegungen erheblich differenzierter ausgewertet und aufbereitet. Anknüpfend daran wurde die vormals angestellte Maximalbetrachtung, bei der davon ausgegangen wurde, dass jeder Rettungseinsatz den Dachlandeplatz zzgl. vorangehender bzw. nachfolgender Umsetzbewegung zwischen Dach- und Bodenlandeplatz betreffe, mit der sich daraus ergebenden deutlichen Überbewertung der auf die Umgebung des Dachlandeplatzes einwirkenden Schallimmissionen durch ein möglichst realistisches Szenario mit separater Betrachtung des Flugbetriebs und der Lärmauswirkungen am Boden- und am künftigen Dachlandeplatz sowie in der Gesamtheit ersetzt.

Die damit vorliegende, entsprechend der vorgenannten Gesichtspunkte erarbeitete Flugbetriebsprognose ist aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – plausibel und nachvollziehbar und genügt insoweit den Anforderungen, welche die Behörde an eine derartige Prüfkomponente üblicherweise stellt. Hiergegen gerichtete Einwendungen waren zurückzuweisen.

#### 2.2.1 Festlegung des Prognosezeitraums und Auswertung der Datengrundlagen

In der regelmäßigen auch von der Rechtsprechung anerkannten Praxis bei der Ermittlung von Lärmauswirkungen in der Umgebung von Flugplätzen beträgt der Betrachtungszeitraum für die Flugbetriebsprognose zehn Jahre. Im vorliegenden Fall wurde – beginnend mit dem auf die Antragstellung folgenden Jahr 2018 – als solcher der Zeitraum von 2019 bis 2028 bestimmt. Die sich für das Prognosejahr 2028 ergebenden Flugbewegungen – dies dann mit dem Zweck einer konservativen Bewertung bezogen auf die verkehrsreichsten sechs Monate – finden letztlich ihren Niederschlag bei der Berechnung der Schallimmissionen. Hinsichtlich detaillierter Ausführungen zur Fluggeräuschermittlung und deren Bewertung wird auf Abschnitt C.II.2.8 dieses Bescheides verwiesen.

Als maßgebliche Datengrundlage für die Abschätzung der künftigen Entwicklung der Flugbewegungszahlen während des o.g. Prognosezeitraums bis hin in das Prognosejahr

2028 zogen der Antragsteller bzw. Gutachter vorliegend die ihnen zur Verfügung gestellten Einsatzdokumentationen der Integrierten Leitstelle (ILS) München für Christoph München sowie die entsprechenden Aufzeichnungen der anderen Betreiber der Luftrettung, welche mit ihren Hubschraubern am Klinikum Großhadern landeten und starteten, aus den Jahren 2014 bis 2018 heran. In Summe wurden demnach folgende Flugbewegungen, welche bislang ausschließlich den Bodenlandeplatz betrafen, aufgezeichnet (siehe Tabelle 2, Seite 17 im Gutachten):

Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	(Durchschnitt)
Flugbewegungen gesamt (Tag und Nacht)	2.614	3.046	2.944	3.118	3.022	(2.949)

Tabelle 1

Der Anteil an Nachtflugbewegungen betrug jeweils zwischen 17 und 19 %.

Da der geplante Dachlandeplatz künftig nur in solchen Fällen angefliegen werden soll, in denen ein Notfallpatient mit einem Hubschrauber zum bzw. in wenigen Ausnahmefällen auch vom Klinikum Großhadern weg transportiert wird (sog. „Patientenflüge“), wurden die o.g. Gesamtflugbewegungen durch entsprechende Auswertung der Einsatzdokumentationen zunächst nach den Kriterien „mit Patient“ bzw. „ohne Patient“ sortiert (siehe Tabelle 1, S. 17 im Gutachten) und anschließend ihrer Kategorie entsprechend jeweils dem Boden- bzw. Dachlandeplatz zugeteilt (siehe Tabellen 3 und 4, S. 19 im Gutachten). Alle anderen Fälle, in denen Christoph München z.B. von einem anderen Einsatzort ohne Patient für Großhadern zurückkehrt bzw. auch Verlegungsflüge von/nach Großhadern durchführt (sog. „Nicht-Patientenflüge“), werden nach dem Einsatz- und Behandlungskonzept des Klinikums sowie seiner medizinischen Notwendigkeiten weiterhin über den bestehenden Bodenlandeplatz abgewickelt.

Hiernach ergab sich im Überblick folgende (hypothetische) Zusammenstellung:

Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	(Durchschnitt)
Flugbewegungen Dachlandeplatz (Tag und Nacht)	660	964	904	814	872	(843)
Flugbewegungen Bodenlandeplatz (Tag und Nacht)	2.434	2.670	2.642	2.846	2.720	(2.662)
Gesamt (Tag und Nacht)	3.094	3.634	3.546	3.660	3.592	(3.505)

Tabelle 2

Der Anteil an Nachtflugbewegungen hätte bei dieser Betrachtung in den Jahren 2014 bis 2018 am Dachlandeplatz konstant etwa bei 14 %, am Bodenlandeplatz konstant bei etwa 20 % gelegen – und damit unterhalb von 1.000 Flugbewegungen im Jahr.

Die gegenüber dem Gesamtüberblick in „Tabelle 1“ erkennbare Mehrung bei den Flugbewegungen ist auf die Berücksichtigung der künftig erforderlichen Umsetzflüge vom Dach- zum Bodenlandeplatz nach einer Landung von Christoph München „mit Patient“ zurückzuführen. Deshalb fällt gegenüber der ausschließlichen Nutzung des Bodenlandeplatzes wie bisher jeweils ein Start und eine Landung vom/zum Dachlandeplatz zusätzlich an.

Mit dieser differenzierten Auswertung der Einsatzdokumentationen in Verbindung mit der retrospektiven Zuweisung der getätigten Flüge zu demjenigen Landeplatz, der entsprechend seiner Zweckbestimmung künftig angefliegen werden soll, schaffte der Antragsteller aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – eine adäquate und geeignete Grundlage für die möglichst realitätsnahe Prognose über den für die Zukunft angenommenen Flugbetrieb – dies gerade im Gegensatz zur schalltechnischen Untersuchung in der Vorversion, in der es wie oben beschrieben zu einer erheblichen Überbewertung des Flugbetriebs und damit des Fluglärms kam.

### 2.2.2 Berücksichtigung äußerer Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Flugbewegungen

Ergänzend zu der vorab beschriebenen Auswertung der Einsatzdokumentationen und deren an das künftige Szenario mit zwei Landeplätzen angepasste Fortschreibung holte der Antragsteller zum Zwecke einer belastbaren Abschätzung der künftigen Entwicklung des Flugbetriebs bis ins Prognosejahr 2028 die Expertise der ärztlichen Direktion des Universitätsklinikums ein (siehe Anlage 1 zur schalltechnischen Untersuchung).

Demnach zeichne sich den Beobachtungen der vergangenen Jahre entsprechend aus heutiger Sicht in der Krankenhauslandschaft und Gesundheitsversorgung eine Entwicklung hin zu einem abgestuften System aus Maximal- und Regelversorgungskliniken ab. Die Maximalversorger – wie hier das Uniklinikum – würden in ihrem (über)regionalen Kompetenzbereich in verschiedenen medizinischen Disziplinen gegenüber den Krankenhäusern der Versorgungsstufen 2 und 3 ihres Netzwerkes insgesamt gestärkt und koordinierend und beratend – dies auch auf dem Wege der Telemedizin – tätig werden. Das damit dem Fachpersonal in den peripheren Kliniken vermittelte spezifische Knowhow werde in zunehmendem Umfang dazu führen, dass ansonsten erforderliche Patientenverlegungen – auch mittels Hubschrauber – reduziert werden könnten.

Mit einem nennenswerten Aufwachsen von Patientenverlegungen vom/zum Klinikum München Großhadern sei auch schon wegen der Verteilungsmöglichkeit der Patienten auf mehrere Münchner bzw. südbayerische Schwerpunktkliniken (z.B. Unfallklinik Murnau, Städtische Kliniken München, Klinikum Rechts der Isar München) nicht zu rechnen. Letztlich werde das Uniklinikum wegen seiner bereits heute gut ausgelasteten Behandlungsschwerpunkte in den Bereichen Transplantation, Neurochirurgie und Herz-/Gefäßchirurgie auch künftig nicht über unbegrenzt für Notfälle vorgehaltene Intensivkapazitäten verfügen.

Flugbetriebssteigernd seien auf Basis der Aufzeichnungen vergangener Jahre hingegen im Rahmen der Prognose die infolge des anstehenden Umzugs der Kinderklinik („Neues Hauner“) von der Münchner Innenstadt nach Großhadern hinzukommenden Flugbewegungen zu berücksichtigen.

Die vom Klinikum in Bezug auf die künftige Entwicklung der Patientenverlegungen und damit auch der Flugbewegungen vorgetragenen Aspekte sind nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – schlüssig und als belastbare Einflussgrößen für die Erstellung der Flugbetriebsprognose verwertbar. Im Ergebnis kann aus den medizinisch-konzeptionellen Erwägungen heraus damit grundsätzlich von einer Stagnation bzw. maximal einem moderaten Anstieg der Flugbewegungen im Betrachtungszeitraum ausgegangen werden.

### 2.2.3 Ergebnis der Prognose über die künftigen Flugbewegungszahlen

Vor diesem Hintergrund wurden im Hinblick auf die Flugbetriebsentwicklung am Klinikum Großhadern bis ins Prognosejahr 2028 die folgenden Annahmen getroffen (vgl. Seiten 20/21 in der schalltechnischen Untersuchung):

Bei der Ermittlung des Flugbetriebs am geplanten Dachlandeplatz wurde zunächst der lineare Trend der Flugbewegungen der Jahre 2014 bis 2018 unter Berücksichtigung der für die Kinderklinik angenommenen Verlegungen (10 Flugbewegungen pro Jahr) auf das Jahr 2019 hochgerechnet. Anschließend wurde eine jährliche Zunahme von 0,75 % bis ins Jahr 2028 angesetzt.

Für die Ermittlung des Flugbetriebs am Bodenlandeplatz wurde der Trend der Jahre 2014 bis 2018 zzgl. der auf die Kinderklinik entfallenden 56 jährlichen Anflüge ebenfalls auf das Jahr 2019 hochgerechnet und wiederum bis zum Prognosejahr 2028 mit einer jährlichen Zunahme um jeweils 0,75 % beaufschlagt.

Für das Prognosejahr 2028 ergaben sich demgemäß – getrennt nach Boden- bzw. Dachlandeplatz bzw. im Gesamten – in der Übersicht folgende Flugbewegungszahlen:

Landeplatz	Dach- und Bodenlandeplatz: Gesamtjahr 2028		
	Tag	Nacht	Gesamt
Dach	872	138	1.010
Boden	2.904	736	3.640
<b>Summe</b>	<b>3.776</b>	<b>874</b>	<b>4.650</b>
Anteil Dach	23 %	16 %	22%

Tabelle 3

Im Vergleich mit den aus den belegten Flugbewegungen vergangener Jahre hypothetisch für die Zukunft abgeleiteten Zahlen in Tabelle 2 ist somit ersichtlich, dass unter hilfsweiser Heranziehung des arithmetischen Mittelwerts der Jahre 2014 bis 2018 (3.505 Flugbewegungen) insgesamt eine Flugbetriebssteigerung von etwa einem Drittel auf 4.650 Flugbewegungen pro Jahr angenommen wird. Damit ist nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hinreichend sichergestellt, dass mögliche, prognostisch aus gegenwärtiger Sicht unerwartete bzw. unvorhersehbare Flugbetriebssteigerungen aufgefangen werden können, ohne dass die Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen zu einem anderen Ergebnis als dem heutigen führen würde.

Aus der o.g. Aufstellung geht weiterhin hervor, dass – basierend auf der Auswertung der Aufzeichnungen der Jahre 2014 bis 2018 und unter Berücksichtigung der oben beschriebenen externen Faktoren – für Flugbewegungen mit Notfallpatient von/zum Uniklinikum Großhadern („Patientenflüge“/Dachlandeplatz) im Durchschnitt ein Anteil von rd. 22 %, hingegen für „Nicht-Patientenflüge“/Bodenlandeplatz ein Anteil von rd. 78 % prognostiziert wird. Für die künftige Frequentierung der beiden Landeplätze am Klinikum Großhadern und damit auch für die Bestimmung des Ausmaßes der vom Vorhaben ausgehenden Umwelteinwirkungen bedeutet dies folglich, dass lediglich etwas mehr als ein Fünftel aller Flugbewegungen dem Dachlandeplatz zuzuordnen sein werden. Alle anderen Flugbewegungen werden weiterhin den Bodenlandeplatz betreffen.

Für die Hubschraubereinsätze während des Nachtzeitraums (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) ist zudem zu beachten, dass hier – dies gilt für Dach- und Bodenlandeplatz gleichermaßen – ausschließlich dringliche, nicht disponible Versorgungs- und Transportflüge i. S. d. Art. 2 Abs. 2 und 9 des BayRDG stattfinden dürfen (siehe Auflage A.IV.2 dieses Bescheides). Planbare Verlegungsflüge hingegen sind ausschließlich an Werktagen während der Tageszeit (6.00 Uhr und 22.00 Uhr) – dies auch nur vom/zum Bodenlandeplatz – erlaubt (siehe Auflage A.IV.3 dieses Bescheides). Zur Klarstellung sei an dieser Stelle noch erwähnt, dass damit die in der o.g. Tabelle 3 den Bodenlandeplatz betreffenden 736 Nacht-Flugbewegungen folglich auf solche Fälle zurückgehen, in denen Christoph München nicht disponible Notfalleinsätze an einem anderen Ort als dem Klinikum Großhadern durchführt, z.B. einen im Straßenverkehr verunfallten, schwerverletzten Patient in ein dem Unfallort nahegelegenes Krankenhaus fliegt und anschließend „leer“ nach Großhadern zurückkehrt.

#### 2.2.4 Einwendungen gegen die Prognose

Da die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – die Prognose nach ihrer Prüfung als nachvollziehbar und plausibel bewertete, konnten hiergegen gerichtete Einwendungen nicht überzeugen. Folgende Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

##### 2.2.4.1 *Unvollständige, unzutreffende bzw. intransparente Erfassung und Darstellung der Flugbewegungen*

In der Prognose über den künftigen Flugbetrieb seien nur die Flugbewegungen des in Großhadern heimischen Christoph München erfasst. Nicht enthalten seien hingegen die weiteren bayerischen, nichtbayerischen und ausländischen Luftrettungsdienste, die Bundes- und Landespolizei sowie Tank- und Wartungsflüge. Ferner seien die angenommene Zahl an Flugbewegungen und deren Unterteilung in Patientenflüge zum Dach- und Nicht-Patientenflüge zum Bodenlandeplatz rein spekulativ. Der Landeplatzbetreiber habe diese so gewählt, da er sich die Errichtung des Dachlandeplatzes wünsche. Auch die verwendeten Quellen der Daten seien nicht nachvollziehbar. Letztlich sei damit zu rechnen, dass weit mehr Flugbetrieb und Fluggeräusche generiert würden als im Gutachten dargestellt.

Diese Einwände sind nicht berechtigt. Wie bereits unter dem vorangegangenen Abschnitt C.II.2.2.1 umfassend erläutert, lagen der Verkehrsbetrachtung und -prognose

maßgeblich die Einsatzdokumentationen der ILS München zugrunde, welche der Antragsteller zusätzlich mit dem Flugbuch der Luftrettungsstation Christoph München und im Falle externer Nutzer mit deren Einsatzdokumentation mit Einsatzziel Großhadern abglichen. Die Art und Weise der Dokumentation ist nach den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben vorgeschrieben, jederzeit überprüfbar und findet nicht in Abhängigkeit von den Zielen und Wünschen des Antragstellers statt.

Damit sind grundsätzlich alle Flugbewegungen mit Start/Ziel Klinikum Großhadern erfasst, unabhängig davon, um welchen Betreiber es sich handelt und wo dieser beheimatet ist. Auch eine Unterscheidung der durchgeführten Flüge nach dem Einsatzzweck ist durch entsprechende Auswertung dieser Datengrundlagen möglich. Tank- und Wartungsflüge kommen sehr selten vor, sind aber ebenfalls in diesen Zahlen berücksichtigt.

Minimale Abweichungen der im Gutachten verwendeten Flugbewegungszahlen von sonstigen öffentlich zugänglichen Einsatzzahlen sind möglich, jedoch in ihrem Ausmaß für die Ermittlung von Drittbetroffenheiten – insbesondere des Fluglärms – unwesentlich. Diese können sich z.B. aus Fällen ergeben, in denen Christoph München von einer anderen Leitstelle disponiert und bei der ILS München nicht erfasst wurde oder wenn ein Einsatz bei der ILS München, nicht aber im Hauptflugbuch der Rettungsstation dokumentiert wurde, z.B. wenn ein Einsatz noch vor dem Abheben des Hubschraubers abgebrochen wurde.

Weiterhin trugen Einwendungsführer/innen vor, dass entgegen der Annahme im Gutachten jeder Hubschraubereinsatz künftig mit einer Umsetzung zwischen Dach- und Bodenlandeplatz verbunden sei. Wegen der fußläufig großen Entfernung vom Bodenlandeplatz zum OPZ müssten die Ärzte immer auf dem Dachlandeplatz abgeholt bzw. abgesetzt werden – auch bei Nicht-Patientenflügen. Die angenommenen Flugbewegungen vom/zum Dachlandeplatz und die entstehenden Lärmbelastungen seien daher viel zu niedrig angesetzt.

Auch dieser Einwand ist unzutreffend. Rettungshubschrauber sind immer mit einer dauerhaften Crew ausgestattet. Neben einem Piloten sind dies i.d.R. ein Notarzt, ein/e technische/r Mitarbeiter/in und ein/e Notfallsanitäter/in oder Rettungsassistent/in. Die Aufenthalts- und Sozialräume des stationierten Hubschraubers Christoph München befinden sich am Bodenlandeplatz. Eine Aufnahme bzw. ein Absetzen der Crew auf dem Dachlandeplatz entfällt folglich. Umsetzungsflüge sind damit nur im Falle von Patientenflügen von Christoph München erforderlich.

In der Prognose seien – so die in Einwendungen vorgetragene Kritik – externe Faktoren zu wenig berücksichtigt. Beispielsweise der Neubau des HLG-Zentrums, die Verlagerung der Innenstadtkliniken nach Großhadern, die zunehmende Konzentration von Notfallpatienten auf einige wenige Krankenhäuser mit Maximalversorgung wie in Großhadern oder die aus heutiger Sicht in unvorhersehbarem Maße wachsende Bevölkerung würden als weitere Treiber für die Zunahme an Flugbewegungen in den nächsten Jahren wirken. Die Immissionsbelastungen und die gesundheitliche Gefähr-

dung der Anwohner würden daher deutlich höher ausfallen als im Gutachten beschrieben.

Für derartige Befürchtungen bleibt ebenfalls kein Raum. Hinsichtlich der Berücksichtigung sog. externer Faktoren wird auf Abschnitt C.II.2.2.2 dieses Bescheides verwiesen. Demnach ist infolge der konzeptionellen Umgestaltung des Klinikums, der damit verbundenen Neubaumaßnahmen und Klinikverlagerungen, der bereits heute bestehenden Auslastung sowie der Verteilungsmöglichkeit auf mehrere Schwerpunktkliniken im Raum München insgesamt nicht mit einem signifikanten Anstieg der Hubschrauberbewegungen zu rechnen.

Um dennoch mögliche, prognostisch heute (noch) nicht absehbare Unwägbarkeiten abzufedern, wurde – wie oben unter Abschnitt C.II.2.2.3 erläutert – bei der Entwicklung der Prognose ein Zuschlag einer 0,75 %-igen Steigerung pro Jahr angesetzt.

Weiterhin ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass die Bewertung der Lärmauswirkungen auf Basis der Flugbewegungen aus den jeweils sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres durchgeführt wurde. Vorliegend wurde angenommen, dass 60 % der Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres angefallen seien (vgl. Seite 18 unten im Gutachten). Da nach den monatlichen Aufzeichnungen aus den Jahren 2014 bis 2018 im Mittel jedoch lediglich 57 % der Flugbewegungen innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres stattfanden, führte die vorliegende Annahme von 60 % insoweit wiederum zu einer Überbewertung des Flugbetriebs.

Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – die befürchtete Unterbewertung des Flugbetriebs und der hierdurch verursachten Umwelteinwirkungen nicht gegeben.

Sollte im Übrigen entgegen aller Erwartungen dennoch eine Erhöhung in unvorhersehbarem Maße auftreten, ist gemäß Ziffer A.V.7.5 dieses Bescheides bei Übertreffen der dort genannten Flugbewegungszahlen ein aktualisiertes Gutachten zu erstellen und der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zur Prüfung vorzulegen.

#### *2.2.4.2 Durchführung von Flügen außerhalb der Luftrettung*

Nicht zuletzt trugen Einwendungsführer/innen vor, die Hubschrauberlandeplätze würden auch anderen Zwecken als der Luftrettung dienen. Es sei zu vermuten, dass ein großer Teil der Flugbewegungen sowohl des eigenen Hubschraubers als auch der Fremdhubschrauber nicht durch Notfälle veranlasst seien, sondern aufgrund wirtschaftlicher Interessen der Betreiber für exklusive Kunden und deren Angehörige stattfänden. Die entsprechenden Einsatzdaten würden vom Klinikum nicht herausgegeben.

Aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – gibt es keinen Anhaltspunkt, die zweckentsprechende Nutzung von Kliniklandeplätzen im Sinne der Vorgaben des Bayerischen Rettungsdienstgesetzes in Zweifel zu ziehen. Die Behörde



ist im Allgemeinen und hier im Besonderen überzeugt, dass jeder Flug eines Rettungshubschraubers im Rahmen des ihm zugewiesenen medizinischen Versorgungsauftrags stattfindet. Im Übrigen ist unter Abschnitt A.III dieses Bescheides verbindlich geregelt, dass der Landeplatz ausschließlich von Rettungshubschraubern in Ausführung ihrer Aufgaben nach Art. 2 Abs. 2 und 9 des BayRDG nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch den Platzhalter genutzt werden darf.

Außerdem wird der Einsatz von Christoph München ausschließlich infolge eines Auftrags durch die betreffende integrierte Leitstelle im Falle einer medizinischen Notwendigkeit initiiert und nicht unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Interessen des Klinikbetreibers.

Die Dokumentation der Flüge erfolgte durch die ILS München sowie im Hauptflugbuch der Rettungsstation und kann dort eingesehen werden.

#### 2.2.5 Gesamtwürdigung zur Prognose

Nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist die vorliegende Prognose über die künftig zu erwartenden Flugbewegungszahlen weder im Hinblick auf die verwendeten Basisdaten, die Systematik noch auf das Ergebnis zu beanstanden. Diese ist daher geeignet, um als valide Grundlage für die Ermittlung und Beurteilung der vom antragsgegenständlichen Vorhaben ausgehenden Umwelteinwirkungen – vor allem der Schallimmissionen – zu dienen. Die in diesem Zusammenhang vorgetragenen Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

### 2.3 **Standort- und Alternativenprüfung**

Die Standortentscheidung des Vorhabenträgers begegnet aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – keinen rechtlichen Bedenken, da am avisierten Standort ein vorschriftenkonformer Hubschrauberdachlandeplatz errichtet, das mit dem Vorhaben verbundene, hinreichend begründete Planungsziel vollumfänglich erreicht werden kann und darüber hinaus nach ordnungsgemäß durchgeführter Alternativenprüfung keine grundsätzlich ebenso geeignete Standortvariante ersichtlich ist, welcher nach Berücksichtigung aller entscheidungsrelevanten Belange eindeutig der Vorzug hätte eingeräumt werden müssen.

Die vom Antragsteller in Bezug auf seine Standortentscheidung ins Feld geführten Begründungen und Erwägungen sind nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – schlüssig und überzeugend. Hiergegen gerichtete Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

#### 2.3.1 Grundsätzliche rechtliche Anforderungen an die Standort- und Alternativenprüfung

Nach der einschlägigen Rechtsprechung können Einwände gegen eine getroffene Standortentscheidung für ein fachplanerisch gerechtfertigtes Vorhaben erst dann überzeugen, wenn sich nach Durchführung einer ordnungsgemäßen Alternativenprüfung ein anderer als der gewählte Standort unter Berücksichtigung aller für die Abwägung relevanten Be-

lange eindeutig als die vorzugswürdige, weil öffentliche und private Belange insgesamt weniger belastende Variante hätte aufdrängen müssen oder wenn die Standortauswahl infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner dieser Belange rechtserheblich fehlerhaft war. Eine Fehlentscheidung liegt dem Grundsatz nach jedoch nicht schon dann vor, wenn sich eine zurückgestellte Alternative mit guten Gründen als vertretbar erwiesen hätte, sofern diese in die Alternativprüfung eingestellt worden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, AZ. 4 A 1075.04, Rn. 98).

Bei der Standortwahl handelt es sich demnach im Kern letztlich um eine Entscheidung, die von Seiten der zuständigen Genehmigungsbehörde „nur auf die Einhaltung rechtlicher Schranken hin überprüfbar ist“. Es kann hingegen nicht Aufgabe der Genehmigungsbehörde sein, „durch eigene Ermittlungen und Wertungen ersatzweise zu planen und sich dabei von den Erwägungen einer ‚besseren‘ Planung leiten zu lassen“ (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, AZ. 4 A 1075.04, Rn. 98 analog). Im Übrigen ist es „weder üblich noch notwendig, dass für jeden ernsthaften Alternativstandort ein eigenes Verfahren eingeleitet wird, schon gar nicht hängt seine Abwägungserheblichkeit davon ab“ (vgl. VGH München, Urteil vom 02.12.2005, AZ 20 A 04.40040 bis 40048, Rn. 97).

Im Falle der vorliegenden Standortentscheidung ist kein Verstoß gegen die o.g. Grundsätze und Prüfvorgaben der Rechtsprechung ersichtlich. Der für die Errichtung des antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes ausgewählte Standort auf dem Dach des HLG-Zentrums östlich des OPZ ist das Ergebnis eines Entscheidungsprozesses, in dessen Verlauf mehrere Varianten sorgfältig ermittelt, bewertet, gewichtet und gegeneinander abgewogen wurden. Eine rechtserhebliche Fehleinschätzung bei dieser Prüfung liegt nicht vor. Insbesondere ergaben sich keine alternativen Standorte, welche – auch im Hinblick auf seine immissionsseitigen Auswirkungen auf die Umgebung – offensichtlich als vorzugswürdig einzustufen gewesen wären. In Bezug auf die Standortfrage gibt es hiernach von Seiten der Genehmigungsbehörde weder rechtlich noch sachlich eine Grundlage, den Antrag deshalb abzulehnen.

### 2.3.2 Überprüfung des ausgewählten Standorts

Ausgehend von den o.g. Grundsätzen der Rechtsprechung kam die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – bei der konkreten Überprüfung des beantragten Standorts zunächst zu dem Ergebnis, dass dieser im Hinblick auf das mit dem Vorhaben verbundene, vom Vorhabenträger schlüssig und hinreichend begründete zentrale Planungsziel für die Anlegung des Hubschrauberlandeplatzes geeignet ist. Auch die Vereinbarkeit mit öffentlichen und privaten Belangen ist gegeben.

#### 2.3.2.1 *Geeignetheit des Standorts*

Der in den Blick genommene Standort ist für die Anlegung eines vorschriftenkonformen Hubschrauberdachlandeplatzes sowie für die Durchführung des vorgesehenen Flugbetriebs geeignet. Auf die entsprechenden Ausführungen unter Abschnitt C.II.2.11 dieses Bescheides wird insoweit verwiesen.

### 2.3.2.2 *Erfüllbarkeit des Planungsziels*

Auch das dem Vorhaben zugrundeliegende Planungsziel kann am ausgewählten Standort vollumfänglich erreicht werden.

Der Antragsteller führte hierzu aus, dass die aktuelle medizinische Versorgungssituation schwerstverletzter bzw. -kranker Patienten (z.B. Polytrauma, Schlaganfall, akutes Koronarsyndrom, Sepsis, Multiorganversagen, perinatale Versorgung, etc.) in Bezug auf die Luftrettung gerade im Falle des vorliegenden Klinikums der Maximalversorgung unzureichend und auf Dauer nicht mehr hinnehmbar sei. Diese erfolge nämlich aktuell so, dass die Patienten mit dem Rettungshubschrauber am Bodenlandeplatz angeliefert, anschließend in einen Rettungswagen umgelagert und entlang der Marchioninistraße über eine Gesamtstrecke von etwa 500 Metern in den im Jahre 2014 neu in Betrieb genommenen Schockraum im südöstlichen Erdgeschoss des OPZ gefahren werden müssten.

Angesichts dessen sei es erforderlich und im Zusammenhang mit der Gesamtkonzeption für die bereits begonnene umfangreiche Neu- und Umgestaltung des Campus Großhadern auch realisierbar, baldmöglichst einen neuen Hubschrauberlandeplatz mit dauerhaftem Bestand zu schaffen und so zu verorten, dass die per Hubschrauber eingeflogenen schwerstverletzten bzw. zeitkritisch kranken Patienten von diesem aus direkt und ohne Zwischentransport im Rettungswagen ihrer notfallmedizinischen Versorgung in der Notaufnahme zugeführt werden könnten. Eine unmittelbare räumliche Ankoppelung des Hubschrauberlandeplatzes an das bestehende OPZ in fußläufiger Entfernung sei damit obligatorisch.

Diese direkte Anbindung sei im Übrigen auch eine zwingende Vorgabe, welche von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung an das Klinikum Großhadern gestellt werde. Diese überwache die fachlichen und logistischen Voraussetzungen des Klinikums für die Teilnahme an der Schwerverletztenversorgung nach Schwerverletzungsartenverfahren (siehe hierzu auch Abschnitt C.II.2.3.4.2. dieses Bescheides). Unter einem Verlust der entsprechenden Zulassungen würde neben einem relevanten Bedeutungsverlust für das Klinikum Großhadern allem voran die Qualität der Notfallkrankenversorgung im Großraum München maßgeblich leiden.

Im Falle der vorliegenden Planung kann das Erfordernis dieser direkten und fußläufigen Verbindung zwischen Hubschrauberlandeplatz und Notaufnahme, wie es die aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – nachvollziehbare Vorgangsdarstellung des Vorhabenträgers im Arbeitspapier zeigt, vollumfassend erfüllt werden. Das neue HLG-Zentrum mit Dachlandeplatz soll in unmittelbarer östlicher Nachbarschaft zum OPZ und damit der dortigen zentralen Notaufnahme gegenüberliegend gebaut werden. Demnach kann der Patient nach der Landung des Hubschraubers auf dem Dach unverzüglich mit einem entsprechend groß dimensionierten Vertikalzug direkt bis auf Schockraumebene gefahren werden. Dort mündet der Aufzug in einen Verbindungsflur, der direkt zum Schockraum im OPZ führt. Der Aufzug wird im Übrigen mit einer Vorrangsteuerung versehen, so dass keine anderen

Nutzer den Aufzug verwenden können, sobald bekannt wird, dass ein Notfallpatient angeliefert wird.

Bei typischen Patiententransfers verbleibt der Patient nach dem Ausladen auf der Hubschrauber-Trage (Fahrtrage oder Trageuntersatz) und wird mit dieser unmittelbar fußläufig auf dem oben beschriebenen Weg in die Notaufnahme verbracht. Erst bei Eintreffen in der jeweiligen Versorgungseinheit erfolgt eine Umbettung und der Patient erhält nach der mündlichen Übergabe der behandlungsrelevanten Informationen eine Behandlungsliege oder ein Intensivbett. Im Anschluss kehrt die Hubschrauberbesatzung i.d.R. mitsamt der Trage selbstständig zum Hubschrauber auf den Dachlandeplatz zurück.

Der Antragsteller geht bei Umsetzung der antragsgegenständlichen Planung von einer möglichen Zeitersparnis von vier bis fünf Minuten gegenüber dem bisherigen Prozedere aus. Dieser Zeitgewinn von nur wenigen Minuten zzgl. der Vermeidung der durch die Umbettung vom Hubschrauber in den Rettungswagen am Bodenlandeplatz verursachten zusätzlichen physischen Belastung können aus notfallmedizinischer Sicht hinsichtlich der Überlebens- bzw. Heilungschancen schwerstverletzter Patienten, z.B. bei Polytraumata, Schlaganfällen, Milzrupturen von entscheidender Bedeutung sein.

Die in Bezug auf das Planungsziel und dessen Umsetzbarkeit im Falle der beantragten Maßnahme vom Vorhabenträger angestellten Erwägungen sind nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vernünftig und nachvollziehbar und zeigen, dass das Vorhaben das zentrale Planungsziel vollumfänglich erfüllt. Von Seiten der Behörde bestehen jedenfalls keine Zweifel, dass die Anlegung des Hubschrauberlandeplatzes am beantragten Standort auf dem Dach des HLG-Zentrums in unmittelbarer, fußläufiger Nähe zur Notaufnahme die bezweckte erhebliche Verbesserung der Versorgung von Notfallpatienten ermöglicht und diese für das Klinikum Großhadern insoweit medizinisch notwendig ist.

Ergänzend zu den dargestellten medizinischen Vorteilen ist sichergestellt, dass die Vorgaben von Kostenträgern eingehalten und drohende Zulassungsverluste, welche sich negativ auf das Behandlungsspektrum am Klinikum Großhadern auswirken würden, vermieden werden.

Das Vorhaben steht somit auch im besonderen öffentlichen Interesse.

### *2.3.2.3 Vereinbarkeit mit öffentlichen und privaten Belangen*

Nicht zuletzt sind keine öffentlichen und/oder privaten Belange ersichtlich, mit denen die Anlage und der Betrieb des antragsgegenständlichen Hubschrauberdachlandeplatzes nicht vereinbar wäre. Auf die folgenden Abschnitte dieses Bescheides, insbesondere die Abwägung mit den nachteiligen Auswirkungen, namentlich der Lärmmissionen, wird insoweit verwiesen.

### 2.3.3 Alternativenprüfung

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – führte weiterhin auf Grundlage der eingangs beschriebenen Grundsätze der Rechtsprechung zu dem Vorhaben die erforderliche Alternativenprüfung durch. Dabei bediente sie sich insbesondere der mit Schreiben vom 09.11.2017 vorgelegten nachvollziehbaren Aufzeichnungen des Antragstellers über eine im Antragsvorfeld seinerseits durchgeführte Variantenuntersuchung sowie seiner Aussagen im Arbeitspapier vom 18.05.2020.

Demzufolge kam die Behörde zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung des oben definierten Planungsziels und der entscheidungserheblichen öffentlichen und privaten Belange keine der untersuchten Standort- bzw. Planungsvarianten dem ausgewählten, geeigneten Standort hätte vorgezogen werden müssen.

#### 2.3.3.1 *Im Vorfeld der Antragstellung untersuchte Standortalternativen*

Im Rahmen seiner Variantenprüfung untersuchte der Vorhabenträger mehrere Standorte für die Anlage des Hubschrauberlandeplatzes auf dem Campus Großhadern, welche er unter Berücksichtigung der für ihn im Hinblick auf eine maximale Zweckerfüllung maßgeblichen Kriterien wie die optimale Anbindung an den Schockraum, geeignete Einbettung in das klinische Gesamtkonzept am Campus Großhadern, baldmögliche Umsetzbarkeit, Dauerhaftigkeit des Standorts u.a., aber auch unter dem Gesichtspunkt, Belange Dritter wie insbesondere den Schutz vor Fluglärm möglichst wenig zu beeinträchtigen, auswählte, bewertete, gewichtete und untereinander abwog. Aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist weder die Systematik noch das Ergebnis dieser Prüfung zu beanstanden. Die in den Blick genommenen Alternativstandorte durften mit Recht ausgeschlossen werden.

Vor dem Hintergrund, dass letztlich – wie zuvor erläutert – nur eine Position im nahen Umfeld der zentralen Notaufnahme, welche sich am östlichen Ende des OPZ befindet, ernsthaft in Betracht kam, umfasste die Prüfung im Wesentlichen folgende Planungsvarianten:

##### a) *Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes auf dem bestehenden OPZ*

Die wegen der optimalsten Anbindung zum Schockraum naheliegende Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes auf dem Dach des OPZ wurde vom Vorhabenträger untersucht, musste aus statischen Gründen jedoch verworfen werden. Das Gebäude ließe sich demnach ohne Eingriffe in das Fundament bzw. die Bodenplatte nicht entsprechend ertüchtigen. Ungeachtet dessen drängt sich diese Option nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – nicht schon deshalb auf, weil sich im Vergleich mit dem direkt benachbarten, für die Maßnahme ausgewählten Standort hinsichtlich der öffentlichen und privaten Belange kein erkennbarer Vorteil ergäbe.

b) *Errichtung auf einem Gebäude nördlich des OPZ*

Ebenfalls wurde geprüft, ob die Anlegung des Landeplatzes auf einem nördlich des OPZ situierten Bestands- oder Neubau in Frage komme. Auch diese Variante musste hinter die geplante zurücktreten, da einerseits der Weg zum Schockraum länger und andererseits der Abstand zum sich nordöstlich anschließenden Wohngebiet geringer wäre als bei der beantragten Lösung, wodurch die dortigen Anwohner wiederum mit höheren Immissionen beaufschlagt würden.

c) *Errichtung auf einer Freifläche westlich des OPZ*

Auch die Errichtung eines Landeplatzes auf der Freifläche westlich des OPZ stellt keine zu präferierende Alternative dar. Aus Hindernisgründen käme nach Einschätzung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – an dieser Stelle lediglich ein Dachlandeplatz in ähnlicher Höhe wie auf dem HLG-Zentrum und damit mit vergleichbarer Außenwirkung für die Umgebung in Betracht. Die Wegstrecke von dort bis zur Notaufnahme am ca. 160 m langen OPZ entlang wäre im Gegensatz zur geplanten Lösung wiederum erheblich länger.

d) *Errichtung auf einem Gebäude südlich des OPZ*

Darüber hinaus wurde auch die Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes auf einem der südlich des OPZ gelegenen Bestandsgebäude (z.B. Ambulanztrakt, ehemalige Notaufnahme) nach der Darstellung des Vorhabenträgers geprüft. Abgesehen von erheblichen statischen Herausforderungen würden diese in den 1970er Jahren erbauten, sanierungsbedürftigen Gebäude nach der Gesamtkonzeption für die Um- und Neugestaltung des Campus Großhadern bereits innerhalb der 2020er Jahre sukzessive rückgebaut und die frei werdenden Baufelder neu bebaut. Eine dortige Verortung des Landeplatzes sei demnach – im Gegensatz zur antragsgegenständlichen Planung – keine dauerhafte und nachhaltige Lösung. Neben diesem plausiblen Gesichtspunkt sieht die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hier insbesondere auch keinen nennenswerten Vorteil gegenüber der geplanten Variante in Bezug auf die Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange.

### 2.3.3.2 *Planungsvorschläge in Einwendungen*

Weiterhin wurden die von Einwendungsführern/innen im Wesentlichen vorgetragenen Planungsalternativen bzw. -vorschläge von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – aufgegriffen und geprüft. Wie den folgenden Ausführungen entnommen werden kann, waren diese im Hinblick auf deren Realisierbarkeit bzw. die planerischen Zielvorgaben des Vorhabenträgers jedoch ebenfalls auszuschließen.

a) *Errichtung einer zweiten Notaufnahme nahe des Bodenlandeplatzes*

Der Planungsvorschlag, eine zweite Notaufnahme mit Schockraum in direkter und fußläufiger Anbindung an den bestehenden Bodenlandeplatz zu errichten und da-

mit den Neubau des beantragten Dachlandeplatzes überflüssig zu machen, scheidet aus medizinisch-organisatorischen Gründen aus.

Der Antragsteller führte hierzu aus, dass ein solcher Neubau wegen der luftrechtlich erforderlichen Hindernisfreiheit im Bereich der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden An- und Abflugkorridore vom/zum Bodenlandeplatz – wenn überhaupt – östlich oder westlich des Bodenlandeplatzes grundsätzlich denkbar wäre. Abgesehen von baurechtlichen Hinderungsgründen wegen der Lage im von jeder Bebauung freizuhaltenen Außenbereich nach § 35 des Baugesetzbuches (BauGB) sei dies vor allem aus funktionalen und medizinisch-betrieblichen Gründen nicht möglich bzw. nicht sinnvoll. Der Schockraum bzw. die Notaufnahme mit Schockraum sei die Erstanlaufstation für Schwerstverletzte und müsse als solche im Sinne der bestmöglichen Patientenversorgung innerhalb der hochkomplexen Betriebsabläufe des Klinikums mit dem Ziel kurzer Wege eine örtlich und funktional zentrale Position einnehmen. Je nach medizinischer Diagnose sei unmittelbar im Anschluss die Verbringung des jeweiligen Patienten in eine Intensivstation, einen Operationssaal oder in eine andere diagnostische Abteilung (z.B. Herzkatheter, Angiographie) notwendig. Vor diesem Hintergrund sei es in medizinischer Hinsicht nicht zielführend, eine zusätzliche Notaufnahme mit Schockraum als vom Bestandsklinikum losgelösten und entfernten Satelliten zu betreiben, in dem ausschließlich die per Hubschrauber angelieferten Patienten behandelt würden. Dies wäre im Übrigen mit dem vorhandenen Personal nicht durchführbar und auch in wirtschaftlicher Hinsicht nicht begründbar.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – schließt sich diesen überzeugenden Ausführungen an. Es kann nachvollzogen werden, dass eine weitere Notaufnahme abseits des Klinikbestandes angesichts der funktionell eng verflochtenen Betriebsabläufe nicht in organisatorisch und medizinisch sinnvoller Weise in den Klinikapparat eingegliedert werden kann. Hinter dem Belang der bestmöglichen Patientenversorgung als Element des öffentlichen Wohls hat das Interesse einzelner Anwohner am Entfallen des geplanten Dachlandeplatzes und der damit verbundenen immissionsbedingten Mehrbelastung zurückzutreten. Der hier in Prüfung stehende Vorschlag stellt damit keine ernsthafte Alternative zum geplanten Dachlandeplatz dar.

*b) Verlagerung des bestehenden bzw. Errichtung eines weiteren Bodenlandeplatzes*

Die in Einwendungen angeregte Errichtung eines weiteren Bodenlandeplatzes auf der Freifläche westlich des OPZ bzw. die Verlagerung des bestehenden Bodenlandeplatzes dorthin im Zusammenhang mit dem Bau eines geschlossenen Korridors zwischen Landeplatz und OPZ zur Vermeidung der Umlagerung in einen Rettungswagen disqualifiziert sich schon aus dem Grund, dass sich hier wegen der umliegenden Bebauung keine Möglichkeit zur Darstellung richtlinienkonformer hindernisfreier An- und Abflugflächen bietet. Im Übrigen wurde diese Position vom Vorhabenträger in seiner Variantenuntersuchung geprüft, bereits im vorangegangenen Abschnitt unter C.II.2.3.3.1 c) behandelt und ausgeschlossen.

c) *Gemeinsame Errichtung von Dachlandeplatz und Rettungsstation mit Möglichkeit zum Betanken und Warten*

Auch die von Bürgern/innen vorgeschlagene gemeinsame Errichtung von Dachlandeplatz und Luftrettungsstation Christoph München sowie Tank- und Wartungsmöglichkeiten auf dem Dach des HLG-Zentrums bei gleichzeitiger Aufgabe des dann obsoleten Bodenlandeplatzes fällt als Alternative zur antragsgegenständlichen Planung aus, da sie bei unverändertem (gutem) medizinischen Nutzen – der Weg der Patientenverbringung bliebe gegenüber der antragsgegenständlichen Planung gleich – für den Vorhabenträger wirtschaftliche und planerische Nachteile generieren und die Anwohner/innen zugleich mit höheren Immissionen belasten würde.

Gemäß Stellungnahme des Vorhabenträgers müssten dieser Variante schon wirtschaftliche und planerische Bedenken entgegengehalten werden. Mit der im Jahre 2011 in Betrieb genommenen Rettungsstation mit Hangar für Christoph München, Sozialgebäude für die Hubschrauberbesatzung und Betankungsanlage und dem erst im Jahre 2018 mit erheblichem Aufwand an die geltenden luftrechtlichen Regularien baulich angepassten Bodenlandeplatz würden z.T. neuwertige, gut funktionierende und zweckmäßige Strukturen aufgegeben. Hinzu kämen die im Zusammenhang mit der baulich anspruchsvollen gemeinsamen Errichtung von Dachlandeplatz und Rettungsstation zu erwartenden erheblichen Investitionskosten, die sich u.a. aufgrund der Notwendigkeit besonderer statischer Sicherungsmaßnahmen und massiv erhöhter Anforderungen an den Brand- und Gewässerschutz im Falle der Situierung einer Betankungsanlage auf dem Dach ergäben. Weiterhin sei der mit dieser Planungsvariante verbundene Platzmehrbedarf zur Schaffung aller in diesem Falle dort notwendigen Einrichtungen – bestehend aus den Flugbetriebsflächen (Lande- und Startfläche, Parkposition), Hangar, Räumlichkeiten zur Unterbringung des Personals, Tankstelle usw. – entsprechend den im Rahmen der Gesamtkonzeption für den Campus Großhadern an die Situierung und Ausgestaltung des HLG-Zentrum gestellten planerischen Vorgaben nicht umsetzbar.

Mit diesen nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – nachvollziehbar dargelegten planerischen und wirtschaftlichen Bedenken des Vorhabenträgers ginge – dies bei unverändertem medizinischen Nutzen – eine ungleich höhere immissionsbedingte Mehrbelastung für die Anwohner/innen einher. Bei der Zusammenlegung von Hubschrauberlandeplatz und Rettungsstation auf dem Dach des HLG-Zentrums müssten alle Starts und Landungen von Rettungshubschraubern – auch planbare Verlegungsflüge, Wartungs- und Tankflüge – über den Dachlandeplatz abgewickelt werden. Bei der antragsgegenständlichen Planung sind dies lediglich ca. 22 % aller Flüge, d.h. nur diejenigen, bei denen ein Notfallpatient befördert wird. Alle anderen ca. 78 % der Flüge würden ausschließlich den Bodenlandeplatz betreffen (hinsichtlich der Prognose der Flugbewegungen siehe Abschnitt C.II.2.2 dieses Bescheides). Diese erhebliche Mehrung der dann am Dachlandeplatz durchgeführten Flugbewegungen vermag der gleichzeitige Wegfall der Umsetzungsflüge zwischen Dach- und Bodenlandeplatz in Falle der o.g. 22 % aller Flüge bei Weitem nicht aufzuwiegen. Folglich wäre die umliegende



Bevölkerung bei dieser Variante mit bedeutend höheren flugbetriebsbedingten Belastungen beaufschlagt. In Verbindung mit den auch auf den Antragsteller zukommenden o.g. Nachteilen käme eine Entscheidung für diese Planungsvariante aus Sicht der Behörde in Anwendung pflichtgemäßem Ermessens damit nicht in Betracht.

d) *Bau einer „Versorgungsröhre“ zwischen dem bestehenden Bodenlandeplatz und dem OPZ*

Genausowenig kann der Vorschlag in Einwendungen, eine „optimierte und beschleunigte Transportlösung“ in Form einer „Versorgungsröhre“ zwischen bestehendem Bodenlandeplatz und den Schockräumen im OPZ zu schaffen, als eine ernsthafte Alternative zum geplanten Dachlandeplatz angesehen werden.

Unabhängig davon, dass lt. Antragsteller eine derartige „Versorgungsröhre“, die der Länge nach unter dem OPZ und den Bestandsgebäuden in einem bergmännischen Stollenverfahren – vergleichbar mit einem U-Bahnbau – erstellt werden müsste, eine architektonisch, technisch und damit auch wirtschaftlich schwer abschätzbare Herausforderung darstelle, mangle es diesem Planungsansatz daran, dass die hierbei unterirdisch zurückzulegende erhebliche Entfernung von rund 375 m zwischen Landeplatz und Schockraum einen nicht hinnehmbaren Zeitnachteil bei der Versorgung der Schwerstverletzten bedinge. Diese Strecke müsste fußläufig zurückgelegt werden, um die lückenlose Überwachung durch das medizinische Personal und den möglichst schonenden Transport der Patienten sicherzustellen. Die ebenfalls vorgeschlagene beschleunigte Transportlösung, z.B. mittels horizontalem „Aufzug“, wäre aus medizinischen Gründen daher ausgeschlossen.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – kann auch hier der plausiblen Argumentation des Vorhabenträgers folgen. Neben den besagten baulichen und wirtschaftlichen Unwägbarkeiten spricht insbesondere die sich gegenüber der geplanten Dachlandeplatzvariante ergebende wesentlich größere Entfernung zwischen bestehendem Bodenlandeplatz und OPZ und die dadurch bewirkte erhebliche zeitliche Verzögerung offensichtlich gegen den vorliegenden Planungsvorschlag. Bei der Abwägung zwischen dem Interesse einzelner Anwohner an der Vermeidung des geplanten Dachlandeplatzes und der damit einhergehenden Immissionen und der im öffentlichen Interesse stehenden bestmöglichen Patientenversorgung war letzterer insoweit der Vorzug einzuräumen.

#### 2.3.4 Weitere Einwendungen im Zusammenhang mit der Standortentscheidung

Neben den vorstehend gewürdigten eigenen Planungen von Einwendungsführern/innen waren noch weitere, sich mit der Richtigkeit und Nachvollziehbarkeit der Standortentscheidung befassende Vorträge aufzugreifen. Im Wesentlichen handelte es sich hierbei um die folgenden Vorträge, welche ebenfalls als unzutreffend bzw. für die heutige Standortentscheidung als unbeachtlich zurückgewiesen werden.

#### 2.3.4.1 Vorliegender Antrag als Ergebnis historischer Planungsfehler des Klinikums

Zu derartigen Vorträgen, die vorliegende Planung des Dachlandeplatzes auf dem HLG-Zentrum sei ein Ausfluss von z.T. bis in die Gründungsphase des Klinikums in den 1970er Jahren zurückreichender konzeptioneller Fehlplanungen des Klinikbetreibers, welche sich nicht auf gegenwärtige und künftige Planungen erstrecken und nicht zu Lasten der Anwohner auswirken dürften, wird festgestellt, dass dies nicht Prüfungsgegenstand dieser luftrechtlichen Entscheidung ist. Wie zu Beginn der Standortprüfung erläutert, ist es nicht Aufgabe der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – als Genehmigungsbehörde, ersatzweise zu planen bzw. zu bewerten, welche anderen grundsätzlich denkbaren Planungen heute und damit erst recht in der teilweise weit zurückliegenden Vergangenheit womöglich besser gewesen wären als die vorliegende. Die Prüfung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hat sich in der Standortfrage auf die Einhaltung rechtlicher Grenzen der antragsgegenständlichen Planung zu beschränken. Diese ist – wie bereits umfassend in den vorangegangenen Abschnitten dargelegt – vorliegend gegeben. Sämtliche in diesem Zusammenhang vorgetragene Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Unabhängig von der Irrelevanz solcher Vorträge für die vorliegende luftrechtliche Entscheidung sollen sie in diesem Kontext dennoch entsprechend gewürdigt werden. Es handelte sich insbesondere um folgende Einlassungen:

- Seit der Gründung des Klinikums Großhadern Mitte der 1970er Jahre (lt. Antragsteller: 1974) habe es eine Bodenlandestelle im vorderen, östlichen Klinikbereich mit direkter Anbindung an die vormalige Notaufnahme gegeben. Die Rettungshubschrauber seien am ehemaligen Verkehrsflughafen Riem stationiert gewesen. Fluglärm sei in akzeptablem Umfang nur von den das Klinikum betreffenden Rettungsflügen hervorgerufen worden.
- Im Zuge der Schließung des Flughafens Riem im Jahre 1992 sei der Rettungshubschrauber fest in Großhadern stationiert worden. Dieser habe von diesem Zeitpunkt an Rettungseinsätze bei Tag und bei Nacht im gesamten südbayerischen Raum von dort aus durchgeführt. Nur wenige Einsätze hätten das Großhaderner Klinikum selbst betroffen.
- Im Laufe der 1990er Jahre sei die o.g. Hubschrauberlandestelle infolge jahrelanger massiver Fluglärmbeschwerden der Anwohner/innen in Hadern schließlich an seine heutige Position im äußersten Westen des Klinikkomplexes verlegt und mit Bescheid vom 05.02.1999 von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – als Hubschraubersonderlandeplatz dort genehmigt worden. Der Standort und die Flugkorridore in Nord-Süd-Richtung seien so gewählt worden, um die Anwohner/innen im Hinblick auf den Fluglärm gegenüber vorher zu entlasten. Hiermit seien die Planungsfehler aus den 1960-1970er Jahren behoben worden.
- Mit der aktuellen Planung des Dachlandeplatzes auf dem HLG-Zentrum östlich des OPZ würde diese Verlegung nun mit dem Ergebnis rückgängig gemacht, dass wieder viel mehr Lärm auf die Anwohner einwirke. Bereits beim Neubau

des im Jahre 2014 eröffneten OPZ hätte eine Anbindung an den bestehenden Bodenlandeplatz eingeplant und so die heute notwendige Umlagerung der Patienten in den Rettungswagen vermieden werden können. Dass dies versäumt worden sei, sei ein Versagen der verantwortlichen Planer beim Umbau des Klinikums gewesen.

- Sofern das heutige dringende Interesse für den Dachlandeplatz mit einer erforderlichen Verkürzung der Transportwege begründet werde, so seien die längeren Transportwege durch die o.g. planerischen Versäumnisse des Klinikums selbst verursacht. Diese Versäumnisse dürften nun nicht auf dem Rücken der Anwohner ausgetragen werden.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – schließt sich auch hier den schlüssigen Darstellungen des Antragstellers an. Wie dieser ausführte, sei das Klinikum Großhadern Anfang der 1970er zunächst als Neubau auf der „Grünen Wiese“ am südlichen Stadtrand Münchens konzipiert worden. Veränderungen äußerer Umstände wie die spätere Stationierung des Christoph München in Großhadern nach Auflösung der vormaligen Rettungsstation am ehemaligen Flughafen Riem und die seither erhebliche Steigerung des Flugverkehrs sei zum Zeitpunkt der Entscheidung für den Klinikneubau ebenso wenig vorhersehbar und planbar gewesen wie das stetige Heranrücken der Bebauung des wachsenden Stadtbezirks Hadern. Folgerichtig sei die besagte Verlegung der Hubschrauberlandestelle in den 1990er Jahren demnach auch keine Behebung vormaliger Planungsmängel, sondern eine Reaktion auf sich zwischenzeitlich geänderte Rahmenbedingungen gewesen.

Ebenso wenig sind entgegen der Behauptung in Einwendungen aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – fehlerhafte planerische Erwägungen im Hinblick auf die Situierung des 2014 in Betrieb genommenen neuen OPZ, neben dem nunmehr das neue HLG-Zentrum mit dem antragsgegenständlichen Dachlandeplatz entstehen soll, erkennbar. Höchste Priorität bei der Standortsuche und Planung für das neue OPZ in den Jahren 2006 bis 2008 sei lt. Antragsteller gewesen, dieses mit Blick auf eine bestmögliche Patientenversorgung unmittelbar an diejenigen Bestandsgebäude mit den meisten und engsten Funktions- und Wegeverflechtungen, wie insbesondere das Bettenhaus und den Behandlungstrakt, anzubinden. Wie bereits in Abschnitt C.II.2.3.3.2 a) dieses Bescheides zur dort geprüften, mit vorliegendem Szenario vergleichbaren Planungsvariante „Errichtung einer zweiten Notaufnahme nahe des Bodenlandeplatzes“ ausgeführt, wäre es medizinisch und organisatorisch demgegenüber nicht vertretbar gewesen, das OPZ mit Notaufnahme vom Bestand losgelöst neben dem Bodenlandeplatz zu errichten und dauerhaft dort zu betreiben. In Abwägung mit dem Umstand, dass der Großteil der Patienten per Rettungswagen oder von selbst direkt in der Notaufnahme ankomme und demgegenüber nur ein untergeordneter Anteil per Hubschrauber eingeliefert werde, habe das Klinikum im Gegenzug den bis heute praktizierten Weg der Patientenverbringung mit Zwischentransport im Rettungswagen über viele Jahre hinweg hinnehmen können. Die heute bestehende zwingende Forderung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung nach einer unmittelbaren Anbindung des Landeplatzes an die Notaufnahme ohne Umlagerung habe es zum Zeitpunkt der Planung für das neue OPZ im Übrigen noch nicht ge-

ben. Diese seien erst viel später im Jahre 2013 hinzugekommen (siehe folgenden Abschnitt). Vor diesem Hintergrund leuchtet der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – auch die vom Vorhabenträger vormals getroffene Standortentscheidung für das OPZ vollumfänglich ein. Ein planerischer Fehlgriff ist hier jedenfalls nicht ersichtlich.

Nicht zuletzt wird durch die aktuelle Planung des Dachlandeplatzes auch keine vor-malige Planungsentscheidung zu Ungunsten der Anwohner/innen rückgängig gemacht. Die Entscheidung für die Errichtung des antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes wurde auf Basis der zum Zeitpunkt der Planung bestehenden und relevanten Rahmenbedingungen rechtsfehlerfrei getroffen. Auf die entsprechenden Ausführungen in den vorangegangenen Abschnitten dieses Bescheides zur Standortprüfung wird vollumfänglich verwiesen.

#### *2.3.4.2 Errichtung des Dachlandeplatzes infolge einer Vorgabe der Unfallversicherungsträger*

Einwendungsführern/innen trugen weiterhin vor, dass die Argumentation des Antragstellers für den Dachlandeplatz, dieser werde auch von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) zur dauerhaften Sicherstellung des medizinischen Versorgungsauftrags des Klinikums Großhadern gefordert, unzutreffend bzw. näher zu erläutern sei. Im Übrigen sei für die Teilnahme am Schwerstverletzungsartenverfahren (SAV) der DGUV nach den entsprechenden Vorschriften nicht einmal unbedingt ein Hubschrauberlandeplatz erforderlich, erst recht kein Dachlandeplatz.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – sieht auch in solchen Vorträgen keine für die vorliegende luftrechtliche Entscheidung den Antrag in Frage stellenden Inhalte. Unter Abschnitt C.II.2.3.2.2 dieses Bescheides wurde bereits die Geeignetheit und Erforderlichkeit des Dachlandeplatzes in Bezug auf die Erfüllung des zentralen Planungsziels in Gestalt der durch die deutliche Verkürzung der Transportwege erreichten erheblichen Versorgungsoptimierung für die vom Hubschrauber angelieferten Patienten schlüssig und hinreichend begründet und dessen medizinische Notwendigkeit insoweit anerkannt. Die Erfüllung der Vorgaben von Kostenträgern stellt hinter diesem herausragenden medizinischen Nutzen allenfalls eine im Sinne einer Schlüssigkeit untergeordnete bzw. mittelbare Voraussetzung im Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme dar. Die o.g. Einwendungen waren vor diesem Hintergrund zurückzuweisen. Außerdem ist davon auszugehen, dass derartige Vorgaben der Kostenträger ihrerseits in der Regel auf aktuellen medizinischen Standards basieren, deren Einhaltung im Sinne der Qualitätssicherung für die Kostenübernahme vorausgesetzt werden.

Dementsprechend folgt der Antragsteller mit der Errichtung des antragsgegenständlichen Dachlandeplatzes den für ihn verbindlichen Vorgaben der Versicherungsträger und zuständigen Entscheidungsgremien.

Das Klinikum der Universität München, Campus Großhadern, ist laut dem Arbeitspapier des Antragstellers vom 18.05.2020 eine am SAV teilnehmende Klinik und hat damit die entsprechenden Voraussetzungen und Pflichten, welche in den mit Datum

vom 1. Januar 2013 von der DGUV neu gefassten und strukturierten „Anforderungen der gesetzlichen Unfallversicherungsträger nach § 34 SGB VII (Sozialgesetzbuch VII; Anm. d. Bescheiderstellers/in) an Krankenhäuser zur Beteiligung am Schwerstverletzungsartenverfahren (SAV)“ definiert sind, zu erfüllen. Ein zwingendes Erfordernis für die Teilnahme am SAV ist gem. dortiger Ziffer 2.6.5 Spiegelstrich 1 ein „Hubschrauberlandeplatz im 24-Stunden-Betrieb in räumlicher Nähe zum Schockraum“.

Des Weiteren ist das Klinikum Großhadern ein Klinikum mit umfassender Notfallversorgung – Stufe 3 gemäß Beschluss des Gemeinsamen Bundesausschusses (G-BA) „über die Erstfassung der Regelungen zu einem gestuften System von Notfallstrukturen in Krankenhäusern gemäß § 136c Absatz 4 SGB V (Sozialgesetzbuch V; Anm. d. Bescheiderstellers/in)“ vom 19. April 2018. Nach dortigem § 21 Abs. 2 ist die Vorhaltung einer Hubschrauberlandestelle mit direktem Zugang zur Notaufnahme ohne Zwischentransport erforderlich.

Bei der in diesem Zusammenhang in Einwendungen zitierten „S3 – Leitlinie Polytrauma/Schwerstverletztenbehandlung“ der hierfür federführend verantwortlichen Dt. Gesellschaft für Unfallchirurgie (AWMF Register-Nr. 012/019) handelt es sich demgegenüber lediglich um Entscheidungshilfen, Empfehlungen und Diskussionsgrundlagen für die Versorgung von Schwerverletzten bzw. deren Optimierung, was einleitend unter dem dortigen Abschnitt „A.1 Ziele der Leitlinie“ auch ausführlich beschrieben ist. Ein Vorschriftencharakter kann hieraus jedoch nicht abgeleitet werden.

Der Antragsteller führte zu dieser Thematik vertiefend und unter Vorlage der entsprechenden Dokumente aus, das Klinikum Großhadern sei derzeit nur zeitlich befristet und unter Einhaltung bestimmter Auflagen am SAV beteiligt. Die DGUV habe dem Klinikum mit Bezug auf die o.g. Anforderungen u.a. mitgeteilt, der Beteiligungsauftrag könne nur auf Dauer beibehalten werden, wenn ein Hubschrauberlandeplatz mit unmittelbarer Anbindung an die Notaufnahme/den Schockraum ohne Umlagerung des Patienten in ein anderes Rettungsmittel geschaffen werde. Mit der derzeit unter Auflagen gewährten Befristung werde lediglich dem Umstand Rechnung getragen, dass die Umsetzung der erforderlichen Neubaumaßnahme seit der am 01.01.2013 in Kraft getretenen Neustrukturierung der stationären Heilverfahren entsprechende Zeit in Anspruch nehme. Solche Auflagen und Befristungen könnten aber nicht unbegrenzt fortgeschrieben werden. Vor dieser Situation stünden im Übrigen auch viele andere Kliniken mit vergleichbarer Versorgungsstruktur.

Darüber hinaus folge der Vorhabenträger mit der Schaffung des antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes den geltenden Vorgaben des Gemeinsamen Bundesausschusses (G-BA), welcher als oberstes Beschlussgremium der gemeinsamen Selbstverwaltung der Ärzte, Krankenhäuser und Krankenkassen in Deutschland u.a. Maßnahmen der Qualitätssicherung für das Gesundheitswesen bindend regelt. Mit dem o.g. Beschluss vom 19. April 2018 über die Erstfassung der Regelungen zu einem gestuften System von Notfallstrukturen in Krankenhäusern gemäß § 136c Absatz 4 SGB V habe dieser die Anforderungen an die Notfallversorgung neu gefasst bzw. verschärft. Eine der zahlreichen Voraussetzungen für die umfassende Notfallversorgung – Stufe 3, welcher das Klinikum Großhadern zugeordnet sei, sei demnach die

Vorhaltung einer Hubschrauberlandeestelle, von/zu der die Patientenverlegungen auf dem Luftweg ohne Zwischentransport möglich sein müssten (§ 21 Abs. 2 des Beschlusses des G-BA).

Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – entgegen dem Vortrag in Einwendungen plausibel und überzeugend dargelegt, dass bei Nichterfüllung der o.g. Vorgaben – namentlich in Gestalt der Abkehr von der Errichtung des geplanten Hubschrauberlandeplatzes in räumlicher Nähe zum Schockraum ohne Zwischentransport – eine Kündigung von Versorgungsverträgen/-zulassungen mit u.U. erheblichen negativen Auswirkungen auf die Qualität der Notfallkrankenversorgung im Großraum München nicht ausgeschlossen werden kann (vgl. auch Abschnitt C.II.2.3.2.2). Die Vermeidung solcher Zulassungsverluste liegt damit auch im öffentlichen Interesse.

### **2.3.5 Gesamtwürdigung zur Standort- und Alternativenprüfung**

Aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – erging die Standortentscheidung des Vorhabenträgers zugunsten der Errichtung des Hubschrauberlandeplatzes auf dem Dach des geplanten HLG-Zentrums – zusätzlich zum bestehenden Bodenlandeplatz mit Rettungsstation – damit jedenfalls schlüssig und nachvollziehbar. Die gewählte Verortung ist für die Anlegung eines richtlinienkonformen Hubschrauberdachlandeplatzes sowie den beabsichtigten Flugbetrieb geeignet. Ebenso können hier das zentrale Planungsziel des Vorhabenträgers umfassend realisiert und insbesondere alle gesetzlichen und medizinischen Vorgaben eingehalten werden. Unter den ordnungsgemäß geprüften Alternativstandorten befand sich wiederum keiner, der sich eindeutig als die vorzugswürdige, weil – ohne das Planungsziel aufgebende – öffentliche und private Belange insgesamt weniger belastende Variante hätte aufdrängen müssen. Sämtliche in diesem Zusammenhang vorgetragenen Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

## **2.4 Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung**

Auch raumordnerische und landesplanerische Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Der Stellungnahme der Regierung von Oberbayern – Höhere Landesplanungsbehörde – war zu entnehmen, dass das Vorhaben den landesplanerischen Festlegungen insbesondere hinsichtlich des Zivilschutzes und der medizinischen Versorgung entspricht. Der Erhalt und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der notwendigen Infrastruktur sind demnach in allen Teilräumen von besonderer Bedeutung. Überörtliche Einrichtungen (...) der medizinischen Versorgung (...) sollen bevorzugt in zentralen Orten gebündelt werden (Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 Bayerisches Landesplanungsgesetz – BayLplG). Den räumlichen Erfordernissen der Verteidigung und des Zivilschutzes soll Rechnung getragen werden (Art. 6 Abs. 2 Nr. 8 BayLplG).

## **2.5 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege**

Weiterhin widerspricht der antragsgegenständliche Neubau des Dachlandeplatzes nicht den Erfordernissen des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Hierdurch finden per se keine naturschutzrechtlich relevanten Eingriffe in Natur und Landschaft statt.

Die am Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden erhoben keine Einwände gegen das Vorhaben. Sonach waren auch in Einwendungen geforderte zusätzliche Unterlagen bzw. fachliche Prüfungen in Bezug auf eine befürchtete Beeinträchtigung der Natur, insbesondere der Insekten- und Vogelwelt durch Abgas-, Lärm- und Lichtimmissionen der Hubschrauber für die Entscheidung über den vorliegenden Antrag nicht erforderlich. Die entsprechenden Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Im Übrigen prüfte die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – diese Gesichtspunkte auch im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls bei der Umweltverträglichkeit (siehe Abschnitt C.II.5 dieses Bescheides).

## **2.6 Belange des Wasserrechts**

Wasserrechtliche Belange werden durch die beantragte Maßnahme nicht beeinträchtigt. Die vom Wasserwirtschaftsamt München eingebrachten Auflagen und Anregungen wurden unter Abschnitt A.V.2 dieses Bescheides berücksichtigt.

## **2.7 Erfordernisse des Städtebaus**

Auch Belange des Städtebaus stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Der Dachlandeplatz wird im Gesamtzusammenhang mit dem Neubau des HLG-Zentrums als Teil der Masterplanung für das Universitätsklinikum errichtet und nimmt im Hinblick darauf aus städtebaulicher Sicht lediglich eine untergeordnete Rolle ein. Insbesondere ist eine konkrete Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der Landeshauptstadt München nicht ersichtlich und wurde im Übrigen von dieser auch nicht vorgetragen. Dasselbe gilt für mögliche mittelbare Beeinträchtigungen durch Fluglärm in Bezug auf kommunale Einrichtungen. Hinsichtlich der Auseinandersetzung mit dieser Thematik wird im Übrigen auf den nachfolgenden Abschnitt „Schutz vor Fluglärm“ verwiesen.

Soweit zu diesem Thema in Einwendungen vorgetragen wurde, die Planung für den Dachlandeplatz verstoße gegen geltendes Baurecht z.B. in Gestalt der Überschreitung der im hier einschlägigen Bebauungsplan der Landeshauptstadt München festgesetzten Baugrenzen, weshalb vor Durchführung des luftrechtlichen Verfahrens zwingend eine formelle Änderung dieses Bebauungsplans mit Bürgerbeteiligung und Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich gewesen sei, so wird auf Abschnitt C.II.1.1.5 verwiesen. Demnach war mit der Masterplanung für den Campus Großhadern die hinreichende Planungsreife für die vorliegende luftrechtliche Entscheidung auch ohne die vorherige Erteilung einer Baugenehmigung gegeben. Über eine eventuell erforderliche Änderung bzw. Anpassung des

entsprechenden Bebauungsplans entscheidet die Landeshauptstadt München unabhängig von diesem Verfahren in eigener Zuständigkeit.

## 2.8 Schutz vor Fluglärm

Anlage und Betrieb des antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes am Klinikum München-Großhadern sind unter Berücksichtigung der im Rahmen dieses Bescheids unter Abschnitt A.V.7 verfügbaren Auflagen des Weiteren mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm vereinbar. Die in diesem Zusammenhang im Verfahren vorgetragenen Einwendungen waren – soweit ihnen nicht durch Auflagen entsprochen wurde – zurückzuweisen.

### 2.8.1 Lärmphysikalische Grundlage

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hatte im Rahmen der Entscheidung über den vorliegenden Antrag zu prüfen, ob durch die Anlage und den Betrieb des o.g. Hubschrauberlandeplatzes – dies auch unter Berücksichtigung des Flugbetriebs am bereits bestehenden Bodenlandeplatz – durch Fluggeräuschemissionen hervorgerufene schädliche Umwelteinwirkungen, erhebliche Belästigungen oder erhebliche Nachteile für die Allgemeinheit und die Umgebung des Klinikums zu erwarten sind.

Als maßgebliche Grundlage für die Bewertung und Beurteilung des ermittelten Ausmaßes und der Auswirkungen der flugbetriebsbedingten Geräuschemissionen am und in der Umgebung des o.g. Flugplatzes diente hierbei die **schalltechnische Untersuchung des Sachverständigen Dipl.-Ing. Martin Wenker in der Fassung vom 30.09.2019**.

Nach Prüfung dieser Unterlage kam die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zu der Auffassung, dass diese sowohl im Hinblick auf die ihr zugrunde gelegten Eingangsdaten und die angewandte Berechnungsmethodik zutreffend als auch in Bezug auf das ermittelte Ergebnis plausibel und einwandfrei und damit als Grundlage für die vorliegende luftrechtliche Entscheidung vollumfänglich geeignet ist. Mit einem Auftreten unzumutbarer Beeinträchtigungen ist demnach im vorliegenden Falle nicht zu rechnen. Die einzelnen Ergebnisse bei der Prüfung des Gutachtens werden in den nachfolgenden Abschnitten dargestellt.

### 2.8.2 Maßgebliche Schwellenwerte

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – legt die **Geringfügigkeitsschwelle (rechtliche Abwägungsschwelle)** bei einem LAeq Tag = 52 dB(A) bzw. LAeq Nacht = 45 dB(A) fest.

Als **Zumutbarkeitsschwellen** hinsichtlich der Geräuschemissionen (Dauerschallpegel) aufgrund des Flugbetriebes werden im vorliegenden konkreten Einzelfall folgende Werte festgelegt:



L<sub>Aeq</sub> Tag = 60 dB(A)

L<sub>Aeq</sub> Nacht = 50 dB(A)

Pegelhäufigkeitskriterium:

6 x 53 dB(A) innen (nachts)

#### 2.8.2.1 Anwendbarkeit des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG)

Das FluglärmG findet unmittelbar auf den vorliegenden Fall keine Anwendung. Ihm liegt allerdings ein aktueller lärmmedizinischer Erkenntnisstand zu Grunde, den sich die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – bei der hier zu treffenden Entscheidung zu den Zumutbarkeitsschwellen zu eigen macht.

Am 07.06.2007 trat das novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) in Kraft, welches die Festsetzung und den Vollzug von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen regelt. Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG sind im Rahmen von Planfeststellungsverfahren die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten. Nach § 8 Abs. 1 Satz 9 LuftVG gilt dies gleichermaßen für Genehmigungen nach § 6 LuftVG. Daraus ergibt sich, dass die Grenzwerte des FluglärmG in Bezug auf den Fluglärm die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze in Verfahren nach den §§ 8, 6 LuftVG festlegen, sofern der betreffende Flugplatz in den Anwendungsbereich des FluglärmG fällt. Dieser erfasst neben militärischen Flugplätzen typischerweise Verkehrsflughäfen bzw. -landeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr – letztere mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen im Jahr (vgl. § 4 Abs. 1 FluglärmG). In Großhadern werden weder im Ansatz die in § 4 Abs. 1 FluglärmG genannten Verkehrszahlen erreicht noch entsprechend große Luftfahrzeuge oder gar Strahlflugzeuge eingesetzt, so dass auch keine Veranlassung besteht, mit Blick auf § 4 Abs. 8 FluglärmG das FluglärmG fakultativ anzuwenden.

Für Flugplätze, die wie vorliegend bereits aufgrund der im Vergleich dazu geringeren Anzahl der jährlichen Flugbewegungen vom Anwendungsbereich des FluglärmG nicht umfasst sind, ist in der Folge 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 RdNr. 119). Aus § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG leiten sich in diesem Falle somit keine verbindlichen Werte für die Abwägungsentscheidung im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens ab. Allerdings wurden im Rahmen dieser Abwägung auch die lärmmedizinischen Erkenntnisse, wie sie in den aktuell genannten Grenzwertfestlegungen in § 2 Abs. 2 FluglärmG zum Ausdruck kommen, einbezogen. Auch die bei Hubschraubern im Vergleich zu Flächenflugzeugen anders geartete Lärmtypik floss in diese Bewertung ein.

## 2.8.2.2 Festlegung der maßgeblichen Schwellenwerte

### **Abwägungsschwellen**

Die Genehmigungsbehörde beginnt Aspekte des Fluglärms auf der Grundlage bisheriger Rechtsprechung sowie der jahrelang gerichtlich hierzu nie beanstandeten Verfahrensweise regelmäßig dann abzuwägen, wenn die durch den Flugbetrieb verursachten Geräuschimmissionen in bewohnten Gebieten am Tag (6.00 Uhr – 22.00 Uhr) mindestens einen Beurteilungspegel von 52 dB(A) bzw. in der Nacht (22.00 Uhr – 6.00 Uhr) mindestens einen Beurteilungspegel von 45 dB(A) erwarten lassen (rechtliche Abwägungsschwelle). Eine atypische Situation, welche den Ansatz niedrigerer Pegel erfordern könnte, z.B. erstmalige Lärmauswirkungen in einem bisher von Fluglärm oder sonstigem Verkehrslärm völlig unberührten Bereich, besteht im vorliegenden Falle eines weiteren Kliniklandeplatzes im Gebiet der Millionenstadt und Landeshauptstadt München nicht.

Die entsprechenden Lärmkonturen sind aus der schalltechnischen Untersuchung ersichtlich. Unter Würdigung der Einwendungen liegen nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – unterhalb von 52 dB(A) 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.

Für den Nachtzeitraum wird die Abwägungsschwelle auf  $LA_{eq} = 45$  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). Diese Konturen wurden vom Luftamt auch in den Blick genommen.

### **Zumutbarkeitsschwellen**

Die Schwellen für unzumutbare Lärmauswirkungen (rechtliche Zumutbarkeitsschwelle) legt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – orientiert an den Wertungen des FluglärmG sowie in Abhängigkeit der Rahmenbedingungen bei der Anlage und dem Betrieb eines Hubschraubersonderlandeplatzes im Bereich der Luftrettung regelmäßig bei einem LAeq Tag = 60 - 65 dB(A) bzw. LAeq Nacht = 50 - 55 dB(A) fest.

Als Zumutbarkeitsschwellen hinsichtlich der Geräuschemissionen aufgrund des Flugbetriebes, welche regelfällig nicht überschritten werden soll, werden für den vorliegenden konkreten Einzelfall folgende Werte abgeleitet:

**LAeq Tag = 60 dB(A)**

**LAeq Nacht = 50 dB(A)**

### **Begründung**

Für die Benennung des auf den vorliegenden konkreten Einzelfall bezogenen Bewertungsmaßstabes, ab welchem die Lärmauswirkungen als nicht mehr zumutbar einzustufen sind, zog die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – orientierungsweise die Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG heran. Bei der Festlegung der Zumutbarkeitsgrenzen ist hierbei jeweils auf die Werte der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone für den neuen bzw. baulich wesentlich geänderten zivilen Flugplatz abzustellen. Die Werte der Tag-Schutzzone 2 markieren demgegenüber keine Grenzwerte (vgl. Wysk, Rechtliche Aspekte des neuen Fluglärmgesetzes, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2007 S. 248). Demnach ist die Zumutbarkeitsschwelle hinsichtlich der Geräuschemissionen aufgrund des Flugbetriebes, welche regelmäßig nicht überschritten werden soll, bei einem Dauerschallpegel von LAeq Tag = 60 dB(A) bzw. von LAeq Nacht = 50 dB(A) anzusetzen.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hat in Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs Unzumutbarkeit jedoch, weil hier das FluglärmG nicht unmittelbar einschlägig ist, auch eine Einzelfallbetrachtung vorzunehmen. Diese Festlegung der konkreten Zumutbarkeitsschwellen ist – wie bereits ausgeführt – von der Genehmigungsbehörde unter Würdigung und Bewertung des konkreten Sachverhalts individuell für jeden Flugplatz abzuleiten. Im Ergebnis sieht es die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – im Falle des antragsgegenständlichen Hubschrauberdachlandeplatzes als gerechtfertigt an, sich – auch für diese einzelfallbezogene Betrachtung – nach den in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG bezeichneten Werten für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz zu richten.

## *Tagzeitraum*

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 sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels von 60 dB(A) außen. Dieser Wert berücksichtigt die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse der Lärmwirkungsfor-schung, 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. Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – nimmt deshalb keine weitere Differenzierung vor, sondern legt den o.g. Wert allen Wohnlagen zu Grunde und privilegiert insoweit ggf. anderweitig vorbelastete oder gemischtgewerblich genutzte Wohnlagen.

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 hier zu beurteilende Flugbetrieb des Rettungswesens nicht privatnütziger Natur, sondern hat besondere Aufgaben im Bereich des Schutzes von Leib und Leben zu erfüllen und liegt damit im öffentlichen Interesse. Für die Durchführung dieser Aufgaben besteht ein gesteigertes öffentliches Interesse; dieses ist mit erheblichem 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.

Schließlich wird angesichts des seit mehreren Jahrzehnten am Bodenlandeplatz des Klinikums Großhadern durchgeführten Flugbetriebs nicht erstmalig Rettungsflugbetrieb eingeführt. Das Phänomen, in diesem Stadtgebiet auf Lärmauswirkungen in Folge von Hubschraubern im Rettungsbetrieb zu treffen, ist also nicht neu, sondern besteht schon seit Jahrzehnten in nicht unerheblichem Umfang, was in der Tendenz für eine Erhöhung der Schwelle spräche.

Andererseits berücksichtigt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – 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 Flugbetrieb der Polizeihubschrauberstaffeln bei der Vermisstensuche oder der Verbrechensbekämpfung).

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hält angesichts der überragenden Bedeutung der Rettungsflüge auch einen Wert von 62 dB(A) für vertretbar. Andererseits erkennt das Luftamt im Interesse der Belange der Lärmbetroffenen an, dass in Großhadern erheblicher Hubschrauberbetrieb stattfindet und reduziert insoweit die Zumutbarkeitsschwelle wieder auf 60 dB(A).

#### *Nachtzeitraum*

Den behördlich festgesetzten Schwellenwert im Nachtzeitraum begründet die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – 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.

Der Schwellenwert könnte angesichts der Bedeutung der Notfallrettung auch höher als 50 dB(A) Leq angesetzt werden. 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 Rettungsflugbetrieb nicht privatnütziger Natur, sondern hat besondere Aufgaben zu erfüllen und liegt damit im öffentlichen Interesse. 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 Großhadern schon seit langer Zeit Hubschrauberflugbetrieb – dies auch nachts – statt; insoweit liegt eine Lärmvorbelastung durch diese Lärmquelle vor.

Obwohl Hubschrauberlärm teilweise als störender wahrgenommen wird als Lärm von Verkehrsflugzeugen, aber Hubschraubereinsätze typischerweise häufig mit hoheitlichen Aufgaben oder Aufgaben der Daseinsvorsorge verbunden sind, hält die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – 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 in Großhadern nicht nur geringfügig Hubschrauberbetrieb stattfindet und reduziert insoweit die Zumutbarkeitsschwelle. Insofern bleibt es dann bei einer Schwelle von 50 dB(A).

#### *Pegelhäufigkeitskriterium*

Darüber hinaus wurde vorliegend auch geprüft, ob ggf. zusätzliche Maximalpegel und -häufigkeitskriterien zur Anwendung kommen. Das Gutachten setzt sich mit in Fach-

kreisen diskutierten Maximalpegeln-Schwellenwerten auseinander, z.B. 19 x 99 dB(A) (vgl. schalltechnische Untersuchung S. 50).

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

Im Ergebnis orientiert sich die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – auch bezüglich des Pegelhäufigkeitskriteriums an den lärmmedizinischen Erkenntnissen des FluglärmG, welches Schallschutzansprüche oberhalb 6 x 53 dB(A) innen bzw. 6 x 68 dB(A) außen ansetzt. 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.

Bei den vorliegend insgesamt (Dach- und Bodenlandeplatz) angenommenen 525 Nacht-Flugbewegungen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr in den verkehrsreichsten sechs Monaten des Prognosejahres 2028, d.h. im Schnitt kalendertäglich ca. drei Flugbewegungen, kommt das in Anlehnung an das FluglärmG bestehende Maximalpegelkriterium hier nicht zur Anwendung. Die jeweiligen Vorsorgezielwerte bzw. Schwellenwerte, ab welcher eine Gesundheitsgefährdung zu befürchten wäre, werden unter Berücksichtigung des lärmmedizinischen Erkenntnisstandes, wie er im FluglärmG zum Ausdruck kommt – nämlich kalendertäglich sechs Fluglärmereignisse pro Nacht – nicht erreicht. Im Übrigen sind die Pegelhäufigkeiten am Dachlandeplatz (83 Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten) deutlich niedriger.

### 2.8.3 Berechnungsverfahren und Eingangsannahmen

Für die Ermittlung der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen in der Umgebung von Flugplätzen gibt die DIN 45684-1:2013-7 (Akustik – Ermittlung von Fluggeräuschimmissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren) ein Berechnungsverfahren vor, welches an Flugplätzen wie hier, die – wie oben beschrieben – nicht unter das FluglärmG fallen, regelmäßig zur Anwendung kommt. Dieses ist allgemein anerkannt und bewährt. Hierbei fließen in die Berechnung verschiedene Parameter wie z.B. die akustischen und flugbetrieblichen Daten der genutzten Luftfahrzeuge, die Zahl der Flugbewegungen, die Topographie und die Verläufe der An- und Abflugflächen ein.

Vor diesem Hintergrund wurden in der prüfungsgegenständlichen schalltechnischen Untersuchung vom 30.09.2019 im Einzelnen folgende Eingangsannahmen getroffen bzw. bei der Berechnung berücksichtigt:

- als Beurteilungszeitraum die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres 2028
- die Topographie
- im Hinblick auf die Betriebsrichtungsverteilung eine Realverteilung

- hinsichtlich der Flugleistungs- und Emissionsdaten des am Platz verkehrenden Hubschraubermusters die aus den Datenblättern der DIN 45684-1 zu entnehmenden Datensätze
- als bodenbedingter Lärm die Vor- und Nachlaufphasen der Hubschraubertriebwerke mit jeweils zwei Minuten beim Start und nach der Landung
- für alle Starts das sogenannte Rückwärtsstartverfahren
- als Immissionshöhe 4 m über Grund
- als Gitterweite für die Berechnung 10 m

Die vorgenannten, in die Berechnung eingestellten Eingangsdaten und -annahmen entsprechen den Maßgaben der DIN 45684-1 und waren damit als Grundlage für die Ermittlung der Lärmauswirkungen am bzw. in der Umgebung des Klinikums Großhadern geeignet.

#### 2.8.4 Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung

Der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – oblag es ferner, auf Basis der gutachtlichen Feststellungen zu prüfen, welche die antragsgegenständliche Flugplatzanlage umgebenden Bereiche ggf. durch das beantragte Vorhaben von Geräuschemissionen oberhalb der Abwägungsschwellen betroffen sein könnten und ob damit zu rechnen ist, dass diese möglicherweise in unzumutbarem Maße von Fluglärm berührt werden. Dies ist vorliegend an keinem Ort außerhalb des Klinikgeländes selbst der Fall.

Grundlage der Bewertung durch die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – waren insbesondere die flächenhaften Darstellungen der vom Gutachter ermittelten energieäquivalenten A-bewerteten Dauerschallpegel für den Tages- und Nachtzeitraum, welche in Form von Karten der schalltechnischen Untersuchung in den Anlagen 3 und 4 beigefügt sind.

##### 2.8.4.1 *Lärmbelastung durch Flugbetrieb am Tag (06.00 bis 22.00 Uhr):*

Aus den o.g. Dokumentationen – maßgeblich ist jeweils die Betrachtung der aufsummierten Lärmwerte von Boden- und Dachlandeplatz gem. den Anlagen 3.3.1 und 3.3.2 – geht hervor, dass die mit einem Dauerschallpegel von LAeq Tag = 52 dB(A) festgelegte Abwägungsschwelle außerhalb des Klinikgeländes im Bereich der Haseneystraße und an der Marchioninistraße erreicht bzw. geringfügig um mit bis zu 1 dB(A) überschritten wird.

Der Bereich, innerhalb dessen bereits unzumutbare Fluglärmbelastungen [LAeq Tag = 60 dB(A)] zu erwarten sind, erreicht mit einem Abstand von mindestens ca. 7 dB(A) hingegen keine Bebauungen außerhalb des Klinikgeländes.

##### 2.8.4.2 *Lärmbelastung durch Flugbetrieb in der Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr):*

Der abwägungsrelevante Bereich in der Nacht wird – wie oben dargelegt – durch die Geringfügigkeitsschwelle mit einem Dauerschallpegel von LAeq Nacht = 45 dB(A) bestimmt. Dieser Schwellenwert wird außerhalb des Klinikgeländes im Bereich der Ha-

seneystraße, der Marchioninistraße, der Immastraße, und der Prälat-Wellenhofer-Straße bzw. des Max-Lebsche-Platzes erreicht und z.T. mit bis zu 4 dB(A) überschritten.

Der Bereich, innerhalb dessen bereits unzumutbare Fluglärmbelastungen [LAeq Nacht = 50 dB(A)] zu erwarten sind, erreicht dagegen keine Bebauungen außerhalb des Klinikgeländes.

#### 2.8.4.3 *Fazit zu den Ergebnissen*

Der höchste tagsüber an der Haseney- und an der Marchioninistraße auftretende Lärmwert von 53 dB(A) liegt noch mit etwa 7 dB(A) erheblich unter der Unzumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A). Der höchste nachts erreichte Wert von 49 dB(A) im Bereich der Haseneystraße und der Prälat-Wellenhofer-Straße bzw. des Max-Lebsche-Platzes unterschreitet die Unzumutbarkeitsschwelle von 50 dB(A) ebenfalls. Weder bei Tag noch bei Nacht sind in der Umgebung des Klinikums München-Großhadern somit unzumutbare Fluglärmbelastungen zu erwarten.

Im Übrigen kommt bei den vorliegend angenommenen rd. 525 nächtlichen Flugbewegungen (60 % von rd. 874, siehe Tabelle 3 unter Abschnitt C.II.2.2.3 dieses Bescheids) in den verkehrsreichsten sechs Monaten das Maximalpegelkriterium nicht zur Anwendung. Dies entspricht für Dach- und Bodenlandeplatz gemeinsam im Schnitt kalendertäglich ca. drei Flugbewegungen. Nur auf den Dachlandeplatz bezogen fallen rd. 83 (60 % von rd. 138, ebenda) nächtliche Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten an, d.h. durchschnittlich etwa eine Flugbewegung in jeder zweiten Nacht. Die jeweiligen Vorsorgezielwerte bzw. Schwellenwerte, ab welcher eine Gesundheitsgefährdung zu befürchten wäre, werden ebenfalls nicht erreicht.

#### 2.8.5 Schutzmaßnahmen

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – prüfte in diesem Zusammenhang zuletzt, ob und ggf. inwieweit in der Umgebung des Klinikums der Universität München – Standort Großhadern Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm zu realisieren sind.

##### 2.8.5.1 *Passiver Schallschutz*

Ein ausreichender Schutz vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen der Bevölkerung durch Fluglärm ist in der Umgebung des Klinikums München-Großhadern gegeben, da weder am Tage noch in der Nacht mit unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Fluglärm zu rechnen ist. Daher war die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen außerhalb des Klinikgeländes nach derzeitiger Sachlage nicht notwendig.

Auf dem Klinikgelände selbst wird die Zumutbarkeitsschwelle an einigen Gebäuden überschritten. Bei dieser Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle wird aus Gründen der Eigenverantwortung des Platzbetreibers von der Anordnung passiver



Schutzmaßnahmen abgesehen. Es verbleibt jedoch die Verfügung, diese Frage verantwortungsvoll zu prüfen (siehe Ziffer A.V.7.6). Im Übrigen bleiben evtl. notwendige Anordnungen vorbehalten.

#### 2.8.5.2 Aktiver Schallschutz

In der Umgebung des Klinikums München-Großhadern sind weder am Tage noch in der Nacht unzumutbare Fluglärmbelastungen zu erwarten. Daher war auch eine Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen nach derzeitigem Stand nicht veranlasst.

Insbesondere ist – wie z.T. in Einwendungen gefordert – eine Limitierung des Flugbetriebs z.B. in Form einer Obergrenze oder tages- und nachtzeitlicher Einschränkungen oder Verbote nicht bzw. nur in geringfügigem Maße möglich. Eine derartige Maßnahme stünde im Widerspruch zum Zweck der Luftrettung, da Rettungseinsätze weder vorhersehbar noch disponibel sind. Rettungsflugbetrieb am Klinikum Großhadern muss rund um die Uhr gewährleistet sein. Einzig die Einschränkung unter Ziffer A.IV.3 dieses Bescheides, dass Verlegungsflüge grundsätzlich nur an Werktagen während der (immissionsschutzrechtlichen) Tageszeit, d.h. zwischen 6.00 Uhr morgens und 22.00 abends, und nur am Bodenlandeplatz stattfinden dürfen, ist mit Rücksicht auf die Nachtruhe der Anwohner möglich und notfallmedizinisch auch gerechtfertigt, da Verlegungsflüge dieser Art i.d.R. disponibel und nicht unmittelbar zeitkritisch sind.

Eine regelmäßige Überwachung des Flugbetriebs und dessen Entwicklung durch die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist durch die Festlegung einer jährlichen, differenzierten Berichtspflicht über die jeweils im vorausgegangenen Jahr durchgeführten Flugbewegungen in Ziffer A.V.7.4 sichergestellt.

Im Übrigen wurde, um das zugrunde gelegte Schutzziel gegen Fluglärm am bzw. in der Umgebung des Klinikums Großhadern auch künftig zu gewährleisten, im Interesse der Allgemeinheit und der Nachbarschaft in Ziffer A.V.7.5 dieses Bescheides verfügt, dass der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – bei erstmaligem Erreichen oder Überschreiten einer Anzahl von 5.035 Flugbewegungen im Tageszeitraum (06.00 Uhr – 22.00 Uhr) oder 1.165 Flugbewegungen im Nachtzeitraum (22.00 Uhr – 06.00 Uhr), jeweils bezogen auf ein Kalenderjahr, eine aktualisierte Prognose der Fluggeräuschimmissionen zur erneuten Bewertung vorzulegen ist. Dies entspricht in etwa einer Zunahme des jeweiligen Dauerschallpegels um 1 dB(A).

#### 2.8.6 Einwendungen zum Thema Fluglärm

Im Anhörungsverfahren wurde vorgetragen, dass die prüfungsgegenständliche schalltechnische Untersuchung vom 30.09.2019 nicht nachvollziehbar und mangelbehaftet sei. Für die vorliegende luftrechtliche Entscheidung könne sie daher nicht als Beurteilungsmaßstab herangezogen werden.

Nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – überzeugen diese Vorträge jedoch nicht. Solche Einwendungen, welche nicht bereits im Rahmen der ausführlichen Aufarbeitung der Fluglärmbelange in den vorangegangenen Abschnitten hinrei-

chend bewältigt wurden, werden im Wesentlichen in den folgenden Abschnitten einzeln gewürdigt, im Übrigen jedoch zurückgewiesen. Als Bearbeitungs- und Entscheidungshilfe dienten auch in diesem Abschnitt die ergänzenden Ausführungen des Antragstellers in seinem Arbeitspapier vom 18.05.2020.

#### *2.8.6.1 Systematische Mängel der schalltechnischen Untersuchung bei der Ermittlung der Fluglärmbelastung*

Bei den gegen die Systematik des Gutachtens bzw. die Auswahl der Eingangsdaten und -annahmen gerichteten, sämtlich zurückzuweisenden Einwendungen handelte es sich insbesondere um die folgenden.

##### *a) Wahl des falschen Berechnungsverfahrens nach DIN 45684-1*

Die in DIN 45684-1 vorgegebene Berechnungsmethode sei speziell auf Hubschrauberlärm nicht anwendbar.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. In DIN 45684-1 sind unter „1 Anwendungsbereich“ (4. Absatz) „Hubschrauber mit höchstzulässiger Startmasse bis 10.000 kg“ ausdrücklich als hier berücksichtigte Luftfahrzeuge aufgeführt. Neben den detaillierten Vorgaben zur Berechnung der Schallimmissionen enthält die o.g. DIN insbesondere die akustischen und flugbetrieblichen Daten der einzelnen Luftfahrzeugklassen, die aus Messergebnissen abgeleitet und in Form von Datenblättern dort angegeben sind. Unter „4.2.1 Einteilung der Luftfahrzeuge in Gruppen“ mit den zugehörigen Tabellen sind die Hubschrauber nach den Luftfahrzeuggruppen H 1.0 bis H 2.1 klassifiziert. Damit war vorliegend der Anwendungsbereich der DIN 45684-1 eröffnet.

##### *b) Keine Berücksichtigung lauterer Hubschrauber*

Darüber hinaus wurde eingewandt, es seien als Referenzhubschrauber ausschließlich technisch weit entwickelte Modelle (Airbus Helicopters H 135 und H 145 mit lärmschonendem gekapseltem Heckrotor) herangezogen worden, wobei andere, ältere und damit möglicherweise lautere Hubschrauber unberücksichtigt geblieben seien.

Anknüpfend an die obigen Erläuterungen unter Buchst. a) ist hierauf zu erwidern, dass bei der Berechnung von Schallimmissionen nach DIN 45684-1 nicht auf einen einzelnen Hubschraubertyp, sondern auf diejenige Luftfahrzeuggruppe abgestellt wird, der die genutzten Luftfahrzeuge in Abhängigkeit von ihrer Höchststartmasse angehören.

Da gegenwärtig in der Luftrettung fast ausschließlich die Modelle Airbus H135 und H145 zum Einsatz kommen, wurde im vorliegenden Fall auf die Schall-emissionsdaten der entsprechenden Hubschrauberklasse H 1.2 („Hubschrauber mit einer Höchststartmasse über 3 000 kg bis 5 000 kg“) zurückgegriffen – ausgehend vom Typ H145 mit ca. 3.800 kg Höchststartmasse. Hubschrauber vom Mus-

ter H135 weisen eine niedrigere Höchststartmasse und geringere Geräuschemissionen auf. Landungen älterer Modelle in Großhadern konnten wegen deren Seltenheit im Übrigen vernachlässigt werden.

Zudem war in diesem Zusammenhang zu beachten, dass die in der DIN 45684-1 enthaltenen Emissionsdaten der Luftfahrzeuggruppen bereits vor deren Erscheinen im Juli 2013 erhoben und die Daten damit an deutlich älteren und lauterem als den heute zum Einsatz kommenden Fluggeräten gemessen worden waren. Die vorliegenden Berechnungen für das Prognosejahr 2028 zugrundeliegenden Emissionsdaten basieren somit auf dann mehr als 15 Jahre alten Messwerten.

Vor diesem Hintergrund kann – der schlüssigen Argumentation des Gutachters folgend (vgl. Seite 51 der schallt. Stellungnahme) – aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – davon ausgegangen werden, dass die vorliegend ermittelten Lärmwerte die tatsächlich auftretenden Schallimmissionen tendenziell eher über- als unterbewerten.

c) *Keine Ermittlung der Lärmauswirkungen durch Messungen*

Ferner wurde vorgetragen, das Gutachten beruhe auf fiktiven Lärmwerten. Erforderliche Messungen seien nicht durchgeführt worden.

Auch dieser Einwand ist unberechtigt. Das Berechnungsverfahren nach DIN 45684-1 ist – wie bereits unter Abschnitt C.II.2.8.3 erläutert – ein allgemein anerkanntes und bewährtes Verfahren zur Ermittlung von flugbetriebsbedingten Geräuschemissionen. Die vom Gutachter hieraus erworbenen Erkenntnisse und gezogenen Schlüsse sind plausibel und ermöglichen der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – eine rechtsfehlerfreie Abwägungsentscheidung in Bezug auf die Fluglärmbelange.

Zudem ist die computergestützte Berechnung der zu erwartenden Schallimmissionswerte unter Anwendung der dafür entwickelten Berechnungsvorschriften der o.g. DIN vorgeschrieben, da – im Gegensatz zu der in Einwendungen geforderten Durchführung einzelprojektbezogener Messungen – nur auf diese Weise vergleichbare und normenkonforme Ergebnisse erzielt werden können.

d) *Keine Berücksichtigung möglicher, von den Flugrouten abweichender Flüge*

Ein weiterer Einwand war, die vorliegende Fluglärmermittlung fuße fälschlicherweise auf theoretischen An- und Abflugrouten, die oftmals in der Praxis z.B. im Falle von besonders zeitkritischen Notfällen oder bei besonderen Windverhältnissen nicht eingehalten würden. Damit seien die tatsächlichen Flugrouten der Hubschrauber lärmmäßig nicht hinreichend berücksichtigt.

Dem kann entgegengehalten werden, dass bei der Prüfung der Lärmauswirkungen im Rahmen von Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren jeweils auf

die konkret beantragte Planung abzustellen ist. Entsprechend lag der schalltechnischen Untersuchung das antragsgegenständliche Eignungsgutachten vom 05.10.2018 mit den dort festgelegten An- und Abflugflächen zugrunde. Hierbei handelt es sich nicht um theoretische Flugrouten, sondern um solche, die gemäß den einschlägigen Anlagenrichtlinien und insbesondere unter Berücksichtigung flugsicherheitlicher Gesichtspunkte wie z.B. der Hindernisfreiheit oder der Orientierung an den Hauptwindrichtungen (vgl. Abschnitt C.II.2.11.2 dieses Bescheides) bestimmt wurden sowie i.d.R. auch einzuhalten sind. Schon im eigenen Interesse des Piloten bzw. der Hubschrauberbesatzung werden Abweichungen von den geprüften und genehmigten An- und Abflugflächen – wenn auch aus notfallmedizinischen Gründen möglich und rechtlich nicht zu beanstanden – die Ausnahme darstellen.

Unter Würdigung der Lärmschutzbelange der Anwohner/innen wurde im Tenor unter Abschnitt A.V.7 dieses Bescheides im Übrigen explizit geregelt, dass die genehmigten An- und Abflugflächen grundsätzlich eingehalten und Wohngebiete nicht überflogen werden sollen.

Ungeachtet dessen wirkt sich eine breitere räumliche Streuung der An- und Abflüge infolge der dadurch bedingten gleichmäßigeren Verteilung des Fluglärms im Untersuchungsgebiet in Bezug auf die Dauerschallpegel einzelner Immissionspunkte tendenziell eher lärmindernd aus.

e) *Fehlende Immissionspunkte und Lärmwerte*

Nach Auffassung von Einwendungsführern/innen hätten in der schalltechnischen Untersuchung bzw. den Lärmkarten auch Dauerschallpegel unterhalb von 50 dB(A)/Tag bzw. 45 dB(A)/Nacht geprüft und angegeben werden müssen. Im Wohngebiet südlich/südöstlich des Dachlandeplatzes (Adele-Hartmann-Straße, Rudolf-Zenker-Straße, Josef-Sterr-Straße, Prälat-Wellenhofer-Straße u.a.) sei darüber hinaus die Ausweisung weiterer Immissionspunkte erforderlich gewesen.

Auch diese Einwände werden zurückgewiesen. In Anlage 3 der schalltechnischen Untersuchung vom 30.09.2019 sind die Fluglärmimmissionen flächenhaft für die Beurteilungszeiten ab Werten von 50 dB(A)/Tag und ab Werten von 45 dB(A)/Nacht dargestellt. Damit umfassen die Abbildungen die abwägungsrelevanten Bereiche ab 52 dB(A)/Tag bzw. 45 dB(A)/Nacht. Die Darstellung und Beurteilung von Bebauungen unterhalb dieser Abwägungsschwellen war mangels Relevanz für die vorliegende Entscheidung entbehrlich. Auf die Ausführungen unter Abschnitt C.II.2.8.2.2 dieses Bescheides wird insoweit verwiesen.

Ergänzend erfolgte die Dokumentation der Fluggeräuschimmissionen mittels Einzelpunktberechnung an einigen ausgewählten, von den prognostizierten Geräuschbelastungen besonders betroffenen Immissionspunkten in der umliegenden Bebauung des Klinikareals („IP 1.01“ bis „IP 1.10“, vgl. Seite 42 im Gutachten) bzw. auf dem Klinikgelände selbst („IP 2.01“ bis „IP 2.10“, vgl. Seite 44 im Gutachten). Die ausgewählten Immissionsorte sind nach Einschätzung der Regierung

von Oberbayern – Luftamt Südbayern – in Anzahl und Verteilung geeignet, die Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Hubschraubersonderlandeplatzes in Bezug auf Dauerschall- und Maximalpegel repräsentativ wiederzugeben. Im Übrigen können weitere relevante Bereiche den Lärmkarten hinreichend detailliert entnommen werden.

Sofern in diesem Zusammenhang noch eingewandt wurde, dass in der schalltechnischen Stellungnahme die Maximalpegel – obwohl für die Beeinträchtigung der Lebensqualität bzw. Gesundheit im Gegensatz zu den Dauerschallpegeln besonders relevant, vor allem nachts – nicht hinreichend dargestellt worden seien, so wird auf Abschnitt 7.3. der schalltechnischen Untersuchung, Seite 45 f., hingewiesen. Hier wurden neben den in der Umgebung des Klinikums Großhadern ermittelten Kurven mit konstantem äquivalentem Dauerschallpegel (Fluglärmkonturen) für die beispielhaft ausgewählten, besonders betroffenen Immissionspunkte auch die Maximalpegel bestimmt. Diese exemplarische Darstellung war vorliegend insoweit ausreichend, als dass bei den prognostizierten 525 nächtlichen Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten das Maximalpegelkriterium nicht zur Anwendung gelangte und auch die lärmmedizinischen Vorsorgezielwerte bzw. Schwellenwerte für eine Gesundheitsgefährdung nicht erreicht werden (siehe insbes. den nachfolgenden Abschnitt C.II.2.8.6.2).

f) *Abweichende Koordinaten bei einzelnen Immissionspunkten*

Weiterhin wurde vorgetragen, es fehle eine Erläuterung, warum in der überarbeiteten schalltechnischen Untersuchung die Koordinaten- und Höhenangaben der Immissionspunkte gegenüber dem Erstgutachten z.T. abweichen würden.

Dies lässt sich dadurch erklären, dass bei der schalltechnischen Untersuchung vom 30.09.2019 aktuellere digitale und georeferenzierte Flurkarten des Bayerischen Landesamtes für Digitalisierung, Breitband und Vermessung herangezogen werden konnten als bei der Vorversion aus dem Jahr 2018. Wie aus den Anlagen der Untersuchung ersichtlich ist, sind die aktuellen Karten detaillierter in der Darstellung und erforderten vereinzelt geringfügige Anpassungen der Lage der Immissionspunkte – dies auch in Bezug auf das hinterlegte digitale Geländemodell.

g) *Unzureichende Berücksichtigung von Start- und Landephasen*

Ein weiterer Einwand war, dass die Verweildauer des Hubschraubers auf dem Dachlandeplatz (Vor- und Nachlaufzeiten mit laufenden Rotoren) mit zwei Minuten zu kurz angenommen werde, da die Lärmbelastigung bei einem Einsatz mindestens 11 bis 19 Minuten dauere.

Da für die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – nicht ersichtlich war, auf welche Erkenntnisquelle diese Annahme sich konkret stützt, kann auf diesen Gesichtspunkt nur allgemein erwidert werden, dass in der schalltechnischen Stellungnahme vorliegend als sog. bodenbedingter Fluglärm für den Dachlandeplatz die Vor- und Nachlaufphasen der Hubschraubertriebwerke mit jeweils zwei Minu-

ten vor jedem Start und nach jeder Landung berücksichtigt wurden. Diese Zeitspanne entspricht den in den Flughandbüchern der hier genutzten Hubschrauber für die erforderlichen Warmlauf- bzw. Abkühlphasen angegebenen Zeiträumen und wird im Übrigen in vergleichbaren Verfahren zu Hubschrauberlandeplätzen an Krankenhäusern – auch Dachlandeplätzen – üblicherweise angesetzt. Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – sah vorliegend keinen begründbaren Anlass, ein Abweichen von dieser bewährten Praxis zu prüfen.

*h) Keine Berücksichtigung von Schallabschirm- bzw. Schallreflexionswirkungen*

Darüber hinaus wurde in Einwendungen geäußert, der Gutachter habe die nach DIN 45684-1 geforderten Abschirm- und Reflexionswirkungen von Gebäuden oder Hindernissen unter Berücksichtigung der vorherrschenden Windrichtungen in seiner schalltechnischen Stellungnahme nicht geprüft. Dies führe zu einer unrealistischen Beurteilung des Fluglärms, da der Schall durch die den Landeplatz begrenzenden Gebäude – insbesondere das Bettenhaus des Klinikums und das Hochhaus an der Ecke Marchionini-/Sauerbruchstraße – mehrfach in Wohngebiete reflektiert werde.

Zunächst ist festzuhalten, dass die DIN 45684-1 – entgegen der Äußerung der Einwendungsführer/innen – grundsätzlich keine Berücksichtigung von Schallreflexionen oder -abschirmungen durch Gebäude vorsieht. Damit entspricht das Berechnungsverfahren nach der DIN dem Verfahren nach den dem FluglärmG nachgeordneten Regelwerken (Bekanntmachung der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb – AzD – und der Anleitung zur Berechnung von Lärm-schutzbereichen – AzB), an die die DIN mit ihrer Novellierung im Jahre 2013 hinsichtlich der Emissionsdaten der Luftfahrzeuge und der Berechnungsformeln angepasst worden war. Demnach sind die nach DIN 45684-1 für den konkreten Fall ermittelten Schallimmissionen mit den Richtwerten des FluglärmG in Systematik und Ergebnis miteinander vergleichbar und bieten eine geeignete und belastbare Grundlage für die anlassbezogene Fluglärm-betrachtung. Andernfalls entsprächen die – wie vorliegend – nach der DIN ermittelten Werte aufgrund der dann unterschiedlichen Berechnungsmethodik gerade nicht den nach dem LuftVG zu beachtenden bzw. vorliegend orientierungsweise herangezogenen Werten des FluglärmG.

Gemäß Nr. 5.3.7 der DIN 45684-1 ist es zwar möglich, die abschirmende Wirkung von Hindernissen (z. B. Gebäude oder Schallschutzwände) in die Prüfung einzu-beziehen. Dies stellt jedoch schon angesichts der dortigen Anmerkung am Ende, wonach in den meisten Fällen in der Umgebung von Landeplätzen keine abschirmenden, die Schallausbreitung zum Immissionsort beeinflussenden Hindernisse vorhanden sein würden, eine besonders zu begründende Ausnahme dar. Ein solcher Anwendungsfall, wie er in der Praxis des Gutachters z.B. bei der Prüfung passiver Schallschutzmaßnahmen für einzelne, i.d.R. besonders betroffene Gebäude bzw. Gebäudeteile im Umkreis einer Lärmquelle vorkommt – was hier jedoch nicht eingriff – ist vorliegend nicht ersichtlich.

Nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist insbesondere angesichts der exponierten und damit den Großteil der umgebenden Bebauung überragenden Lage des Landeplatzes mit ca. 46 m über Grund, des zeitlich nur noch begrenzten Bestands des Bettenhauses und der Entfernung von über 400 m zum Hochhaus Ecke Marchionini-/Sauerbruchstraße nicht damit zu rechnen, dass es vorliegend ohne Berücksichtigung der Schallreflexionen oder -abschirmungen zu der in Einwendungen befürchteten unrealistischen Fluglärm-bewertung in Bezug auf das antragsgegenständliche Vorhaben kommen könnte.

*i) Keine Berücksichtigung von Ruhezeitenzuschlägen*

Auch der Vortrag, zum Schutz der Wohnbevölkerung von Fluglärm seien Ruhezeitenzuschläge für Tagesrandzeiten sowie für Sonn- und Feiertage nach der TA Lärm zu berücksichtigen, wird zurückgewiesen.

Die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) als sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum BImSchG dient dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche. Nach Nr. 6.5 der TA Lärm ist in allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten, in reinen Wohngebieten sowie in Kurgebieten, für Krankenhäuser und Pflegeanstalten bei der Ermittlung des Beurteilungspegels an Werktagen an den Tagesrandzeiten (06.00 – 07.00 Uhr und 20.00 – 22.00 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen (06:00 – 09.00 Uhr, 13.00 – 15.00 Uhr und 20.00 bis 22.00 Uhr) die erhöhte Störwirkung von Geräuschen durch einen Zuschlag von 6 dB(A) zu berücksichtigen.

Die TA Lärm gilt jedoch nur für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Zweiten Teils des BImSchG unterliegen. Nach § 2 Abs. 2 sind Flugplätze vom Geltungsbereich des BImSchG und dessen nachgeordneten Regelwerken ausgenommen (siehe auch Abschnitt C.II.2.8.6.3 dieses Bescheides). Eine Berücksichtigung von Ruhezeitenzuschlägen ist somit vorliegend rechtlich nicht vorgesehen und war aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vor dem Hintergrund der vorliegend ohnehin von einem konservativen Standpunkt aus vorgenommenen Ermittlung und Beurteilung des Fluglärms auch nicht angezeigt.

*2.8.6.2 Fehlende Beurteilung der Gesundheitsbelastung durch Einzellärmereignisse*

In Einwendungen wurde zudem vorgetragen, dass der künftig auf die Umgebung des Klinikums Großhadern einwirkende Fluglärm – entgegen den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung – die Anwohnerschaft sowohl am Tage als auch in der Nacht in unzumutbarem Ausmaß beeinträchtigen werde. Maßgeblich für das Störungsempfinden bei Fluglärm seien die Maximal-, nicht die Dauerschallpegel. Es könne nicht als zumutbar angesehen werden, wenn vorliegend schon in Innenräumen bei geschlossenem Fenster mit maximalpegelbedingten Aufwachreaktionen bzw. einer Unterbrechung bzw. möglicherweise sogar mit einem Abbruch der Kommunikation ge-

rechnet werden müsse. Insbesondere die nächtlichen Störungen seien gesundheits-schädlich und daher nicht hinnehmbar.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – verkannte im Rahmen ihrer Ermessensentscheidung nicht, dass Geräuschereignisse von Hubschraubern vom Menschen individuell unterschiedlich störend und mitunter als erhebliche Belästigung wahrgenommen werden. Aus diesem Grunde führte sie neben der bereits hinreichend erörterten Beurteilung der Betroffenheiten in Folge Dauerschalls, wonach unzumutbare Beeinträchtigungen nicht zu erwarten sind, auch eine Bewertung der in der schalltechnischen Stellungnahme ermittelten Maximalpegel durch. Da es für den vorliegenden Hubschrauberlandeplatz – ähnlich wie schon in Bezug auf die Dauerschallpegel, deren Bewertung auf Basis der analog herangezogenen Lärmwerte und Bestimmungen des FluglärmG sowie ergänzend durch eine individuelle Einzelfallbetrachtung erfolgte – auch im Hinblick auf die Maximalpegel keine rechtsverbindlichen Richtwerte gibt, wurde bei der Beurteilung zudem der Beschluss des OVG Hamburg vom 15.12.2006 (Az. 3 Bs 112/06) herangezogen. Auch bzgl. der Maximalpegelbetroffenheiten kam die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vorliegend zu dem Ergebnis, dass sich rund um das Klinikum München Großhadern im Falle des prognostizierten Flugbetriebs in Zukunft keine unzumutbaren Beeinträchtigungen für die Bevölkerung durch Fluglärm ergeben werden. Sie schließt sich insoweit den plausiblen und nachvollziehbaren Ausführungen des Lärmgutachters an.

Demnach werden – wie aus Tabelle 17 (Seite 45) der schalltechnischen Stellungnahme ersichtlich ist – in der Umgebung des Planungsvorhabens die zur Vermeidung von Hör- und Gesundheitsschäden beim Menschen formulierten Vorsorgezielwerte, namentlich der kritische Toleranzwert (einmalig 115 dB(A) bzw. 19 X 99 dB(A)) bzw. der präventive Richtwert (einmalig 95 dB(A) bzw. 25 X 90 dB(A)), weder der Höhe noch der Häufigkeit nach schon im Außenbereich nicht erreicht bzw. überschritten. Als höchster Wert außen wurde ein Maximalpegel von 88 dB(A) berechnet. Innerhalb von Gebäuden bei gekippten (bis zu 73 dB(A)) und geschlossenen Fenstern (bis zu 60 dB(A)) werden die Werte jeweils deutlich unterschritten.

Das FluglärmG sieht demgegenüber nur im Nachtzeitraum ein Pegelhäufigkeitskriterium vor (6 x 68 dB(A) außen). Für den Nachtzeitraum wird dies von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – als weiteres Schutzkriterium angesehen, welches aber ebenfalls im Hinblick auf die Häufigkeiten hier bei Weitem unterschritten wird.

Mit Blick auf die Lärmschutzbedürfnisse der Anwohner/innen stellte der Gutachter im Lichte der aus dem Hamburger Urteil gewonnenen Erkenntnisse aber auch deutlich heraus, dass bei einem kurzzeitig auftretenden bzw. überschrittenen Maximalpegel von 55 dB(A) vorübergehende Störungen der mündlichen Verständigung in der Wohnung bzw. der Nachtruhe durch Hervorrufen einer maximalpegelbedingten Aufwachreaktion ausgelöst werden könnten. Insbesondere in Bezug auf das hohe Schutzgut Nachtruhe kann aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – aber vor dem Hintergrund der für das Prognosejahr 2028 in Bezug auf die sechs verkehrsreichsten Monate durchschnittlich angenommenen drei Flugbewegungen pro Nacht gemeinsam für Dach- und Bodenlandeplatz (für den Dachlandeplatz ergibt dies



etwa eine Flugbewegung in jeder zweiten Nacht) eine Gefährdung und/oder Beeinträchtigung der Gesundheit ausgeschlossen werden. Im Übrigen ist auch bei der Beurteilung der Maximalpegelbetroffenheiten dem notfallmedizinischen Zweck der Hubschraubereinsätze ein besonderes Gewicht gegenüber den Schutzbedürfnissen der Anwohner zuzuerkennen. Verbleibende Beeinträchtigungen, wie etwa eine kurzzeitige Unterbrechung der Kommunikation, sind vor diesem Hintergrund hinzunehmen.

Was den Einwand anbetrifft, die Hubschrauberflüge würden die Kommunikation auch in geschlossenen Räumen nicht nur wenige Sekunden, sondern mehrere Minuten lang stören und damit zu einem Abbruch der Kommunikation führen, wird ausgeführt, dass es sich bei dem Maximalpegel schon dem Namen nach um den jeweiligen Spitzenwert des auf den betrachteten Immissionspunkt einwirkenden Schalldruckpegels bei einem An- oder Abflug handelt, welcher nur in dem Moment erreicht wird, wenn das Objekt sich im Verhältnis zum Immissionsort in der schalltechnisch ungünstigsten Position befindet. Bei einem Hubschrauberüberflug nimmt der Schalldruckpegel – ähnlich wie bei einem vorbeifahrenden Kraftfahrzeug – mit abnehmender Entfernung zum Immissionspunkt zu, mit zunehmendem Abstand wieder ab. Der dabei auftretende höchste Wert ist der Maximalpegel. Die Annahme, der Maximalpegel wirke über mehrere Minuten ein, ist daher unzutreffend.

### *2.8.6.3 Fehlen einer Gesamtbetrachtung verschiedener Lärmquellen*

Weiterhin wurde in Einwendungen vorgetragen, in der schalltechnischen Stellungnahme sei die Lärmbelastung in der Umgebung des Klinikums durch stetig zunehmenden Straßen- und Lieferverkehr vom/zum Klinikum, steigenden Einsatz von Rettungsfahrzeugen rund um die Uhr – dies auch mit eingeschaltetem Martinshorn – nicht bzw. nicht hinreichend berücksichtigt worden. Im Gutachten seien sämtliche, auf einen Immissionsort einwirkenden Lärmquellen wie z.B. neben dem Fluglärm auch der Straßenverkehrs- und Baulärm kumulativ zu betrachten.

Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden. Im Rahmen des vorliegenden Genehmigungsverfahrens nach § 6 LuftVG waren die vorhabensbedingten, also durch den Betrieb des geplanten Dachlandeplatzes – dies auch in Kombination zum bestehenden Bodenlandeplatz – zu erwartenden Geräuschimmissionen zu ermitteln. Sonstige allgemeine und vom Hubschrauberlandeplatz unabhängige Verkehre sind hingegen nicht Gegenstand des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

Unabhängig davon gibt es für eine Addition von z.B. Straßenverkehrslärm – dies gilt im Übrigen auch für den Schienenverkehrslärm – und Fluglärm weder eine rechtliche noch eine praktikable fachliche Grundlage. Für Straßenverkehr gelten die Grenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), für Fluglärm grds. – wie bereits unter Abschnitt C.II.2.8.2 eingeführt – die Grenzwerte des FluglärmG und die Richtwerte der Lärmwirkungsfor-schung. Die hier jeweils maßgeblichen Beurteilungspegel werden nach unterschiedlichen Verfahren berechnet und entbehren damit der notwendigen Vergleichbarkeit.

Vielmehr sieht es der Gesetzgeber eben gerade vor, dass jede Lärmart einzeln rechnerisch ermittelt und an den für sie zutreffenden Richtwerten gemessen wird. Diese Richtwerte sind dabei für jede Lärmart grundsätzlich normativ so bemessen, dass für den Fall des Hinzutretens weiterer Lärmarten bis zum Eintreten schädlicher Umwelteinwirkungen noch ein ausreichend hoher Toleranzbereich verbleibt.

Weder im BImSchG noch im FluglärmG ist eine Aufrechnung verschiedener Lärmarten vorgesehen. Im Gegenteil sind z.B. gemäß § 2 Abs. 2 BImSchG Flugplätze ausdrücklich vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes ausgenommen. Somit sind auch die Durchführungsbestimmungen zum BImSchG, z.B. die TA Lärm und die 16. BImSchV zwar für Straßen- und Schienenverkehr, nicht aber für Flugplätze anwendbar.

Die Durchführung einer derartigen Gesamtlärmbetrachtung wäre lediglich in dem Fall geboten, in welchem lärmbedingt konkrete gesundheitliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Dafür müssten jedoch Dauerschallpegel jenseits von 70 dB(A) (Schwelle nachgewiesener Gesundheitsbeeinträchtigung) vorliegen, die hier offensichtlich durch den Flugbetrieb an den maßgeblichen Immissionsorten nicht erreicht werden.

Im Gegensatz dazu ist es möglich und erforderlich, mehrere zugleich auftretende, gleichartige Geräuschquellen einzeln zu ermitteln, aufzusummieren und mit den einschlägigen Grenz- oder Richtwerten zu vergleichen. Diese Vorgabe wurde im vorliegenden Falle dementsprechend umgesetzt. Der Gutachter hat die Summe des aus den Flugbetrieben beider Hubschrauberlandeplätze am Klinikum München-Großhadern resultierenden Fluglärms ermittelt und bewertet. Das vorliegend angewandte Verfahren zur Ermittlung des Fluglärms in der Umgebung des Klinikums ist damit auch vor diesem Hintergrund nicht zu beanstanden. Die Aufrechnung sämtlicher auftretender Lärmquellen, sofern sie nicht gleichartig sind, ist weder gesetzlich vorgesehen noch sachgerecht.

#### *2.8.6.4 Außerachtlassen wichtiger Vorschriften, Richtlinien und sonstiger Quellen*

Ferner wurden von Einwendungsführern/innen bzw. auch von der Landeshauptstadt München weitere Normen, Richtlinien und sonstige Erkenntnisquellen benannt, welche bei der Ermittlung und Bewertung der Lärmauswirkungen im Rahmen der prüfungsgegenständlichen schalltechnischen Untersuchung nach deren Auffassung hätten berücksichtigt werden müssen. Im Wesentlichen wurde in diesem Zusammenhang Folgendes vorgetragen:

##### *a) Umgebungslärm-Richtlinie der Europäischen Union*

Es fehle vorliegend eine Prüfung, inwieweit die Vorgaben der Umgebungslärm-Richtlinie der EU mit Lärmkarten und Aktionsplänen für den aktiven Lärmschutz beachtet worden seien.

Dieser Vortrag verfängt nicht. Die Vorschriften der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (ABl. L Nr. 189, S. 12 ff.), sog. Umgebungslärm-Richtlinie, welche (teilweise) mit den Ausfüh-

rungsbestimmungen in §§ 47a ff. des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BlmSchG) in das Recht der Bundesrepublik Deutschland umgesetzt wurde, dienen nach der Rechtsprechung des HessVGH (Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227/08.T u. a., juris) lediglich der Bestandserfassung (umgesetzt in § 47c BlmSchG) und der Lärmaktionsplanung (siehe § 47d BlmSchG) und damit dem Lärmschutz von einem ganzheitlichen Ansatz her. Hier sind keine für die Planfeststellungs- oder Genehmigungsbehörde verbindlichen Grenzwerte festgehalten. Die im Anhang VI der Richtlinie unter Nr. 1.5 und 1.6 angegebenen dB(A)-Werte beschreiben demnach keine Zumutbarkeitsgrenzen, sondern konkretisieren die Mitteilungspflichten der Mitgliedsstaaten gemäß Art. 10 der Umgebungslärm-Richtlinie.

Das vorliegend in Bezug genommene FluglärmG kollidiert auch nicht mit Rechtsakten der Europäischen Union – namentlich mit der Umgebungslärm-Richtlinie –, so dass der aus Art. 3 Abs. 2 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) ableitbare Grundsatz des Anwendungsvorrangs europarechtlicher Bestimmungen insoweit nicht zum Zuge kommt. Das FluglärmG als Recht des Mitgliedsstaats Bundesrepublik Deutschland verstößt inhaltlich nicht gegen Unionsrecht; aus letzterem ergeben sich keine Aspekte, die die Anwendbarkeit des FluglärmG ausschließen oder einschränken würden.

Unabhängig davon, dass die rechtliche Bewertung der sich rechnerisch ergebenden fluglärmbedingten Schallimmissionen im Falle des nicht vom Anwendungsbereich des FluglärmG erfassten Hubschrauberlandeplatzes am Klinikum Großhadern der Genehmigungsbehörde vorbehalten ist, orientierte sich die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – in lärmmedizinischer Hinsicht an den in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG normierten Lärmwerten (vgl. Abschnitt C.II.2.8.2 dieses Bescheides).

*b) Landeplatz-Fluglärmleitlinie und DIN 18005-1*

In Einwendungen wurde ferner ins Feld geführt, dass die in der Landeplatz-Fluglärmleitlinie i.V.m. der DIN 18005-1 enthaltenen Lärmwerte in der prüfungsgegenständlichen schalltechnischen Stellungnahme zu Unrecht außer Acht gelassen worden seien. Sie würden vorliegend nicht allorts eingehalten.

Auch die Landeshauptstadt München wies in ihren Stellungnahmen auf die Landeplatz-Fluglärmleitlinie hin, welche – obwohl keine rechtsverbindlichen Vorgaben für Hubschrauberlandeplätze treffend – gleichwohl Anhaltspunkte zur lärmmäßigen Beurteilung des geplanten Vorhabens habe liefern können. Die Schutzansprüche der das Planungsgebiet umgebenden baulichen Nutzungen hätten demnach an der qualitativen Einstufung des jeweiligen Gebiets in den einschlägigen Bebauungsplänen bzw. dem Flächennutzungsplan (Wohngebiete, Mischgebiete usw.) individuell bemessen werden müssen. Wäre die Leitlinie als Erkenntnisquelle herangezogen worden, seien nach eigenen Abschätzungen der Landeshauptstadt München an ausgewählten Immissionsorten Überschreitungen der Orientierungswerte (Dauerschallpegel) der DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 von teilweise bis zu

9 dB(A) zu erwarten. Bei einer Überschreitung von mehr als 5 dB(A) müssten entsprechende Schallschutzmaßnahmen angeordnet werden.

Zutreffend ist, dass mit der „Leitlinie zur Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen (Landeplatz-Fluglärmleitlinie)“, herausgegeben von der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) im Jahr 2008, den für den Immissionsschutz zuständigen Landesbehörden u.a. eine Grundlage für die Ermittlung und Beurteilung der in der Umgebung von Landeplätzen zu erwartenden Schallimmissionen im Rahmen von Zulassungs- und Genehmigungsverfahren nach dem LuftVG, in denen für den Flugplatz kein Lärmschutzbereich nach dem FluglärmG festgelegt wird, gegeben werden soll. Zudem sind hier Hinweise zu baulichen Schallschutzmaßnahmen enthalten.

Fluglärm und Fluglärmimmissionen sind auch mit dem antragsgegenständlichen Vorhaben verbunden. Die Landeplatz-Fluglärmleitlinie stellt aber schon dem Namen nach nur eine Orientierungshilfe und keine verbindliche Rechtsgrundlage dar, wendet sich im Übrigen nach ihrem Wortlaut auch nicht an die Fachplanungsbehörden. Schließlich enthält sie auch keine konkrete Aussage zu den maßgeblich verbindlichen Schwellenwerten.

Die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau, Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung, Ausgabe vom Juli 2002) richtet sich mit ihren Hinweisen zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der städtebaulichen Planung dagegen von vornherein an Gemeinden, Städteplaner, Architekten und Bauaufsichtsbehörden, gilt jedoch ausdrücklich nicht in Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren des Fachplanungsrechts.

In DIN 18005-1, Beiblatt 1 (Schallschutz im Städtebau; Berechnungsverfahren; Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Ausgabe vom Mai 1987), auf das in der Landeplatz-Fluglärmleitlinie wiederum in Teilen Bezug genommen wird, sind schalltechnische Orientierungswerte als Zielvorstellungen angegeben, welche einer angemessenen Berücksichtigung des Schallschutzes im Rahmen der städtebaulichen Planung dienen sollen. Insoweit sind nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – auch diese Werte für die lärmmäßige Beurteilung einer verkehrsinfrastrukturellen Fachplanung wie hier keine verbindlichen Grenzwerte bzw. Zumutbarkeitsschwellen, sondern könnten lediglich für die vorliegend an den Lärmwerten des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG orientierte Prüfung als ergänzende Erkenntnisquelle herangezogen werden.

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass das in Gestalt eines Bundesgesetzes in formeller und materieller Hinsicht erlassene FluglärmG – im Gegensatz zur DIN – ein einheitliches Schutzniveau für die Situation „Wohnen und Schlafen“ enthält und dabei nicht zwischen den unterschiedlichen Schutzwürdigkeiten der Baugebiete gemäß der Baunutzungsverordnung (BauNVO) unterscheidet. Dieses gibt dann, insbesondere auch zum Schutzgut Nachtschlaf, den aktuellen lärmmedizinischen Erkenntnisstand wider. Im Übrigen ist festzustellen, dass im Rahmen eines Bau-

leitplanverfahrens im Unterschied zur Durchführung eines Fachplanungsverfahrens – insbesondere durch die weitreichenden Normsetzungsmöglichkeiten zu Art und Maß der konkret zulässigen baulichen Nutzung – umfassendere städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten bestehen und die Planungen unter einem weitergehenden Optimierungsgebot stehen.

c) *Urteil des OLG Schleswig zum Fluglärmenschutz in Sylt vom 11.09.2019*

Einwendungsführer/innen trugen mit Verweis auf das Urteil des OLG Schleswig vom 11.09.2019, 9 U 103/15 („Unterlassungsanspruch gegen Verkehrsflughafen wegen Lärmbelästigung“) zudem vor, dass Anwohner/innen von Flugplätzen demnach keine Lärmimmissionen jenseits von 55 dB(A) erdulden müssten.

Gemäß dem o.g. Urteil sind die Eigentümer eines Grundstücks nicht zur Duldung eines auf ihr Grundeigentum einwirkenden Fluglärms von mehr als 55 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr verpflichtet, weil die Lärmeinwirkung eine wesentliche Beeinträchtigung ihres Grundeigentums ist. Dies gilt auch dann, wenn der Flugbetrieb eine ortsübliche Nutzung darstellt, diese aber durch wirtschaftlich zumutbare Maßnahmen verhindert werden kann (vgl. Rn. 34-56). Der Betreiber des Verkehrsflughafens Westerland/Sylt wurde dementsprechend vom Gericht verurteilt, den Flughafen so zu betreiben, dass hierdurch auf den Klägergrundstücken äquivalente Dauerschallpegel von 55 dB(A) nicht überschritten würden.

Ungeachtet dessen, dass es sich hier nicht um ein verwaltungsgerichtliches Grundsatzurteil, wie es auch nur einem Oberverwaltungsgericht oder dem BVerwG vorbehalten bliebe, sondern um die Durchsetzung eines individuellen zivilrechtlichen Unterlassungsanspruchs nach § 1004 Abs. 1 Satz 2 i.V.m. § 906 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) handelte, gilt das Urteil verbindlich nur zwischen den Beteiligten dieses Zivilprozesses (Wirkung inter partes). Es liegt hier kein Spezialfall einer Wirkung inter omnes vor.

Unabhängig von der fehlenden Verbindlichkeit des Urteils laufen die o.g. Einwände aber auch schon deshalb ins Leere, da das zitierte Urteil für den vorliegenden Fall auch sachlich nicht einschlägig wäre. In der Umgebung des beantragten Hubschrauberdachlandeplatzes sind Dauerschallpegel von mehr als 55 dB(A) gerade nicht zu erwarten. Wesentliche Beeinträchtigungen i.S.d. o.g. Urteils wären infolgedessen ebenfalls auszuschließen.

Weiterhin besteht insbesondere nach Art und Zweck des praktizierten bzw. geplanten Flugbetriebs keine Vergleichbarkeit zwischen den beiden Verfahren. Das Urteil des OLG Schleswig betrifft den o.g. Verkehrsflughafen, an dem überwiegend gewerblicher Mischflugbetrieb im Rahmen der allgemeinen Luftfahrt stattfindet. Mögliche verordnete Limitierungen des Flugbetriebs wie in Sylt wirken sich ggf. in wirtschaftlicher Hinsicht aus. Nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist das Lärmschutzniveau für die umliegende Bevölkerung im Falle des prüfungsgegenständlichen Krankenhaushubschrauberdachlandeplatzes, bei dem Leben und Gesundheit von Menschen im Mittelpunkt ste-

hen, jedoch wegen der herausragenden Bedeutung für das Allgemeinwohl deutlich geringer zu werten als im Falle eines Verkehrsflughafens mit kommerzieller Ausrichtung. Die an den Lärmwerten des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG orientierte Einzelfallbeurteilung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist somit vorliegend sachgerecht.

d) *Leitlinien für die Bewertung von Umgebungslärm für die Europäische Region (2018) der WHO*

Ebenfalls wurde in Einwendungen die Ansicht vertreten, die in der schalltechnischen Untersuchung angesetzten Lärmgrenzwerte seien veraltet, was zur Unrichtigkeit der Zumutbarkeitsbetrachtung führe. Entsprechend den Empfehlungen der WHO gelte für den Fluglärm ein Lärmpegel von max. 45 dB(A)/Tag und 40 dB(A)/Nacht.

Auch diesem Vortrag kann nicht gefolgt werden. Zunächst ist festzustellen, dass die maßgeblichen Zumutbarkeitsschwellen nicht vom Gutachter festgelegt werden, sondern – mit diesem Bescheid – durch die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern. Die vom WHO-Regionalbüro für Europa im Oktober 2018 veröffentlichten Leitlinien für die Bewertung von Umgebungslärm enthalten auf aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen basierende Empfehlungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit vor der Belastung durch Umgebungslärm in Bezug auf Straßen-, Schienen- und Fluglärm, Lärm von Windkraftanlagen sowie Freizeitlärm. Sie richten sich an die Entscheidungsträger in den einzelnen EU-Mitgliedstaaten und sollen diesen als grundsatzpolitische Orientierungs- und Entscheidungshilfe für die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm dienen.

Als solche sind sie im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens, für das es – wie bereits ausgeführt – konkret anwendbare Vorschriften gibt, nicht beurteilungs- oder abwägungsrelevant. Das von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – analog herangezogene FluglärmG von 2007 mit den dortigen Lärmwerten sowie die weiteren Bewertungsmaßstäbe geben den aktuellen, rechtlich gültigen lärmmedizinischen Erkenntnisstand wieder und stellen damit vorliegend eine geeignete Grundlage für die Beurteilung der in der Umgebung des Vorhabens auftretenden, abzuwägenden und zumutbaren Schallimmissionen dar.

e) *Lärmwirkungsstudie NORAH*

Auch wissenschaftliche Untersuchungen wie z.B. die in Einwendungen erwähnte NORAH-Studie, stehen der Genehmigung des Vorhabens nicht entgegen.

Die NORAH-Studie („**Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health**“) ist eine von einer Tochtergesellschaft des Landes Hessen in Auftrag gegebene Untersuchung zu den Auswirkungen von Flug-, Straßen- und Schienenverkehrslärm auf die Gesundheit und Lebensqualität von Menschen in der betroffenen Wohnbevölkerung, an welcher mit Blick auf einen möglichst gesamtheitlichen Forschungsansatz mehrere Forschungs- und Fachinstitutionen der Medizin, Psychologie, Sozi-

alwissenschaft, Akustik und Physik beteiligt waren. Die Erhebungen wurden insbesondere im Rhein-Main-Gebiet nach Eröffnung der vierten Start- und Landebahn des Frankfurter Verkehrsflughafens in den Jahren 2011 bis 2013 durchgeführt; die Veröffentlichung erfolgte im Jahre 2015.

Derartige Studien beziehen sich regelmäßig zunächst auf einen einzelnen Untersuchungsort und werden mit einer individuellen Methodik durchgeführt. Wie schon bei den zuvor genannten WHO-Leitlinien können solche Studien – ggf. im Zusammenwirken mit anderen Untersuchungen mit gleicher oder ähnlicher Zielrichtung – den zuständigen Entscheidungsträgern politische Orientierungsmaßstäbe liefern. Offensichtlich konnten aber bis heute keine so maßgeblichen Erkenntnisse dergestalt erzielt werden, als dass sie den bundesdeutschen Gesetzgeber zu einer Änderung der geltenden Rechtslage – namentlich der Lärmwerte in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG – veranlasst hätten. Auch vor diesem Hintergrund tat die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – somit Recht daran, die Fluglärmbeurteilung bei der hiesigen Planungsentscheidung an den o.g. aktuellen Lärmwerten auszurichten.

Darüber hinaus kann es nicht Sinn dieses Genehmigungsverfahrens für einen Kliniklandeplatz sein, bereits vorliegende Studien durch weitere in diesem Verfahren beauftragte Studien zu validieren oder neue Untersuchungen zur Erlangung wissenschaftlicher Erkenntnisse zu befördern. Ein luftrechtliches Genehmigungsverfahren dient regelmäßig der Prüfung, ob auf der Grundlage der aktuellen Normenlage ein konkretes Vorhaben zugelassen werden kann und ggf. welche Nebenbestimmungen verfügt werden müssen; Vertiefung und weitere Erkenntnisförderung zu wissenschaftlichen Fragestellungen sind keine Aufgaben solch eines Verfahrens.

Unabhängig davon könnten die im Rahmen der o.g. Studie gewonnenen Erkenntnisse, da sie auf der Betrachtung der Lärmsituation an großen deutschen Verkehrsflughäfen – insbesondere in der Region um den passagierstärksten Flughafen Frankfurt/Main (z.B. im Jahr 2017 64.505.151 Passagiere und 475.537 Flugbewegungen) – fußen, schon nach Art, Zweck und Größenordnung des Flugbetriebs nicht auf die prognostizierte Lärmsituation am Klinikum München-Großhadern übertragen werden.

#### *2.8.6.5 Fluglärmbelange der Landeshauptstadt München*

Das antragsgegenständliche Vorhaben ist letztlich auch aus schallimmissionsschutzrechtlicher Sicht mit den Belangen der Landeshauptstadt München vereinbar. Das Auftreten mittelbarer unzumutbarer Beeinträchtigungen durch Fluglärm in Bezug auf städtischen Grundbesitz bzw. städtische, ggf. lärmsensible Einrichtungen ist nicht ersichtlich und wurde im Übrigen von der Landeshauptstadt auch nicht konkret dargelegt. Demzufolge wird vorliegend auch nicht in deren kommunales Selbstverwaltungsrecht bzw. deren eigene Rechte eingegriffen.

Die Landeshauptstadt München wies im Beteiligungsverfahren auf sich im Umfeld des geplanten Dachlandeplatzes bzw. im Bereich der östlichen An- und Abflugfläche befindliche städtische Grundstücke und Einrichtungen wie z.B. konkret auf das durch die Münchenstift GmbH (Gemeinnützige Gesellschaft der Landeshauptstadt München) betriebene Altenwohnheim in der Heiglhofstraße 54 und einen städtischen Kindergarten in der Heiglhofstraße 68, sowie auf weitere – nicht einzeln benannte – von der Stadt selbst bzw. von anderen Trägern (z.B. Caritas) auf städtischen Grundstücken betriebene Krippen, Kindergärten und Schulen hin. Die städtischen Grundstücke und Einrichtungen dürften in ihrer Funktionsfähigkeit durch den Flugbetrieb nicht derart beeinträchtigt werden, dass sie in ihrer Aufgabenerfüllung eingeschränkt würden.

Bei ihrer Prüfung kam die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hier zu dem Ergebnis, dass durch das geplante Vorhaben keine der o.g. Einrichtungen durch Fluglärmimmissionen unzumutbar beeinträchtigt oder in ihrer Funktion nachhaltig gestört wird – dies auch in Bezug auf solche Einrichtungen, die wegen ihrer Funktion bzw. ihres Klientels als besonders lärmsensibel einzustufen sind, wie z.B. Altenheime oder Kindergärten/-krippen.

Mangels konkreter Angaben kann eine Einzelfallbeurteilung nur hinsichtlich der beiden benannten Einrichtungen in der Heiglhofstraße 54 (Altenwohnheim) und 68 (Kindergarten) erfolgen. Nach der schalltechnischen Stellungnahme – wie dort aus den Anlagen 3.3.1 und 3.3.2 ersichtlich – ergeben sich hier prognostizierte Dauerschallpegel, welche sich bereits unterhalb der festgesetzten Abwägungsschwellen von 52 dB(A)/Tag bzw. 45 dB(A)/Nacht und damit erst Recht unterhalb der Zumutbarkeitsschwellen von 60 dB(A)/Tag bzw. 50 dB(A)/Nacht bewegen. Daher kam es hier auf die Frage, ob bei diesen lärmsensiblen Einrichtungen die Schwellenwerte für die Zumutbarkeit herabzusetzen sind, nicht an. Eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Einrichtungen ist jedenfalls nicht gegeben.

Im Übrigen wurden von Seiten der Landeshauptstadt München keine konkreten Betroffenheiten städtischen Eigentums bzw. städtischer Einrichtungen geltend gemacht.

#### 2.8.7 Gesamtwürdigung zum Fluglärmschutz

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – kam nach der Prüfung der Fluglärmbelange zu dem Ergebnis, dass die in die antragsgegenständliche schalltechnische Untersuchung des Sachverständigen Dipl.-Ing. Martin Wenker vom 30.09.2019 eingestellten Eingangsdaten und die angewandte Methodik einwandfrei sind. Das hieraus resultierende Ergebnis der gutachterlichen Beurteilung ist plausibel und geeignet, die Auswirkungen des Fluglärms in der Umgebung des Klinikums der Universität München – Standort Großhadern zutreffend zu bewerten.

Entsprechend der Bewertung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ruft die Errichtung des geplanten Hubschrauberlandeplatzes am Klinikum München-Großhadern demnach keine schädlichen Umwelteinwirkungen, erheblichen Belästigungen oder erheblichen Nachteile für die Allgemeinheit und die Umgebung des Klinikums durch Fluggeräuschemissionen hervor.



Insbesondere mit Blick auf diejenigen Einwendungen, die das Ausblenden mehrerer genannter Rechts- und sonstiger Quellen anmahnten, wird an dieser Stelle nochmals hervorgehoben, dass die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – im Falle des beantragten Hubschrauberlandeplatzes mangels direkt einschlägiger Vorschriften eine Einzelfallbeurteilung mit konkret-vorhabenbezogener Auslegung des Unzumutbarkeitsbegriffs vorzunehmen hat. Sie orientiert sich bei ihrer Prüfung – wie in vergleichbaren Hubschrauberverfahren im Rettungswesen üblich – bei der Festsetzung der Zumutbarkeitschwellen auf 60 dB(A)/Tag bzw. 50 dB(A)/Nacht (Dauerschallpegel) an den in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG normierten Lärmwerten der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz. Die Bewertungsmaßstäbe, ab denen die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – regelmäßig mit der Abwägung der Lärmbelange beginnt (Abwägungsschwellen), wurden auf der Grundlage bisheriger Praxis und Rechtsprechung auf 52 dB(A)/Tag bzw. 45 dB(A)/Nacht festgelegt. Das FluglärmG beinhaltet im Übrigen den aktuellen Stand der Lärmmedizin; neuere belastbare Vorschriften existieren bislang nicht. Auch waren vorliegend keine Anhaltspunkte ersichtlich, welche ein Abweichen von der üblichen Praxis indiziert hätten.

Das im FluglärmG als besonderes Schutzkriterium, aber auch ausschließlich für den Nachtzeitraum vorgesehene Pegelhäufigkeitskriterium gelangte vorliegend wegen der maximal drei nächtlichen Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichen Monaten für Boden- und Dachlandeplatz gemeinsam nicht zur Anwendung. Zudem werden die zur Vermeidung von Hör- und Gesundheitsschäden beim Menschen formulierten Vorsorgezielwerte vorliegend nicht erreicht bzw. überschritten.

Weitere von Einwendungsführern/innen zitierte Vorschriften, Richtlinien usw. wurden – sofern überhaupt anwendbar – von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – als zusätzliche Erkenntnisquellen herangezogen, widersprachen aber letztlich deren Prüfungsergebnis nicht.

Bei alledem darf nie aus den Augen verloren werden, dass es sich bei dem vorliegenden Hubschrauberlandeplatz um eine Einrichtung zum Wohle der Gesundheit und des Lebens von Menschen handelt. Der Rettungszweck war damit auch im Hinblick auf die Fluglärmbelange mit einem besonderen Gewicht in die Abwägung einzustellen. Vor diesem Hintergrund sind dennoch auftretende, nicht vermeidbare fluggeräuschbedingte Belästigungen für die Bewohner in der Umgebung des Planungsvorhabens zumutbar und daher hinzunehmen.

## **2.9 Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe**

Das beantragte Vorhaben ist weiterhin mit den Belangen der Lufthygiene vereinbar, da es weder zu einer relevanten lufthygienischen Zusatzbelastung führt noch einen erheblichen nachteiligen Beitrag zur Gesamtbelastung mit Luftschadstoffen leistet. Diesbezügliche Einwendungen werden zurückgewiesen.

Der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist durch die regelmäßige Befassung mit dieser Thematik in luftrechtlichen Planfeststellungsverfahren bekannt, dass die wesentlichen und die Schadstoffmengen kennzeichnenden Emissionen durch Kfz-Verkehr und Hausbrand verursacht werden und Luftverkehr hierzu nur einen geringen Beitrag leistet. Dies betrifft insbesondere Vorhaben wie hier, bei denen im Durchschnitt – bezogen auf das Prognosejahr 2028 – etwa 4.650 Flugbewegungen pro Jahr mit einem Hubschrauber anfallen. Im Fall eines Verkehrslandeplatzes mit prognostizierten 40.000 Flugbewegungen pro Jahr mit Kleinflugzeugen führte der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in seinem Urteil vom 26.02.2002, Az. 20 A 00.40039 (BeckRS 2002, 26445 RdNr. 18), aus, dass nicht ersichtlich sei, was die Behörde dort im Abwägungsvorgang hätte geprüft haben sollen. Insbesondere habe es sich in dem streitgegenständlichen Fall bei den Abgasen um ubiquitäre Belastungen gehandelt, die durch den dort beabsichtigten Flugbetrieb nicht in herausragendem Maße erhöht würden. In diesem Verfahren sah der Bayerische Verwaltungsgerichtshof folglich keine lufthygienische Relevanz durch diesen Flugbetrieb. Diese lufthygienische Unbeachtlichkeit gilt damit erst recht bei der hier prognostizierten Anzahl an ca. 4.650 Hubschrauberbewegungen pro Jahr.

Schließlich handelt es sich bei den Flügen der Luftrettung um solche von erheblichem sicherheitlichen Gewicht. Diese dienen den herausragend wichtigen Schutzgütern von Leib und Leben von Menschen. Dass der Verkehr mit Hubschraubern zu Schadstoffausstößen führt, ist – unabhängig von deren Geringfügigkeit – in der Abwägung im Übrigen gegenüber anderweitigen Belangen nachrangig.

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

## **2.10 Belästigungen durch Lichtimmissionen**

Weiterhin werden von dem geplanten Vorhaben keine nennenswerten Belästigungen oder Beeinträchtigungen für die Gesundheit von Menschen durch Lichtimmissionen, welche von der Befeuerung oder Beleuchtung des Hubschrauberdachlandeplatzes selbst bzw. von den Hubschrauberscheinwerfern hervorgerufen werden, generiert. Dem widersprechende Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zog bei der hiesigen Prüfung unter Berücksichtigung des Vorgehens in anderen luftrechtlichen Verfahren orientierungsweise die Hinweise des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen vom 10.05.2000 (Licht-Leitlinie) heran. Die Licht-Leitlinie beschäftigt sich mit den Lichteinwirkungen auf Mensch und Tier und gibt dabei den aktuellen Stand der Lichtwirkungsforschung wieder. Ein anderes gleich oder besser geeignetes technisches Regelwerk höherer Aktualität zur Bestimmung der Erheblichkeit von Lichtimmissionen ist nicht ersichtlich.

Wesentliches Kriterium zur Beurteilung von Lichtimmissionen ist demnach einerseits die sog. Raumaufhellung, welche vorliegend durch den Betrieb ortsfester Beleuchtungseinrichtungen (z.B. TLOF-Befeuerung, Fluglichtstrahler auf dem Landeplatz) hervorgerufen werden könnte. Hierunter ist die Aufhellung des Wohnbereichs, v.a. des Schlafzimmers,

aber auch des Wohnzimmers, der Terrasse oder des Balkons durch die in der Nachbarschaft vorhandene Beleuchtungsanlage, die ggf. zu einer eingeschränkten Nutzung führt, zu verstehen (vgl. Nr. 3 a der Licht-Leitlinie).

Das andere maßgebliche Kriterium zur Beurteilung von Lichtimmissionen ist die sog. Blendwirkung, welche von den Luftfahrzeugen als mobilen Emittenten verursacht wird (z.B. Hubschrauberscheinwerfer). Bei der Immissionsituation im Wohnbereich steht die psychologische Blendwirkung im Vordergrund der Betrachtung, welche auch ohne Minderung des Sehvermögens (physiologische Blendwirkung) auftreten und zu erheblichen Belästigungen führen kann. Dieses Störimpfinden resultiert bei großen Unterschieden der Leuchtdichte der Lichtquelle zur Umgebungsleuchtdichte maßgeblich aus einer ständigen Umadaptation des Auges, die u. a. auf die dauernde ungewollte Ablenkung der Blickrichtung zur Lichtquelle hin zurückgeht (vgl. Nr. 3 b der Licht-Leitlinie).

Die oben beschriebenen Phänomene von Raumaufhellung bzw. Blendwirkung sind nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – tagsüber wegen der Umgebungshelligkeit i.d.R. zu vernachlässigen und könnten grundsätzlich nur im Nachtzeitraum in erkennbarer Ausprägung in Erscheinung treten. Weil vorliegend in der für Lichtimmissionen relevanten Nachtzeit Flugbetrieb am Dachlandeplatz jedoch nur in geringem Umfang stattfindet – pro Jahr werden hier 138 Flugbewegungen prognostiziert, was im Hinblick auf eine bessere Anschaulichkeit durchschnittlich max. einer Flugbewegung in jeder zweiten Nacht entspricht (vgl. auch Abschnitt C.II.2.2.3 dieses Bescheides) –, sind nennenswerte Belästigungen bzw. Gesundheitsgefährdungen für die Anwohner/innen durch Lichtimmissionen nicht zu erwarten.

Soweit Belästigungen durch vorhabenbedingte Lichtimmissionen dennoch nicht in Gänze auszuschließen sind, sind diese angesichts der Bedeutung, die dem Vorhaben mit Blick auf die Gewährleistung bzw. Verbesserung der medizinischen Daseinsvorsorge zukommt, im Rahmen der Abwägung nach § 6 Abs. 2 LuftVG als sozial adäquat und von der Allgemeinheit akzeptiert hinzunehmen. Im Hinblick auf die von Hubschraubern als temporäre mobile Lichtemittenten verursachten Blendwirkungen ist hier ins Feld zu führen, dass diese schon wegen ihres lediglich kurzzeitigen Auftretens nicht zu im Bereich erheblicher Belästigungen liegenden optischen Auffälligkeiten führen. Auch die vorhabenbedingte nächtliche Himmelaufhellung durch statische Beleuchtungsanlagen ist als sozial adäquat von der Allgemeinheit hinzunehmen. Diese Beleuchtung wird i.d.R. bei angekündigtem Flugbetrieb aktiviert und nach Verlassen des Hubschraubers von der Dachplattform wieder abgeschaltet. Bei dem o.g. Flugaufkommen von lediglich 138 nächtlichen Einsätzen pro Jahr bzw. max. einer Flugbewegung in jeder zweiten Nacht können diese vereinzelt Beleuchtungsereignisse vernachlässigt werden. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass die umliegende Wohnbebauung regelmäßig niedriger ist als der Dachlandeplatz; insoweit sind evtl. Blendwirkungen weiter minimiert.

Im Übrigen können mögliche verbleibende Belästigungen, die von vorhabenbedingten Lichteinwirkungen ausgehen, von den Bewohnern in ihren Wohnräumen in zumutbarer Weise durch Maßnahmen der Selbsthilfe z.B. in Form von Vorhängen oder Jalousien abgeschirmt werden. Es spricht nichts dafür, dass Anwohner durch die ggf. notwendige zusätzliche Installation solcher sehr einfachen und alltäglichen technischen Einrichtungen,

die der Verdunkelung dienen, unverhältnismäßig belastet würden, zumal diese Einrichtungen im gewohnten Umgang mit vergleichbaren statischen (z.B. Straßenbeleuchtung, beleuchtete Werbetafeln) bzw. flüchtigen Lichtquellen (z.B. Autoscheinwerfer, Lichtsignale von Rettungsfahrzeugen) bereits in den meisten Fällen vorhanden sein dürften. Angesichts der geringen Einsatzzahlen bei Nacht kann letztlich davon ausgegangen werden, dass die vom Hubschrauberlandeplatz selbst bzw. von den Hubschraubern hervorgerufenen Lichtimmissionen in der allgemeinen innerstädtischen Beleuchtungskulisse aufgehen.

Nach alledem konnte die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vor dem Hintergrund der Befassung mit dieser Thematik in anderen Flugplatzverfahren für den auf dem antragsgegenständlichen Hubschrauberdachlandeplatz geplanten Flugbetrieb das Auftreten relevanter schädlicher Umwelteinwirkungen in Form von Lichtimmissionen ausschließen. Entgegen den Forderungen in Einwendungen konnte diese Prüfung auch ohne die Vorlage einer entsprechenden lichttechnischen Untersuchung durch einen Fachgutachter durchgeführt werden.

## **2.11 Geländeeignung, Richtlinienkonformität der Planung**

Die Geländeeignung ist durch das Gutachten des freien Sachverständigen für Hubschrauberlandeplätze, Herrn Dipl.-Ing. (FH) Peter Becker, vom 02.07.2018, zuletzt überarbeitet am 05.10.2018, in Verbindung mit den diesem Bescheid beiliegenden Plandarstellungen nachgewiesen. Auf die von der DFS ins Verfahren eingebrachte Stellungnahme vom 21.02.2019 wird insoweit Bezug genommen.

Vorträge von Einwendungsführern/innen, wonach die vorliegende Planung – insbesondere hinsichtlich der Ausrichtung der An- und Abflugflächen – fehlerhaft bzw. nicht nachvollziehbar sei, können hingegen nicht überzeugen und waren daher zurückzuweisen.

### **2.11.1 Anlage der Flugbetriebsflächen**

Die geplante Ausführung und Ausdehnung der Endanflug- und Startfläche (FATO) bzw. der mit dieser identischen Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) entsprechen unter Berücksichtigung des verwendeten Referenzhubschraubers (Modell „H 145“ von Airbus Helicopters wie Christoph München) den Anforderungen der AVV. Die vorliegend mindestens auszubildenden Maße betragen gem. Nr. 3.1.1.2 Buchstabe a) der AVV bei der vorliegend gewählten quadratischen FATO-Variante 20,45 m x 20,45 m, wobei sich die Seitenlänge von 20,45 m aus dem Produkt 1,5 x Gesamtlänge des Referenzhubschraubers (13,63 m) ergibt. Geplant ist deren Umsetzung mit den Maßen von 20,60 m x 20,60 m.

Ausgehend davon bestimmt sich die die FATO allseitig umgebende Sicherheitsfläche in ihren erforderlichen Mindestmaßen nach Nr. 3.1.4.2 der AVV. Demnach muss die Sicherheitsfläche vom Rand der FATO an jeder Position nach außen mindestens eine Breite von 3,41 m ( $0,25 \times$  Gesamtlänge des Referenzhubschraubers mit 13,63 m) aufweisen. Bei der mit 20,60 m x 20,60 m angesetzten FATO ergäbe sich somit als vollständig tragfähige Sicherheitsfläche eine quadratische Gesamtfläche mit einer Mindestseitenlänge von 27,42 m (FATO 20,60 m + Sicherheitsfläche 3,41 m x 2).

Die vorliegend geplante Anlegung der quadratischen FATO von 20,60 m x 20,60 m innerhalb einer runden Sicherheitsfläche mit Durchmesser von 36,00 m führt dazu, dass in der Hauptan- und -abflugrichtung gegenüber der quadratischen Version einer Sicherheitsfläche eine Breite von 7,70 m anstatt der Mindestbreite von 3,41 m zur Verfügung steht, die Sicherheitsfläche in den Ecken jedoch mit bis zu 1,39 m über den tragenden Rand der Dachfläche hinausragt. Damit entspricht die geplante Sicherheitsfläche formell nicht vollständig den Anforderungen unter Nr. 3.1.4.2 der AVV.

Für eine Abweichung von den Anlagenrichtlinien ist gem. Nr. 1.1.2 der AVV im Grundsatz das Einvernehmen mit dem Richtliniengeber, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), herzustellen. Angesichts der Mitteilung der DFS, der vorliegende Planungsansatz sei mit dem BMVI in ähnlichen Genehmigungsverfahren, in denen wie hier in der Hauptan- und -abflugrichtung eine zusätzliche Hindernisfreiheit zur Verfügung gestanden habe, bereits mit positivem Ergebnis abgestimmt worden, konnte im vorliegenden Falle von einer Vorlage beim BMVI abgesehen werden. Insbesondere lassen sich von der oben beschriebenen Abweichung keine erkennbaren Einschränkungen der Sicherheit bei Starts und Landungen auf dem Dachlandeplatz ableiten. Im Gegenteil ist hier hervorzuheben, dass gerade an den den An- und Abflugflächen zugewandten Seiten ein erheblicher Mehrbestand an Sicherheitsfläche von über 4,0 m gegeben ist.

#### 2.11.2 Festlegung der An- und Abflugflächen

Auch die festgelegten An- und Abflugflächen bzw. Umsetzungsrouten entsprechen hinsichtlich ihrer Ausrichtung und Dimensionierung den in der AVV an diese gestellten Anforderungen und gewährleisten damit insbesondere einen sicheren Flugbetrieb vom/zum geplanten Hubschrauberdachlandeplatz (vgl. Ziffer 4.2.3. AVV). Bei den gewählten Verläufen sind auch die Belange des Fluglärmschutzes hinreichend gewahrt.

##### 2.11.2.1 *Hindernisfreiheit*

Mit Blick auf die Sicherheit des Flugverkehrs für an- und abfliegende Hubschrauber nahm der Gutachter bei der Bestimmung der An- und Abflugflächen zunächst die örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich der Hindernisfreiheit in den Blick. Die nach den AVV erforderlichen Hindernisfreiflächen sind vorhanden und aus den genehmigungsgenständlichen Plänen und Schnitten ersichtlich.

Im Übrigen sind die zur Verbesserung der Sichtbarkeit mit Nachtkennzeichnungen auszustattenden Gebäude bzw. Anlagen unter Ziffer A.V.2.13 dieses Bescheides beschrieben.

##### 2.11.2.2 *Ausrichtung und Verlauf*

Bei der Anlegung der beiden An- und Abflugflächen orientierte sich der Gutachter bzgl. ihrer Ausrichtung nach der Hindernisfreiheit an den im Untersuchungsgebiet auftretenden Hauptwindrichtungen aus westlicher/südsüdwestlicher (ca. zwei Drittel) bzw. östlicher/nordöstlicher Richtung (ca. ein Drittel). Damit ist angesichts des Erfordernisses, dass Hubschrauber grundsätzlich gegen den Wind starten und landen

müssen, eine möglichst hohe und flugsichere Nutzbarkeit des neu anzulegenden Dachlandeplatzes gewährleistet. Im weiteren Verlauf nähern diese sich dann unter Berücksichtigung der hier in den AVV einschlägigen Vorgaben (z.B. Tab. 4-1 für Sichtanflüge, Tab. 4-3 für Geradeausabflüge) den Verläufen der vom bestehenden Bodenlandeplatz ausgehenden An- und Abflugflächen in nord-nordöstlicher bzw. west-südwestlicher Richtung an bzw. münden in diese ein.

Sofern in diesem Zusammenhang eingewandt wurde, dem Antrag sei zur korrekten Ermittlung der tatsächlich vor Ort entstehenden Umweltauswirkungen ein flugklimatologisches Gutachten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) mit genauen lokalen Windmessungen beizufügen, weil u.a. die im Gutachten angesetzten Hauptwindrichtungen nicht den tatsächlich auftretenden Winden entsprächen, die in Bezug genommenen Messstationen vom antragsgegenständlichen Bauvorhaben zu weit entfernt lägen oder die vorhandene Bebauung zu besonders zu prüfenden Luftverwirbelungen führe, so erweisen sich diese Vorträge nicht als überzeugend.

Für die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist nicht ersichtlich, welchen Erkenntnisgewinn sie aus einem speziell auf den hiesigen Vorhabensbereich bezogenes Gutachten des DWD (vgl. § 51 Abs. 1 Nr. 5 LuftVZO) hätte schöpfen können. Die für die Beurteilung der im vorliegenden Falle flugbetriebsrelevanten klimatischen Verhältnisse konnten vom Eignungsgutachter in erforderlichem Umfang seriösen, öffentlich zugänglichen Quellen entnommen werden. Das Luftamt schließt sich insoweit den hierzu vom Antragsteller vorgetragenen und im Folgenden dargelegten Gesichtspunkten an.

Demnach zog der Gutachter insbesondere wegen der dort größten Datenverfügbarkeit mit 99,79 % eines Kalenderjahres vorliegend die statistisch dokumentierten Wetterdaten des Verkehrsflughafens München als Datenquelle heran. Beispielhaft sind die Stärkewindrosen des Flughafens München für den dem Antrag vorausgehenden Fünfjahreszeitraum von 2013 bis 2018 als auch für die Aufzeichnungsperiode 06/2017 bis 06/2018 in Anlage 1 des Eignungsgutachtens abgebildet.

Weiterhin griff der Gutachter auf die „Stadtklimaanalyse Landeshauptstadt München“ vom 21. Juli 2014 (siehe z.B. Seiten 4 u. 5) sowie das amtliche „Gutachten zu den lokalklimatischen Auswirkungen der beabsichtigten Erweiterung des Gewerbegebiets KIM der Gemeinde Krailling im Hinblick auf die bioklimatischen Funktionen des regionalen Grünzugs“ des DWD vom 20. September 2016 zurück. Insbesondere die letztgenannte Unterlage sei – so der Antragsteller – wegen der geringen Entfernung des hier untersuchten Standorts zum Klinikum Großhadern von weniger als 8 km geeignet, vergleichbare Erkenntnisse zu den klimatischen Bedingungen in Bezug auf den hier geplanten Flugbetrieb zu liefern (siehe z.B. Seiten 24 ff. mit Gegenüberstellung der Wetterstationen München-Stadt und Starnberg-Perchting).

Aus Sicht der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zeichnen die vom Sachverständigen Becker in seinem Eignungsgutachten zur Ermittlung und Darstellung der Windrichtungsverteilungen herangezogenen Wetterdaten bzw. Stärkewindrosen ein zutreffendes und ausreichend repräsentatives Bild in Bezug auf die klimati-

schen Kenngrößen, die für die vorliegende Eignungsbeurteilung aus Sicht des Sachverständigen von Bedeutung waren. Alle Quellen weisen gleichermaßen und zweifelsfrei eine grundsätzliche Konzentration der Winde in West-Ost-Lage aus. Auf die Durchführung lokaler Messungen und die Erstellung eines ortsspezifischen flugklimatologischen Gutachtens konnte damit verzichtet werden.

Ein derartiges Gutachten war auch nicht schon wegen möglicher, z.B. durch vorhandene Hochbauten verursachte Luftverwirbelungen erforderlich. Diesbezüglich trug der Antragsteller vor, der Gutachter sei – dies auch unter Zuhilfenahme weiterer digitaler Veröffentlichungen (z.B. <https://www.windfinder.com/forecast/muenchen-stadt>) – im Rahmen seiner Eignungsprüfung zu dem Ergebnis gelangt, dass bei den im Planungsgebiet auftretenden mittleren durchschnittlichen Windgeschwindigkeiten von max. 7 Knoten (entspricht 12,96 km/h oder 3,60 m/s) in Bezug auf die Umströmung der sich im näheren Umkreis des geplanten Dachlandeplatzes befindlichen, diesen z.T. überragende Gebäude (z.B. Bettenhaus, Hochhaus Ecke Marchionini-Sauerbruchstraße) Verwirbelungen dergestalt, dass sie den Flugbetrieb aus/in den/die Betriebsrichtungen beim Start oder der Landung einschränken oder gefährden würden, nicht zu erwarten seien. Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – sieht auch hier keinen Anhaltspunkt, die sachverständige Einschätzung anzuzweifeln und folgt dieser insoweit.

Im Übrigen kann davon ausgegangen werden, dass die in der Luftrettung tätigen Piloten über genügend Berufserfahrung und Professionalität verfügen, um sich auf mögliche lage- bzw. witterungsbedingte Unwägbarkeiten einzustellen und diese adäquat zu bewältigen.

Weiterhin wurde in Einwendungen vorgetragen, dass es entgegen der Behauptung des Gutachters keine Notwendigkeit für die Hubschrauber gebe, gegen den Wind starten zu müssen. An- und Abflüge sowie Umsetzflüge zum/vom Dachlandeplatz seien daher ausschließlich in/aus Richtung Westen über das dort weitgehend unbewohnte Gebiet zu erlauben. Die neu geplante östliche An- und Abflugsektor sowie die östliche Umsetzungsrouten dürften hingegen wegen ihres überwiegenden Verlaufs über dicht besiedelte Wohngebiete und der durch sie verursachten schädlichen Umwelteinwirkungen nicht zugelassen werden.

Auch diese Vorträge überzeugen nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – nicht. Hubschrauber starten und landen aus physikalischen Gründen – dies zwar mit je nach Modell mehr oder weniger großen Toleranzbereichen – grundsätzlich gegen den Wind. Die Flugverfahren eines Luftfahrzeugs sind in den jeweiligen modellspezifischen Flughandbüchern beschrieben, sicherheitsrelevant und daher von den Piloten verbindlich einzuhalten. Angesichts dieses Umstands sind unter Berücksichtigung der im Untersuchungsgebiet vorherrschenden Hauptwindrichtungen (West/Ost) und mit Hinweis auf Ziffer 4.2.3.2 AVV, wonach für einen erhöhten Hubschrauberlandeplatz wie hier mindestens zwei einander gegenüberliegende, hindernisfreie An- und Abflugflächen mit einem Abstand von mindestens 150° zueinander bestimmt werden müssen, vorliegend beide An- und Abflugflächen bzw. Umsetzungsrouten flugbetrieblich erforderlich. Mit Blick auf eine möglichst uneingeschränkt

te, von der Windsituation weitgehend unabhängige Nutzbarkeit des Dachlandeplatzes ist die begehrte Konzentration der Hubschrauberflüge ausschließlich auf die westliche An- und Abflugrichtung ausgeschlossen.

Die in den Auslegungsunterlagen bislang nicht verzeichnete westliche Umsetzungsrouten ist nunmehr im einschlägigen Genehmigungsplan „Plan 1“ enthalten.

### *2.11.2.3 Fazit zur Anlage der An- und Abflugflächen*

Die Ausrichtung und Dimensionierung der An- und Abflugflächen sowie der Umsetzungsrouten begegnet nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – keinen Bedenken. Neben der Einhaltung der einschlägigen Anlagenrichtlinien sind die flugsicherheitlichen Aspekte in Bezug auf die Hindernisfreiheit und die für die Gegenwindstarts und -landungen der Hubschrauber erforderliche Ausrichtung an den Hauptwindrichtungen gegeben. Weiterhin treten im Falle des geplanten Verlaufs der Flugrouten keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Fluglärm auf (vgl. insbes. Abschnitt C.II.2.8.4 dieses Bescheides).

Im Übrigen gelten – dies insbesondere mit Blick auf entsprechende Alternativvorschläge von Einwendungsführern/innen – auch für die Auswahlentscheidung der Anlage der Flugrouten ebenso wie in Bezug auf die Standortwahl bzw. Alternativenprüfung für den Hubschrauberlandeplatz selbst die unter Abschnitt C.II.2.3.1 dieses Bescheides dargestellten Grundsätze der Rechtsprechung. Insofern hat die Genehmigungsbehörde keine alternativen Planungen anzustellen, sondern die getroffene Wahl lediglich auf die Einhaltung rechtlicher Schranken hin zu prüfen. Diese ist vorliegend gewährleistet. Andere, gleichermaßen geeignete Flugrouten, welche öffentliche und private Belange insgesamt weniger belasten als die vorliegenden, sind nicht ersichtlich.

## **2.12 Sicherheit des Luftverkehrs und öffentliche Sicherheit und Ordnung**

Tatsachen, welche die Annahme rechtfertigen könnten, dass durch die Neuerrichtung des Hubschrauberlandeplatzes am Klinikum München-Großhadern die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sei, sind nicht ersichtlich. Die sich mit Sicherheitsfragen befassenden Einwendungen werden somit zurückgewiesen.

### **2.12.1 Gefahren bzw. Risiken in Bezug auf Hubschrauberabstürze und -kollisionen**

In Einwendungen wurde u.a. vorgetragen, dass durch den Überflug von dicht besiedeltem Gebiet und in Ermangelung entsprechender Notlandeflächen ein erhöhtes Gefahren- bzw. Risikopotential für Leib und Leben durch Hubschrauberabstürze zu befürchten sei.

Diese Befürchtungen sind nicht gerechtfertigt. Auch wenn grundsätzlich jeglichem Luftverkehr eine theoretische Möglichkeit des Absturzes und der Kollision von Luftfahrzeugen innewohnt, so ist der Überflug von besiedelten Gebieten dem Luftverkehr im Allgemeinen – gerade in der Umgebung von Flugplätzen – keinesfalls fremd und stellt somit eine flugbe-



triebliche Normalsituation dar. Dies gilt erst Recht in Bezug auf Hubschrauberlandeplätze an Kliniken, die i.d.R. bedarfsmäßig innerhalb von Stadtlagen anzutreffen sind.

Eine solche allgemeine Möglichkeit kann jedoch nicht als Maßstab für die Beurteilung der Gefährdungslage im Einzelfall herangezogen werden. Vielmehr ist für jedes individuelle Vorhaben – vorliegend für den antragsgegenständlichen Hubschrauberdachlandeplatz – eine konkrete Abschätzung anzustellen, ob in dessen unmittelbarem Umfeld sowie im Umgriff der Flugrouten ein gegenüber der Luftfahrt im Allgemeinen gesteigertes Gefahren- bzw. Risikopotential eines Schadenseintritts für rechtlich geschützte Güter besteht, welches sich von der individuellen Lage und Beschaffenheit der Flugplatzanlage ableiten lässt. Dies ist aus den im Folgenden beschriebenen Gründen hier jedoch nicht der Fall.

Vorliegend handelt es sich um einen Dachlandeplatz, welcher entsprechend der geltenden Anlagenrichtlinien ausgestaltet wird (s.o. unter C.II.2.11). Dachlandeplätze im Rettungsbetrieb/auf Klinikgebäuden sind mittlerweile Standard und im täglichen Einsatzspektrum der Rettungsfliegerei Routine. I.d.R. sind sie – wie auch hier – aufgrund ihrer exponierten Lage hindernisfrei und gut einsehbar. Es gibt keine Erkenntnisse oder Aufzeichnungen, wonach die Unfallgefahr an Dachlandeplätzen gegenüber derjenigen an Bodenlandeplätzen erhöht wäre.

In der Luftrettung sind darüber hinaus regelmäßig Berufspiloten tätig, welche aufgrund ihrer gesetzlichen und dienstrechtlichen Verpflichtungen in besonderer Weise dafür Gewähr bieten, die Vorschriften des Luftverkehrs einzuhalten und ein außergewöhnliches Maß an Sorgfalt und regelmäßig auch Erfahrung im Umgang mit luftrechtlichen Vorschriften zeigen. Im Übrigen werden in der Luftrettung ausschließlich hochwertige, zweimotorige Hubschrauber eingesetzt, die sogar bei Ausfall eines Triebwerks sicher landen oder den Flug sicher fortsetzen können.

Für die Fälle, in denen sich mehrere Hubschrauber auf den Flugbetriebsflächen oder in deren An- und Abflugbereichen befinden, sind entsprechende Flugbetriebsregelungen zu erstellen und in den einschlägigen Regelwerken für die Zivilluftfahrt zu veröffentlichen (siehe Abschnitt 2.12.3).

Durch den Flugbetrieb mit Rettungshubschraubern bedingte Gefahren für Leib und Leben der Anwohner sind folglich im Allgemeinen und im Speziellen nicht über das allgemeine Lebensrisiko hinaus zu befürchten. Die zu dieser Thematik erhobenen Einwendungen verfangen daher nicht.

Die in Einwendungen geforderten hubschrauberbezogenen Prüfungen wie Gefährdungsanalysen in Bezug auf Absturzgefahren/-wahrscheinlichkeiten, Ladungs-/Treibstoffverluste bei Helikoptern und Prüfungen entsprechender Sicherheitsvorkehrungen sind im Übrigen nicht Gegenstand dieses luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens, sondern bereits Teil des Zulassungsverfahrens für das jeweilige Hubschraubermuster bei der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA).

### 2.12.2 Instrumente der Hindernisüberwachung, Bauschutzbereich

Ferner wurde eingewandt, dass im Antrag des Staatlichen Bauamts München 2 eine Erläuterung fehle, warum vorliegend kein Bauschutzbereich bestimmt werden solle.

Die Festsetzung eines (beschränkten) Bauschutzbereichs nach § 17 LuftVG wurde vom Vorhabenträger nicht beantragt. Auch wenn ein Bauschutzbereich für die zuständige Luftaufsichtsbehörde ein hilfreiches Werkzeug bei der Hindernisüberwachung darstellt, indem er ihr im Wege einer rechtlich vorgeschriebenen frühzeitigen Beteiligung an Bauleit-, Baugenehmigungs- und sonstigen Verfahren ermöglicht, das Planungs- und Baugeschehen im Umgriff des Flugplatzes hinsichtlich luftrechtlicher Belange – insbesondere der Hindernisfreiheit – im Auge zu behalten, in Bezug auf das Gefahrenpotenzial frühzeitig zu bewerten und ggf. durch entsprechende Ver-/Gebote oder Auflagen mitzugestalten, so ist die Hindernisfreiheit im Umgriff eines Flugplatzes auch unabhängig vom Bauschutzbereich zu gewährleisten und im Rahmen der Bauleitplanung und bei der Genehmigung von Einzelvorhaben zu berücksichtigen (sog. Fachplanungsprivileg). Diesem Erfordernis wird vorliegend zudem durch die Auflage in Ziffer A.V.8.5 dieses Bescheides Ausdruck verliehen.

Vor diesem Hintergrund und insbesondere angesichts dessen, dass wegen der ausgesetzten Lage des geplanten Hubschrauberlandeplatzes auf dem Klinikdach in ca. 46 m Höhe schon ausreichend natürlicher Handlungsspielraum in Bezug auf Bautätigkeiten besteht, sah die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vorliegend in der Bestimmung eines Bauschutzbereichs keinen nach Sicherheitsaspekten erzielbaren Gewinn, der den damit verbundenen Planungsmehraufwand gerechtfertigt hätte. Sie folgt damit im Übrigen ihrer regelmäßigen Praxis in solchen Hubschrauberverfahren.

### 2.12.3 Sichere Abwicklung des Flugbetriebs durch Betriebsregelungen

Zur Gewährleistung der Sicherheit des Flugbetriebs am bestehenden Bodenlandeplatz, am neuen Dachlandeplatz sowie an den beiden Landeplätzen untereinander ist gemäß Ziffer A.V.5.3 dieses Bescheides die Erstellung einer Landeplatzbenutzungsordnung mit entsprechenden Betriebsregelungen durch einen Sachverständigen für den Flugbetrieb erforderlich. Hierin sind u.a. Maßnahmen für diejenigen Fälle festzulegen, in welchen sich durch das gleichzeitige Eintreffen von zwei oder mehreren Hubschraubern ggf. Nutzungskollisionen im Bereich der Flugbetriebsflächen, der An- und Abflugflächen oder der Umsetzungsschleifen ergeben könnten. Diese Regelungen sind vor Inbetriebnahme des Dachlandeplatzes von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zu prüfen und zu genehmigen. Die Kenntnisaufgabe an die die Landeplätze nutzenden Luftrettungsunternehmen ist sicherzustellen. Sie erfolgt durch direkte Übermittlung an die betreffenden Rettungsorganisationen und mittels Veröffentlichung in den einschlägigen zivilliegerischen Regelwerken

### 2.12.4 Feuerlösch- und Rettungswesen, baulicher Brandschutz

Die unter Abschnitt A.V.6 dieses Bescheides festgesetzten Auflagen zum Feuerlösch- und Rettungswesen am Hubschrauberlandeplatz entsprechen den Maßgaben der Brandschutzkategorie H1 nach AVV, unter die der Platz aufgrund der Nutzung durch Hub-

schrauber mit einer Länge bis zu 15 m fällt. Die Unterweisung der sachkundigen Person (vgl. Ziffer A.V.6.10) in die vorhandenen Lösch- und Rettungsgeräte sowie deren regelmäßige Fortbildung gewährleisten darüber hinaus, dass die sachkundige Person neben der Brandbekämpfung wirksame Ersthilfe gegenüber verletzten Personen leisten und entsprechende Notrufe absetzen kann.

Die von der Landeshauptstadt München ins Verfahren eingebrachten Auflagen und Hinweise im Zusammenhang mit dem baulichen Brandschutz fanden vorliegend unter Abschnitt A.V.2 ebenfalls ihre Berücksichtigung.

Letztlich ist damit sichergestellt, dass vorliegend auch den Erfordernissen des Brandschutzes und des Rettungswesens ausreichend Rechnung getragen wird.

## **2.13 Beeinträchtigung bzw. Entwertung von Grundeigentum und sonstige finanzielle Nachteile; Entschädigungsansprüche**

Einwendungsführer/innen trugen weiterhin vor, vom antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatz ausgehende negative Umwelteinwirkungen – vor allem in Form von Fluglärm – würden in erheblichem Maße zur Minderung der Wohn- und Lebensqualität im Stadtteil Großhadern beitragen und diesen als Wohnstandort unattraktiv machen. Ein Werteverfall von Grund- und Wohneigentum und finanzielle Einbußen z.B. durch Mietkürzungen seien die Folge. Für den Fall der Genehmigung des Landeplatzes seien daher finanzielle Entschädigungen zu leisten sowie mögliche Kosten für Schallschutzmaßnahmen zu erstatten. Die Anschaffung z.B. von Schallschutzfenstern im gesamten Haus durch die Eigentümer selbst sei hingegen finanziell unzumutbar.

Diese Vorträge sind wiederum nicht gerechtfertigt, da die auf das Vorhaben zurückzuführenden Auswirkungen keine wesentlichen Eingriffe in von Art. 14 des Grundgesetzes (GG) geschützte Rechtspositionen verursachen. Insbesondere finden entgegen der Rüge in Einwendungen vorliegend keine unmittelbaren Eingriffe in das Eigentum statt. Mittelbare Eingriffe, soweit man solche überhaupt annimmt, wenn die maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle unterschritten bleibt, aber die Abwägungsschwelle überschritten wird, sind von der Inhalts- und Schrankenbestimmung gem. Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG gedeckt. Verbleibende Belastungen bzw. finanzielle Nachteile sind als Ausprägung der in Art. 14 Abs. 2 GG niedergelegten Sozialpflichtigkeit des Eigentums mit Blick auf die mit dem Vorhaben verfolgten, dem Allgemeinwohl dienenden Interessen zumutbar und daher zu akzeptieren. Ein Rechtsanspruch auf Entschädigung möglicher Nachteile besteht damit nicht.

### **2.13.1 Betroffenheit von Grundeigentum**

Von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – war in Bezug auf die o.g. Vorträge zunächst zu prüfen, wie bzw. inwieweit sich die Errichtung und der Betrieb des geplanten Dachlandeplatzes auf die Eigentumsrechte betroffener Dritter auswirken könnten. Dabei war zu berücksichtigen, dass nachteilige Auswirkungen und Folgen des Vorhabens auf das unumgängliche Maß beschränkt bleiben müssen. Dies gilt sowohl für unmittelbare Grundstücksinanspruchnahmen als auch für mittelbare grundstücksbezogene Auswirkungen des Vorhabens.

Unmittelbare Grundstücksbetroffenheiten sind vorliegend von vorne herein auszuschließen, da das Vorhaben vollumfänglich auf im Eigentum des Freistaats Bayern stehenden Flächen realisiert wird und Privatgrundstücke daher nicht in Anspruch genommen werden müssen.

Darüber hinaus finden vorliegend auch keine erheblichen mittelbaren Eingriffe auf das Grundeigentum statt. Wie in den vorangegangenen Abschnitten hinreichend und umfassend dargestellt, werden vom beantragten Flugbetrieb keine unzumutbaren Umwelteinwirkungen durch Immissionsbelastungen sowie durch sonstige veränderte Umgebungsbedingungen, welche durch entsprechende Schutzmaßnahmen ausgeglichen werden müssten, hervorgerufen. Es ist daher nicht ersichtlich, dass sich die zu erwartenden Immissionen – insbesondere in Gestalt von Belastungen durch Fluglärm – auf die Grundstücksnutzungen in relevanter, d.h. die Nutzbarkeit dieser Grundstücke beeinträchtigender Weise niederschlagen würden.

Im Übrigen ist den Belangen der Grundstückseigentümer und sonstigen Grundstücksberechtigten und -nutzern im Hinblick auf den Schutz des Grundeigentums oder Grundbesitzes vor unzumutbaren immissionsbedingten Nutzungseinschränkungen mit den gesetzlichen Bestimmungen und den Regelungen in dieser Genehmigung umfassend Rechnung getragen. Ein darüber hinausreichender Schutzanspruch, insbesondere gerichtet auf den Ausgleich sämtlicher, sich unterhalb der maßgeblichen Schwellenwerte bewegender lärmbedingter Betroffenheit des Eigentums besteht nicht. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG eröffnet selbst im Planfeststellungsrecht keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein Planvorhaben ggf. mit sich bringt. Dieser Grundsatz gilt auch für nicht-planfeststellungspflichtige Vorhaben wie das vorliegende. Mögliche verbleibende Nachteile sind als Inhalts- und Schrankenbestimmung mit Blick auf die Sozialbindung des Eigentums nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 GG entschädigungslos hinzunehmen.

### 2.13.2 Sonstige Vermögensnachteile

Im Weiteren ergab die von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – in diesem Zusammenhang durchgeführte Prüfung, dass sich auch für die von Anwohnern/innen befürchtete Wertminderung der sich im Umkreis des antragsgegenständlichen Hubschrauberdachlandeplatzes befindlichen Immobilien und sich daraus ergebende finanzielle Nachteile z.B. in Form von Mietausfällen ebenfalls keine ersichtliche Grundlage findet. Entschädigungsansprüche bestehen folglich nicht.

Zunächst ist vorliegend nicht ersichtlich, warum bzw. inwieweit das Vorhaben zu einer Wertminderung und Mietausfällen bei den Grundstücken in der Umgebung führen sollte. Der geplante Dachlandeplatz stellt nach allgemeiner Lebenserfahrung keine solch gravierende Verkehrseinrichtung dar, die allein ohne Hinzutreten weiterer Faktoren für seine Umgebung im Hinblick auf Grundstückspreise wertbestimmend ist.

Unabhängig davon ist es in der Rechtsprechung unbestritten, dass nicht jede mögliche Wertminderung eines Grundstückes, die durch die Zulassung eines mit Immissionen ver-

bundenen Planvorhabens in dessen näherer Umgebung ausgelöst werden könnte, i. S. d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich begründet. Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Umgebungsmilieus vertrauen. 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 der Grundeigentümer folglich eine Veränderung der Lagegunst z.B. dergestalt, dass die Art der baulichen Nutzung von Grundstücken in seiner Nachbarschaft nicht in einer von ihm als nachteilig empfundenen Weise verändert wird, als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG hinzunehmen hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich auch kein Recht auf eine bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist folglich grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten (vgl. Urteil des BVerwG vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, Rn. 402, Juris).

Weiterreichende Vorschriften, aus denen sich der Anspruch auf Ausgleich aller infolge der Zulassung des genehmigungsgegenständlichen Vorhabens denkbaren Vermögensnachteile ergeben könnte, gibt es nicht. Diese Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist als eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums i. S. v. Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG auch verfassungsgemäß.

Sofern sich vorliegend dennoch relevante Nachteile für ein Grundstück ergeben könnten, insbesondere auch diejenigen, die subjektiv als solche empfunden werden, sind diese nach Abwägung mit den Vorteilen des hier genehmigten Vorhabens hinzunehmen. Nach Auffassung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – treten diese grundstücksbezogenen Interessen hinter der Durchführung der hiesigen, im besonderen öffentlichen Interesse stehenden Planungsmaßnahme zurück.

### **3. Gesamtabwägung und Zusammenfassung**

Da das Vorhaben gemäß der Prüfung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – den Erfordernissen der Raumordnung entspricht, die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind, das in Aussicht genommene Gelände geeignet ist, keine Tatsachen bekannt sind, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sein könnte, und auch sonst keine Belange in unzumutbarem Maße betroffen sind, konnte dem Antrag entsprochen und die luftverkehrsrechtliche Genehmigung für die Anlage und den Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatz München – Klinikum Großhadern (Dachlandeplatz) erteilt werden.

Bei der Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange war insbesondere das Interesse von Anwohnern/innen an einer möglichst geringen Belästigung durch Hubschrauberfluglärm dem Interesse des Antragstellers an der Anlage und dem Betrieb des Hubschraubersonderlandeplatzes zur Durchführung der Luftrettung gegenüber zu stellen. Da die Durchführung von Rettungsflügen im besonderen öffentlichen Interesse liegt, setzte sich dieser Belang unter Berücksichtigung der

in dieser Genehmigung verfügten Nebenbestimmungen gegen die privaten Belange der Anwohner durch.

Zunächst ergab sich im Rahmen der ordnungsgemäß von der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – durchgeführten Standort- und Alternativenprüfung, dass sich der vorliegend avisierte Standort für die Anlegung eines richtlinienkonformen Hubschrauberlandeplatzes sowie den beabsichtigten Flugbetrieb eignet. Ebenso war kein anderer Standort denkbar, der sich bei zumindest gleichwertiger Erfüllbarkeit des Kardinalziels der Planung eindeutig als die vorzugswürdige, weil zugleich öffentliche und private Belange insgesamt weniger belastende Variante hätte aufdrängen müssen.

Ferner führte die Prüfung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zu dem Ergebnis, dass der auf Grundlage einer schlüssigen und nachvollziehbaren Prognose für die Zukunft angenommene Flugbetrieb am antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatz – dies auch unter Einbeziehung des Flugverkehrs vom/zum Bodenlandeplatz – keine schädlichen Umwelteinwirkungen, erhebliche Belästigungen oder erhebliche Nachteile – insbesondere in Form von Schallimmissionen – für die Allgemeinheit bzw. die Umgebung des Klinikums München-Großhadern hervorrufen wird.

Letztlich sind mögliche dennoch auftretende, nicht vermeidbare Belästigungen für die Anwohner in der Umgebung des Klinikums München-Großhadern zumutbar und mit Blick auf das Allgemeininteresse an der Durchführung von Rettungsflügen hinzunehmen. In diesem Zusammenhang war auch zu berücksichtigen, dass auf dem Gelände des Klinikums Großhadern bereits heute umfangreicher Rettungsflugbetrieb in ähnlichem Umfang wie für die Zukunft beantragt stattfindet und damit keine vollständig neu hinzukommende, unbekannte Lärmquelle geschaffen wird.

#### **4. Auflagen**

Die festgesetzten Auflagen finden ihre Rechtsgrundlage in § 6 Abs. 1 Satz 4 LuftVG. Sie sind im öffentlichen Interesse erforderlich und dienen der Sicherheit des Luftverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung.

#### **5. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)**

Für den Antrag des Staatlichen Bauamts München 2 bestand keine Verpflichtung, eine UVP durchzuführen. Eine UVP ist dann durchzuführen, wenn nach Einschätzung des Luftamtes Südbayern aufgrund überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG durch das Vorhaben zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Die Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 UVPG hat vorliegend ergeben, dass von dem Vorhaben aufgrund seiner Art, seiner Größe und seines Standortes keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 UVPG zu erwarten sind, die im Einzelfall eine Pflicht zur Erstellung einer UVP begründen.

## D.

### Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie **Klage** erheben. Die Klage müssen Sie **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](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden. **In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten** (Freistaat Bayern) **und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen**, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

### 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](http://www.vgh.bayern.de)) zu entnehmen.
- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Ehinger

Ltd. Regierungsdirektor