



Luftverkehrsrechtliche Genehmigung

für den

Hubschraubersonderlandeplatz

**München Klinik Harlaching
(Dachlandeplatz)**

vom 10. Juni 2021

Az.: 25-3-3721.4-2019-M-Harlaching

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. Sonstige Auflagen

VI. Auflagenvorbehalt

VII. Widerrufsvorbehalt

VIII. Kostenentscheidung

B. Hinweise

C. Entscheidungsgründe

I. Sachverhalt

1. Antrag und Antragsbegründung
2. Behördenbeteiligung
3. Bürgerbeteiligung

II. Rechtliche Würdigung

1. Formelle Genehmigungsvoraussetzungen

2. Materielle Genehmigungsvoraussetzungen

- 2.1 Planrechtfertigung
- 2.2 Standort- und Alternativenprüfung
 - 2.2.1 Grundsätzliche rechtliche Anforderungen
 - 2.2.2 Bewertung des ausgewählten Standorts
- 2.3 Umfang und Entwicklung des Flugbetriebs, Prognose
 - 2.3.1 Festlegung des Prognosezeitraums, Datengrundlagen
 - 2.3.2 Prognose über den künftigen Flugbetrieb
 - 2.3.3 Einwendungen
- 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 Festsetzung der maßgeblichen Schwellenwerte
 - 2.8.3 Berechnungsverfahren und Eingangsannahmen
 - 2.8.4 Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens
 - 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
 - 2.8.6.1 Unzureichende Befassung mit den Lärmschutzinteressen der Anwohner/innen
 - 2.8.6.2 Keine Berücksichtigung der Landeplatz-Fluglärmleitlinie i.V.m. DIN 18005-1
 - 2.8.6.3 Mangelhafte Auseinandersetzung mit gesundheitlichen Folgen des Flugbetriebs
 - 2.8.6.4 Keine Durchführung von Lärmmessungen
 - 2.8.6.5 Unzureichende Prüfung passiver Lärmschutzmaßnahmen
 - 2.8.6.6 Keine Berücksichtigung künftiger flugmodellbedingter Lärmeinsparpotenziale
 - 2.8.7 Fluglärmbelange der Landeshauptstadt München
 - 2.8.8 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
 - 2.11.3 Einwendungen
- 2.12 Sicherheit des Luftverkehrs und öffentliche Sicherheit und Ordnung
 - 2.12.1 Sichere Abwicklung des Flugbetriebs durch Betriebsregelungen
 - 2.12.2 Feuerlösch- und Rettungswesen, baulicher Brandschutz
- 2.13 Entwertung von Grundeigentum und sonstige finanzielle Nachteile; Entschädigungsansprüche
- 3. *Gesamtabwägung und Zusammenfassung***
- 4. *Auflagen***
- 5. *Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)***
- D. *Rechtsbehelfsbelehrung***

Luftverkehrsgesetz (LuftVG);

Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) für die München Klinik Harlaching gemäß § 6 LuftVG

Anlagen:

- 1 Plan „Ansicht Topographie 01“ (1:10.000), Stand 21.05.2019 (4. Entwurf)
- 1 Plan „Ansicht – Luftbild 02“ (1:2.500), Stand 21.05.2019 (4. Entwurf)
- 1 Plan „Detail Gebäude HLP 03“ (1:500), Stand 21.05.2019 (4. Entwurf)
- 1 Plan „Detail Plattform 04“ (1:200), Stand 20.01.2019
- 1 Plan „Schnitt durch An-/Abflugrichtungen 05“ (1:1.000), Stand 30.04.2019 (3. Entwurf)
- 1 Plan „Schnitt durch Abflugrichtung 06“ (1:1.000), Stand 21.05.2019 (3. Entwurf)
- 1 Sicherheitskonzept im Entwurf

Auf Antrag der München Klinik gGmbH vom 07.10.2019 erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern (im Folgenden bezeichnet als: Luftamt) folgenden

B e s c h e i d:

A.

Verfügender Teil

I. Genehmigung

Der München Klinik gGmbH, Thalkirchner Straße 48, 80337 München, 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 Ersatzneubaus der München Klinik Harlaching im westlichen Bereich des dortigen Klinikareals erteilt. Die genaue Position der vorgenannten Anlage und der sonstigen Betriebsflächen ergibt sich aus den beiliegenden, mit dem Prüfvermerk des Luftamts versehenen Plänen, welche Bestandteil dieser Genehmigung sind.

II. Beschreibung des Hubschraubersonderlandeplatzes

1.	Bezeichnung:	Hubschraubersonderlandeplatz München Klinik Harlaching (Dachlandeplatz)
2.	Lage:	Dach des Ersatzneubaus im westlichen Bereich auf dem Areal der München Klinik Harlaching, Sanatoriumsplatz 2, 81545 München
3.	Bezugspunkt*	Mitte der Start- und Landefläche
3.1	Geographische Lage (WGS 84):	N 48° 05' 09,28'' ; E 11° 33' 23,6''
3.2	Höhe über NN:	585,25 m über NN (1.912 ft)
3.3	Höhe über Boden/GND:	Ca. 30,00 m (98 ft)
4.	FATO/TLOF: Sicherheitsfläche: Gesamtgröße der Dachplattform:	Größe: 20,60 m x 20,60 m Allseitig umlaufend mit einer Tiefe von 3,70 m 28,00 m x 28,00 m zzgl. Überrollschutz, vollständig tragfähig 6 t
5.	Anflugrichtungen (jeweils rwN):	Aus Südwest: 354° mit Rechtskurve auf 029° und Rechtskurve auf 101° Aus Südost: 318° mit Linkskurve auf 305°
6.	Abflugrichtungen (jeweils rwN):	Nach Südost: 125° mit Rechtskurve auf 138° Nach Westen: 281° mit Linkskurve auf 209° und Rechtskurve auf 174° Nach Süden: 188°

*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 genehmigungsgegenständliche Hubschraubersonderlandeplatz dient ausschließlich der Durchführung von Notfallrettungs- und Transportflügen i. S. d. Art. 2 Abs. 9 i. V. m. Abs. 2 und 4 des Bayerischen Rettungsdienstgesetzes (BayRDG) nach vorheriger Genehmigung (PPR) durch den Platzhalter.

IV. Benutzungsumfang

1. Der Hubschraubersonderlandeplatz darf nur von Hubschraubern mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von 6 t 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. 9 i. V. m. Abs. 2 BayRDG („Notfallrettung“) dürfen an allen Tagen zu jeder Tages- und Nachtzeit durchgeführt werden.

Unter diese Regelung fallen:

- alle Flüge, die der notfallmedizinischen Versorgung von Notfallpatienten am Notfallort dienen
 - alle Flüge, die dem Notfalltransport eines Notfallpatienten dienen.
 - alle dringlichen, nicht disponiblen Verlegungsflüge zwischen Krankenhäusern,
 - alle Flüge zum dringlichen Transport eines Transplantats, eines Transplantations-teams, von Arzneimitteln, Blutkonserven oder medizinischem Gerät.
3. Planbare Verlegungsflüge i. S. d. Art. 2 Abs. 9 i. V. m. Abs. 4 BayRDG („arztbegleiteter Patiententransport“) sind regelmäßig über den sich im südöstlichen Bereich des Klinikareals befindlichen Bestands-Bodenlandeplatz abzuwickeln. Im Übrigen sind sie ausschließlich an Werktagen während der Tageszeit, d.h. 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.
- 1.2 Die Endanflug- und Startfläche (FATO) ist gemäß Plan Nr. 04 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 umlaufenden Breite von 3,70 m geplant.
- 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 der DGUV-Regel 108-003 – Fußböden in Arbeitsräumen und Arbeitsbereichen mit Rutschgefahr) 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 in Form von Fangnetzen mit einer Tiefe von mindestens 2 m zu installieren. DIN EN 1263-2 i.V.m. mit den einschlägigen nationalen Regelungen ist zu beachten. Die Fangnetze dürfen nicht in die Hindernisfreiflächen hineinragen.
- 1.13 Es ist ein beleuchteter und befeuerter Windrichtungsanzeiger zu installieren. Dieser ist gemäß Plan Nr. 04 östlich 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 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 Fernmeldeverbindung einzurichten, durch die die zuständigen Dienststellen der Deut-

schen Flugsicherung, des Deutschen Wetterdienstes, des Rettungsdienstes und der Feuerwehr jederzeit erreichbar sind.

- 1.15 Wegen der Besonderheit der Höhenlage der Flugbetriebsfläche soll im Flugvorbereitungsraum zudem eine sog. Wind-/Temperaturmesseinrichtung mit Anzeige installiert werden, von der von den Piloten im Rahmen der Flugvorbereitung die tatsächlichen Windrichtungsverteilungen und die aktuellen Temperaturen abgelesen werden können.
- 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 im Osten des Landeplatzes) ist als weiterer Fluchtweg eine Rampenanlage im westlichen Bereich der Dachplattform vorgesehen. Diese Rampe 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 Fluchtwege sind zu beleuchten, die Beleuchtung zusammen mit der Befehrerung 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 Die gesamte Dachfläche ist ordnungsgemäß zu entwässern. 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 Im Schadensfall auslaufender Treibstoff und wassergefährdende 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 („Neubau Klinikum Harlaching“) muss die Planung des Hubschrauber-Dachlandeplatzes beinhalten bzw. berücksichtigen (§ 11 der Bauvorlagenverordnung – 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 „Feuerwehruzugsebene“ (i.d.R. Erdgeschoss bzw. Geländeoberfläche) haben (Art. 33 Abs. 3 i. V. m. Art. 54 Abs. 3 der Bayerischen Bauordnung – 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 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 Beide definierte Rettungswege müssen 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 antragsgegenständlichen Eignungsgutachtens des Herrn Dipl.-Ing. (FH) Peter Becker vom 20.06.2019 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 angrenzende Gebäude besteht. Dies gilt auch für die Rohrleitungen.

Um im Brandfall ggf. abgeleitete brennende Betriebsstoffe in diesem Behälter löschen zu können, ist eine Feuerwehruzufahrt 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 offenen 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. 04 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 Nordseite eine Namensmarkierung mit der Buchstabenkombination „MUC HARL“ in weißer Schriftfarbe, um eine eindeutige Identifizierbarkeit herzustellen.
- 3.6 Der östlich des Landeplatzes geplante Aufzugsüberbau ist an den Flugbetriebs- und An-/Abflugflächen zugewandten Gebäudeteilen mit einer Tagesmarkierung im Sinne der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen in der jeweils gültigen Fassung zu versehen (vgl. Nr. 5.3.16 der AVV).
- 3.7 Für die Nachtkennzeichnung des Hubschraubersonderlandeplatzes sind ebenfalls die Anforderungen der AVV einzuhalten. Dies ist gemäß den Darstellungen im Plan Nr. 04 gegeben.
- 3.8 Auf dem Dach des Aufzugsüberbaus im Osten des Landeplatzes ist ein Hubschrauberflugplatz-Leuchtfeuer zu installieren. Die Anforderungen der AVV an ein Hubschrauberflugplatz-Leuchtfeuer sind zu beachten.
- 3.9 Für beide Endanflugrichtungen ist jeweils eine Anflugbefeuerung zu installieren, bestehend aus jeweils drei Rundstrahlfestfeuern in Unterflurbauweise mit weißer Lichtfarbe.

- 3.10 Als TLOF-Randbefeuerung sind 28 grüne Rundstrahlfestfeuer in Unterflurbauweise entlang der Ränder der TLOF in gleichmäßigen Abständen von 2,95 m einzubauen.
- 3.11 Zur Ausleuchtung der Flugbetriebsfläche sind auf dem Rand der Sicherheitsfläche um die FATO/TLOF Flutlichtstrahler zu installieren. Diese dürfen 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 auf der Oberfläche der TLOF – mindestens 10 Lux betragen. Die Anforderungen der AVV an Flutlichtscheinwerfer sind zu beachten.
- 3.12 Die mit einer Hindernisbefeuerung zu versehenen Gebäudeteile ergeben sich u.a. aus dem Plan Nr. 04. Vorliegend betrifft dies die Ecken des östlich vom Landeplatz zu errichtenden Aufzugsüberbaus. Es sind Einzel- oder Doppelhindernisse als rote Rundstrahl-Festfeuer mit einer mittleren Lichtstärke von mindestens 10 cd im vertikalen Strahlbereich (-2° bis +10°) zu installieren. Bei Einzelhindernissen ist die Verwendung von LED-Leuchtmitteln zulässig, sofern deren Betriebsdauer erfasst wird und bei Erreichen von 5 % der prognostizierten Restbetriebsdauer die Leuchtmittel ersetzt werden.
- 3.13 Die Nachtkennzeichnung der Flugbetriebsflächen muss so auf mehrere Stromkreise eines Stromnetzes verteilt angeschlossen sein, dass bei Ausfall eines Stromkreises der Eindruck des Gesamtbefeuerungsbildes erhalten bleibt.
- 3.14 Die gesamte Nachtkennzeichnung ist an eine Sicherheitsstromversorgung anzuschließen.
- 3.15 Die gesamte Nachtkennzeichnung ist im Falle des Flugbetriebs bei Dunkelheit sowie auch tagsüber bei schlechter Sicht zu betreiben.
- 3.16 Aus Gründen des Natur- und Artenschutzes, insbesondere der Insektenfauna, ist darauf zu achten, dass die Nachtkennzeichnung nach Art und Umfang auf die unmittelbar der Sicherheit dienenden Lichtinstallationen und auf die Zeiträume, in denen Flugbetrieb stattfindet, beschränkt bleibt, um negative Auswirkungen auf die umliegenden geschützten Landschaftsbestandteile und Biotope zu minimieren.

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 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 dem Luftamt zur Genehmigung vorzulegen und anschließend in der Flugplatzakte aufzubewahren. Weiterhin ist es in den für die Zivilluftfahrt 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), zuletzt geändert durch NfL I-199/83 vom 11.10.1083 und NfL 1-792-16 vom 02.08.2016 sowie das Arbeitsblatt des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 15.11.2000 „Hinweise zum Brandschutz auf Hubschrauber-Sonderlandeflächen (HSL) und Landeflächen 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: 45 kg Trockenlöschmittel oder 90 kg CO₂, verteilt auf mehrere handlichere Feuerlöscher.
 - 2 CO₂-Löscher mit je 5 kg Inhalt für Kleinbrände z.B. in der Bordelektronik

Für die Ausbringung des Hauptlöschmittels sind vorliegend zwei Auswurfeinrichtungen (Löschmonitore) sowie eine Schlauchleitung mit Mehrzweckstrahlrohr geplant. Damit muss es möglich sei, 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 dem Luftamt gegenüber nachgewiesen werden.

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

- 1 Gurttrennmesser
- 1 Feuerwehraxt
- 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 und aus notfallmedizinischen Gründen nicht ausgeschlossen ist – zum/vom Dachlandeplatz aus/in Richtung Osten/Südosten durchzuführen. Die Piloten der Luftrettung sollen regelmäßig auf diese Regelung hingewiesen werden.
- 7.4 Spätestens zum 28.02. jedes Jahres ist dem Luftamt unaufgefordert eine statistische Erhebung über alle im abgelaufenen Jahr durchgeführten Flugbewegungen – mindestens differenziert nach Tag-/Nachtflügen bzw. Boden-/Dachlandungen – vorzulegen.
- 7.5 Erreicht oder überschreitet die Summe der jährlichen Starts und Landungen an der München Klinik Harlaching (Boden- und Dachlandeplatz) entweder
- eine Anzahl von 4.432 Flugbewegungen im Tageszeitraum (06.00 Uhr – 22.00 Uhr),
 - oder 245 Flugbewegungen im Nachtzeitraum (22.00 Uhr – 06.00 Uhr),

jeweils bezogen auf ein Kalenderjahr, erstmalig, so ist dem Luftamt eine aktualisierte gutachterliche Prognose der künftigen Fluggeräuschmissionen 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 der München Klinik Harlaching – 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.

Das Luftamt ist über das Ergebnis der Prüfung und die ggf. notwendigen Maßnahmen zu informieren.

8. Sonstige Auflagen

- 8.1 Sämtliche Flugbetriebsflächen sowie die Zufahrtswege zum Hubschrauberlandeplatz sind im Winter schnee- und eisfrei zu halten.
- 8.2 Eine Flugplatzakte ist zu führen, worin u.a. die vorliegende luftverkehrsrechtliche Genehmigung, nachträgliche Änderungen, auf den Hubschraubersonderlandeplatz bezogene Verfügungen der Luftfahrtbehörde, der Alarmplan und die Flugplatzbenutzungsordnung gesammelt aufzubewahren sind.
- 8.3 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.
- 8.4 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 dem Luftamt unverzüglich angezeigt werden (E-Mail: luftamt@reg-ob.bayern.de, Fax: 089/2176-2979).
- 8.5 Auf Verlangen ist den Mitarbeitern/innen des Luftamts 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 AVV, ändern und eine Anpassung des Hubschrauberdachlandeplatzes an solche veränderten Anforderungen nicht möglich ist.

VIII. Entscheidung über Einwendungen

Die Einwendungen und Anträge gegen die Genehmigung werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden ist oder soweit sie sich nicht im Laufe des Genehmigungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

IX. Kostenentscheidung

Die München Klinik gGmbH hat als Antragstellerin 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 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 beim Luftamt rechtzeitig zu beantragen.
4. Vor Inbetriebnahme des Landeplatzes ist das diesem Bescheid im Entwurf beiliegende Sicherungskonzept auszufüllen und vom Luftamt 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. 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.
6. Beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen sind der Genehmigungsbehörde unverzüglich anzuzeigen (§§ 53 Abs. 1 i. V. m. § 41 Abs. 1 LuftVZO).
7. 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).
8. 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:

Die München Klinik gGmbH, vormals Städtisches Klinikum München GmbH, stellte beim Luftamt mit Schreiben vom 07.10.2019 einen Antrag auf Erteilung der Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Hubschraubersonderlandeplatzes (Dachlandeplatz) für die München Klinik Harlaching. Diesem lagen insbesondere ein Gutachten über die Geländeeignung des freien Sachverständigen für Hubschrauberlandeplätze, Herrn Dipl.-Ing. (FH) Peter Becker, vom 20.06.2019 mit den zugehörigen Plandarstellungen sowie eine schalltechnische Untersuchung des Dipl.-Ing. Martin Wenker vom 09.10.2019 bei.

Der neue Hubschrauberlandeplatz soll auf der Dachfläche des geplanten Klinikneubaus in Harlaching, der die Bestandsgebäude ersetzen und an dem die dort künftig verorteten medizinischen Abteilungen unter einem Dach zusammengefasst werden sollen, entstehen. Dabei soll der bereits vorhandene Bodenlandeplatz für Hubschrauber im südöstlichen Bereich des Klinikareals weiterhin betrieben werden; auch die dort seit 1970 vorhandene Station für den Rettungshubschrauber „Christoph 1“ soll bestehen bleiben.

Durch die damit erreichte unmittelbare Angliederung des Dachlandeplatzes an die Notaufnahme sollen die medizinischen Abläufe zugunsten einer optimalen Patientenversorgung gegenüber den aktuellen Begebenheiten wesentlich verbessert werden. Schwerstverletzte und schwerstkranke Patienten müssen dann nicht mehr wie bisher vom bestehenden Bodenlandeplatz auf einem Trapeuntergestell im Freien über eine Strecke von ca. 150 m transportiert werden, sondern können wesentlich sicherer und schneller per Aufzug auf direktem Wege vom Dachlandeplatz der umfassenden medizinischen Versorgung in der Notaufnahme zugeführt werden.

Wie schon der bestehende Bodenlandeplatz soll auch der neue Dachlandeplatz ausschließlich der Durchführung von Flügen im Rahmen der Notfallrettung und des Patiententransports sowie von 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:

Das Luftamt bat folgende Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zu dem Antrag:

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

Keine der beteiligten Stellen erhob grundsätzliche Bedenken gegen das Vorhaben.

Die Landeshauptstadt München trug zu unterschiedlichen Belangen im Wesentlichen Folgendes vor:

Lärmschutz:

Aufgrund der durch den künftigen Flugbetrieb zu erwartenden Lärmentwicklung seien nachteilige Auswirkungen auf die der München Klinik Harlaching benachbarten Wohngebiete zu befürchten. Im Falle der Heranziehung der Landeplatz-Fluglärmleitlinie als Orientierungshilfe für die Beurteilung des Fluglärms müsse an einigen der ausgewählten Immissionspunkte mit erheblichen Überschreitungen der in DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 genannten Orientierungswerte gerechnet werden. Bei einer eingetretenen Überschreitung der Orientierungswerte um mehr als 5 dB(A) seien demnach entsprechende Schallschutzmaßnahmen einzuleiten.

Brandschutz:

Die vorgegebenen brandschutztechnischen Hinweise und Auflagen seien zu berücksichtigen (siehe Abschnitt A.V.2 dieser Genehmigung).

Naturschutz:

Nach fachlicher Prüfung des Antrags, einschließlich der wegen der Lage des Vorhabens in einem naturschutzfachlich sensiblen Gebiet mit angrenzenden Schutzgebieten (FFH-Gebiet, Biotope, Landschaftsschutzgebiet u.a.) vom Antragsteller auf Anforderung nachgereichten Gutachten (insbes. FFH-Verträglichkeitsvorabschätzung, spezielle artenschutzrechtliche Prüfung), seien erhebliche Beeinträchtigungen für den Gebiets- und Artenschutz durch den Betrieb des geplanten Hubschrauberdachlandeplatzes nicht zu erwarten.

Städtebau, Kommunalplanung:

Für die aufgrund der Umstrukturierung der Münchner Kliniken auf dem Harlachinger Klinikgelände freiwerdenden Flächen gebe es bereits einen Masterplan zur langfristigen Entwicklung des Geländes. U.a. sei im Umgriff dortiger Bebauungspläne die Ansiedlung einer Grundschule und einer Reha-Einrichtung vorgesehen. Für die Grundschule sei schon eine notwendige Teiländerung eines Bebauungsplans eingeleitet; der Satzungsbeschluss werde voraussichtlich zum Jahreswechsel 2021/22 erfolgen. Neben den bereits bestehenden Nutzungen sollten bei der Planung des Hubschrauberdachlandeplatzes demnach auch die im Rahmen der Bebauungspläne möglichen Entwicklungspotenziale berücksichtigt werden.

3. Bürgerbeteiligung:

Darüber hinaus wurde der Antrag von der Landeshauptstadt München am 20.11.2019 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

28.11.2019 bis 27.12.2019 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 Einwendungsfrist endete am 10.01.2020. Gegen den Antrag wurden Einwendungen von insgesamt 22 Personen erhoben. Hierin wurden im Wesentlichen folgende Gesichtspunkte vorgebracht:

- Es bestünden Zweifel, ob für das Klinikum Harlaching vor dem Hintergrund einer künftigen Behandlungskapazität von „nur“ 548 Betten ein Boden- und ein Dachlandeplatz erforderlich seien.
- Die Prognose über die in Zukunft in der Umgebung der München Klinik Harlaching zu erwartenden Flugbewegungen greife zu kurz, indem sie ausschließlich auf die vom Klinikbetreiber beschlossene Reduktion der Fachgebiete bzw. der Bettenkapazität abstelle. Insbesondere seien mögliche flugbetriebssteigernde Faktoren wie z.B. das Bevölkerungswachstum, der gesellschaftliche Alterungsprozess mit der Folge steigender akuter Notfälle, wirtschaftliche Zwänge zur Vollauslastung der Klinik u.a. nicht berücksichtigt worden. Dies bedinge eine Unterbewertung des tatsächlich zu erwartenden Flugbetriebs und damit der Belastung der Anwohner durch Immissionen.
- Die Gutachten und die Wahl der darin zitierten Vorschriften seien zu einseitig auf die Optimierung der flugbetrieblichen Bedingungen ausgerichtet; berechnete Lärmschutzinteressen der Anwohner hingegen würden zu wenig berücksichtigt. Der Betrieb zweier Hubschrauberlandeplätze in unmittelbarer Nähe zu Wohngebieten – insbesondere auch in der Nacht – verursache in der Summe unzumutbare Lärmbelastungen für die betroffenen Anwohner, was wiederum zu erheblichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen physischer und psychischer Art führe. Auch dieser Umstand sei im Antrag nur am Rande beleuchtet worden.
- Besonders komme die Außerachtlassung der Lärmbelange von Anwohnern/innen bei der Anlegung der Flugrouten vom/zum Dachlandeplatz zum Ausdruck, indem eine der geplanten An- und Abflugflächen direkt über die westlich des Klinikareals situierten Wohngebiete verlaufe. In der Genehmigung sei zu bestimmen, diese nach Möglichkeit zu meiden.
- Im Antrag sei zu wenig auf gegenwärtige bzw. künftige Mittel des Immissionsschutzes eingegangen worden. So fehle beispielsweise eine differenzierte Auseinandersetzung mit dem Thema passiver Lärmschutz. Zudem sei dem Platzbetreiber aufzugeben, künftige Einsatzmöglichkeiten neuerer und ggf. leiserer Luftfahrzeugmodelle im Blick zu halten.
- Gesundheitliche Beeinträchtigungen seien ferner durch die vom Hubschrauber bzw. der Landeplatzbeleuchtung hervorgerufenen Lichtimmissionen zu erwarten.
- Aufgrund der vom Flugbetrieb ausgehenden Immissionen sei eine Wertminderung bei den betroffenen Immobilien zu befürchten.

II.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern ist gemäß §§ 31 Abs. 2 Nr. 4 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 LuftVZO für den Erlass dieser Genehmigung sachlich und örtlich zuständig.

1. Formelle Genehmigungsvoraussetzungen

Die formellen Genehmigungsvoraussetzungen liegen vor.

Insbesondere entsprechen die von der München Klinik gGmbH vorgelegten Unterlagen in Art und Umfang den Antragserfordernissen, die vom Luftamt bestimmt wurden (§ 51 Abs. 3 LuftVZO). Sie erfüllen auch die im Hinblick auf die Behörden- und Bürgerbeteiligung geforderte Anstoßfunktion, d.h. sie sind 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 hat sich auch in der sachlichen und rechtlichen Tiefe des in den Einwendungen vorgebrachten Vortrags bestätigt.

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

Die in ihrem Aufgabenkreis möglicherweise betroffenen Gebietskörperschaften und Träger öffentlicher Belange wurden entsprechend den geltenden Vorschriften vom Luftamt 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 berücksichtigt wurden.

Ebenso wurde den durch das Vorhaben möglicherweise betroffenen und interessierten Personen die Gelegenheit eingeräumt, den Antrag infolge der Bekanntmachung und Auslegung persönlich bzw. über Internet einzusehen und sich innerhalb der gesetzten Fristen hierzu zu äußern. Hiervon machten – wie oben beschrieben – 22 Bürgerinnen und Bürger Gebrauch.

2. Materielle Genehmigungsvoraussetzungen

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

Vor Erteilung der Genehmigung ist 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 hat das Luftamt die Einwendungen der Privatpersonen bei der Entscheidung über den Antrag besonders zu berücksichtigen. Die Beiträge der beteiligten Stellen

sowie der Einwendungsführer/innen werden im Rahmen der folgenden Begründung jeweils unter dem entsprechenden thematischen Abschnitt behandelt.

2.1 Planrechtfertigung

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.

Bei dem antragsgegenständlichen Hubschrauberdachlandeplatz handelt es sich um eine von den Zielen des LuftVG umfasste verkehrliche Infrastruktureinrichtung. Der dort abgewinkelte Verkehr liegt wegen seines Zwecks, Rettungsdienstleistungen zu erbringen, auch im besonderen öffentlichen Interesse. Insbesondere sieht auch das BayRDG ausdrücklich die Notfallversorgung und den Transport von Patienten mittels Luftfahrzeugen vor (Art. 16 i. V. m. Art. 2 Abs. 2, 4 und 9 BayRDG).

In Einwendungen thematisierte Zweifel an der Erforderlichkeit des neuen Dachlandeplatzes bei Weiternutzung des Bodenlandeplatzes sind hier insoweit unbeachtlich, da – wie oben beschrieben – eine Erforderlichkeit i.S. einer Unausweichlichkeit kein einschlägiges Kriterium für die Planrechtfertigung und damit keine Antragsvoraussetzung darstellt. Ein offensichtlicher planerischer Missgriff, der nach der Rechtsprechung die Planrechtfertigung entfallen lassen könnte, liegt ebenfalls nicht vor.

Über die o.g. Kriterien 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. Das Vorhaben zieht insoweit nur mittelbare Auswirkungen nach sich.

2.2 Standort- und Alternativenprüfung

Anknüpfend daran begegnet auch die Entscheidung des Vorhabenträgers zugunsten des Standortes für den neuen Hubschrauberlandeplatz auf der Dachfläche des Ersatzneubaus der München Klinik Harlaching aus Sicht des Luftamts keinen rechtlichen Bedenken, da dort eine vorschriftenkonforme Flugplatzanlage errichtet, das mit dem Vorhaben verbundene, hinreichend begründete Planungsziel vollumfänglich erreicht werden kann und sich darüber hinaus keine grundsätzlich ebenso geeignete Planungs- bzw. Standortvariante aufdrängt, welcher nach Berücksichtigung der entscheidungsrelevanten Belange eindeutig der Vorzug hätte eingeräumt werden müssen. In diesem Zusammenhang vorgetragene Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

2.2.1 Grundsätzliche rechtliche Anforderungen

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 Belange 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 16.03.2006, 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 16.03.2006, 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).

2.2.2 Bewertung des ausgewählten Standorts

Bei der vorliegenden Entscheidung, den antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatz auf dem Dach des Klinikersatzbaus zu errichten, ist kein Verstoß gegen die o.g. Grundsätze und Prüfvorgaben der Rechtsprechung ersichtlich. Insbesondere ist die Beibehaltung des status quo mit ausschließlicher Vorhaltung des Bodenlandeplatzes aus notfallmedizinischer Sicht keine auf Dauer hinnehmbare Option. Im Weiteren sind keine alternativen Standorte auf dem zur Verfügung stehenden Harlachinger Klinikgelände denkbar, welche – vor allem im Hinblick auf seine immissionsseitigen Auswirkungen auf die Umgebung – offensichtlich dem gewählten Standort gegenüber als vorzugswürdig einzustufen gewesen wären. In Bezug auf die Standortfrage gibt es demnach von Seiten des Luftamts weder rechtlich noch sachlich eine Grundlage, den Antrag deshalb abzulehnen. Im Einzelnen ließ sich das Luftamt hier von folgenden Erwägungen leiten:

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 dieser Genehmigung wird insoweit verwiesen.

Auch das dem Vorhaben zugrundeliegende Planungsziel kann hier vollumfänglich erreicht werden. Derzeit werden die per Hubschrauber eingeflogenen Patienten vom bestehenden Bodenlandeplatz im südöstlichen Bereich des Klinikareals auf einem Trageuntergestell unter freiem Himmel über eine Strecke von ca. 150 m in die Notaufnahme transportiert. Lt. Antragsteller sei dies für die München Klinik Harlaching, ein überregionales Traumazent-

rum, im Hinblick auf die optimale medizinische Versorgung schwerstverletzter bzw. zeitkritisch kranker Patienten (z.B. Polytrauma, Schlaganfall, akutes Koronarsyndrom, perinatale Versorgung) aus medizinischer Sicht ein unbefriedigender Zustand. Mit dem neuen Dachlandeplatz bestehe demgegenüber die Möglichkeit, diese Patienten auf direktem Weg, ohne Zwischentransport und Witterungsaussetzung per Aufzug vom Dachlandeplatz in die darunterliegende Notaufnahme zu verbringen.

Mit der Realisierung dieses Vorhabens wird im Übrigen auch eine zwingende Vorgabe der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung nach § 34 des Sozialgesetzbuches VII (SGB VII) für die Teilnahme von Krankenhäusern an der Schwerverletztenversorgung nach Schwerverletzungsartenverfahren (SAV) erfüllt. Dementsprechend hat das betreffende Klinikum die Voraussetzungen und Pflichten, welche in den mit Datum vom 01.01.2013 von der DGUV neu gefassten und strukturierten „Anforderungen der gesetzlichen Unfallversicherungsträger nach § 34 SGB VII an Krankenhäuser zur Beteiligung am Schwerverletzungsartenverfahren (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“.

Darüber hinaus werden durch die Anlage und den Betrieb des antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes keine öffentlichen und/oder privaten Belange in unzumutbarem Maße beeinträchtigt. Auf die folgenden Abschnitte dieser Genehmigung, insbesondere die Abwägung mit den nachteiligen Auswirkungen, namentlich der Lärmimmissionen, wird insoweit verwiesen.

Nach alledem bestehen von Seiten des Luftamts keine Zweifel, dass die Anlegung des Hubschrauberlandeplatzes am geplanten Standort auf dem Klinikdach in unmittelbarer, fußläufiger Nähe zur Notaufnahme die bezweckte erhebliche Verbesserung der Versorgung von Notfallpatienten ermöglicht und diese für die München Klinik Harlaching 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 des Klinikums auswirken würden, vermieden werden. Das Vorhaben steht damit insoweit auch im besonderen öffentlichen Interesse.

Nicht zuletzt sind nach Auffassung des Luftamts unter Berücksichtigung des oben definierten Planungsziels keine Standort- bzw. Planungsvarianten ersichtlich, welche dem ausgewählten, geeigneten Standort – weil öffentliche und private Belange weniger belastend – hätten vorgezogen werden müssen. Insoweit wird hier auf die Ausführungen des Antragstellers bzw. Gutachters verwiesen, wonach im Rahmen der Vorplanungen für den Klinikneubau mit Hubschrauberlandeplatz mehrere Planungsvarianten in den Blick genommen und ausgeschlossen worden seien (vgl. Becker-Gutachten S. 5, 2. Absatz).

2.3 Umfang und Entwicklung des Flugbetriebs, Prognose

Im Vorgriff auf die konkrete Prüfung und Erörterung der von der antragsgegenständlichen, planerisch gerechtfertigten Maßnahme möglicherweise betroffenen öffentlichen und privaten Belange sieht es das Luftamt im Rahmen seiner Prüfung als zweckmäßig an, den

Blick zunächst auf den Umfang des künftig an der München Klinik Harlaching und in deren Umgebung vorhabensbedingt zu erwartenden Flugbetriebs zu richten. Dabei wird insbesondere auf die Flugbetriebsprognose des Antragstellers zurückgegriffen, 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 09.10.2019 (siehe dort Abschnitt 4, Seiten 14 bis 18)** enthalten ist.

Hiermit liegt eine aus Sicht des Luftatms plausible und nachvollziehbare Flugbetriebsprognose vor, welche insoweit den Anforderungen, welche die Behörde an eine derartige Prüfkomponekte üblicherweise stellt, genügt. In diesem Zusammenhang vorgetragene Einwendungen werden zurückgewiesen.

2.3.1 Festlegung des Prognosezeitraums, 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 betrifft dies – ausgehend von dem der Antragstellung vorausgehenden Jahr 2018 als Bezugsjahr – den Zeitraum von 2019 bis 2028. Die sich für das Prognosejahr 2028 sonach ergebende Anzahl an 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 dieser Genehmigung verwiesen.

Als maßgebliche Datengrundlage für die Abschätzung der künftigen Entwicklung des Flugbetriebs während des o.g. Prognosezeitraums bis hin in das Prognosejahr 2028 gelten vorliegend die entsprechenden Aufzeichnungen über die am vorhandenen Bodenlandeplatz des Klinikums Harlaching durchgeführten Hubschraubereinsätze der Jahre 2014 bis 2018. Demnach fanden dort folgende Einsätze bzw. Flugbewegungen statt (vgl. Tabelle 1, Seite 15 im Gutachten), wobei ein Einsatz aus zwei Flugbewegungen, d.h. jeweils einem Start und einer Landung, besteht:

Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	(Durchschnitt)
Einsätze gesamt (Tag und Nacht)	1.326	1.361	1.189	1.345	1.343	
Flugbewegungen gesamt (Tag und Nacht)	2.646	2.722	2.378	2.690	2.686	(2.624)

Tabelle 1

Der Anteil an Einsätzen/Flugbewegungen während des immissionsschutzrechtlichen Nachtzeitraums von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr betrug dabei durchschnittlich ca. 5 %.

In den nachfolgenden Ausführungen werden ausschließlich die Flugbewegungen zugrunde gelegt, da diese Größe für die späteren Immissionsbewertungen die maßgebliche ist.

2.3.2 Prognose über den künftigen Flugbetrieb

Basierend auf den o.g. Daten der vergangenen Jahre 2014 bis 2018 und deren entsprechender Auswertung hat der Antragsteller/Gutachter für die künftige Entwicklung der Flugbewegungen bis ins Prognosejahr 2028 im Wesentlichen folgende Ausgangsannahmen getroffen:

- (1) Entsprechend der Einschätzung der Klinikleitung soll für die Zukunft grundsätzlich nicht von einer Steigerung der jährlichen Flugbewegungen ausgegangen werden, da die München Klinik Harlaching nach deren Neubau mit 548 Betten eine deutlich geringere Behandlungskapazität als heute (759 Betten) aufweisen wird. Durch die Restrukturierung der gesamten München Klinik gGmbH werden zum Teil Fachgebiete an die anderen Klinikstandorte (Schwabing, Bogenhausen, Neuperlach) verlegt.

Mit dieser Annahme folge das Klinikum einer konservativen Betrachtungsweise, da faktisch durch die vorgenannten Umstrukturierungen eher mit einem Rückgang der Flugbewegungen zu rechnen sein werde (vgl. auch Seite 3 im Antragsschreiben der Klinik vom 07.10.2019).

- (2) Der sich aus der Analyse der Flugbewegungen der Jahre 2014 bis 2018 ergebende Anteil an Nachtflugbewegungen wird weiterhin mit ca. 5 % angenommen.
- (3) Der geplante Dachlandeplatz soll künftig i. d. R. nur in solchen Fällen angeflogen werden, in denen ein Notfallpatient mit einem Hubschrauber zum bzw. auch von der München Klinik Harlaching weg transportiert wird (sog. „Patientenflüge“). Alle anderen (planbaren) Fälle hingegen, z.B. Verlegungsflüge (sog. „Nicht-Patientenflüge“), sollen dem Grundsatz nach auch weiterhin über den bestehenden Bodenlandeplatz abgewickelt werden.

Die Auswertung der Aufzeichnungen der vergangenen Jahre nach den Kriterien „Patientenflüge“ bzw. „Nicht-Patientenflüge“ habe nach Angaben des Klinikums ein Verhältnis von ca. 1:4 oder 21 % zu 79 % der Gesamtflugbewegungen ergeben. Diese Verteilung wird für die Prognose ebenfalls beibehalten.

- (4) Im Falle eines „Patientenflugs“ des hauptsächlich in Harlaching verkehrenden heimischen Christoph 1 sind wegen der künftig erforderlichen Umsetzflüge zwischen Dach- und Bodenlandeplatz jeweils ein Start und eine Landung vom/zum Dachlandeplatz zusätzlich zu berücksichtigen.

Unter Beachtung dieser Voraussetzungen ergeben sich in tabellarisch visualisierter Form – getrennt nach Boden- bzw. Dachlandeplatz sowie in der Gesamtschau – für das Prognosejahr 2028 folgende Flugbewegungszahlen (vgl. Tabelle 5, Seite 18 im Gutachten):

Landeplatz	Dach- und Bodenlandeplatz: <u>Gesamtjahr 2028</u>		
	Tag	Nacht	Gesamt
Dach	694	40	734
Boden	2.630	144	2.774
Summe	3.324	184	3.508
Anteil Dach	21 %	22 %	21 %

Tabelle 2

Wie oben bereits eingeführt, ist die vorliegende Prognose über die künftig zu erwartenden Flugbewegungszahlen nach Auffassung des Luftamts weder im Hinblick auf die verwendeten Basisdaten, die Systematik noch auf das Ergebnis zu beanstanden. Dieses schließt sich insoweit den nachvollziehbaren und plausiblen Ausführungen der Klinikleitung bzw. des Gutachters an. Die Prognose ist daher geeignet, um als valide Grundlage für die Ermittlung und Beurteilung der vom antragsgegenständlichen Vorhaben ausgehenden Umwelteinwirkungen – vor allem der Schallimmissionen – zu dienen. Vor diesem Hintergrund werden die folgenden, gegen die Prognose gerichteten Einwendungen – soweit ihnen nicht durch Auflagen entsprochen wird – zurückgewiesen.

2.3.3 Einwendungen

Im Wesentlichen wurde in diesem Kontext gerügt, die Prognose sei unlogisch und greife zu kurz, da sie sich einseitig nur auf die Umstrukturierungsprozesse des Klinikbetreibers in Gestalt der für Harlaching angestrebten Reduktion der Fachgebiete bzw. der Bettenkapazität von 759 auf 548 Betten stütze. Genauere Differenzierungen – z.B. Angaben über die Zahl der vorgehaltenen Notfallbetten bzw. deren Auslastung – würden jedoch nicht getroffen. Insbesondere seien auch Faktoren wie z.B. ein voranschreitendes Bevölkerungswachstum, gesellschaftliche Alterungsprozesse mit der Folge steigender akuter Notfälle, eine wachsende Attraktivität der Klinik nach deren Modernisierung und der wirtschaftliche Druck zur vollen Auslastung der Betten nicht berücksichtigt worden. Bei Einbeziehung dieser Gesichtspunkte in die Prognose müsse entgegen der vom Klinikum bzw. Gutachter erwarteten Verringerung der Flugbewegungen im Gegenteil insgesamt mit deren Steigerung und damit einer Mehrbelastung der Anwohner durch negative Umwelteinwirkungen gerechnet werden. Diesem Umstand sei von Seiten der Behörde durch entsprechende Auflagen bzw. Berichtspflichten in der Genehmigung zu begegnen.

Solchen Vorträgen ist zunächst entgegenzuhalten, dass das Gutachten – dies mit Blick auf eine konservative Bewertung der Umwelteinwirkungen – eben gerade nicht von einem Rückgang der Flugbewegungen bis ins Prognosejahr 2028 ausgeht. Auf die o.g. Ausführungen unter Absatz 2.3.2 (1) dieses Abschnitts wird insoweit verwiesen. Deutlich wird dies im Übrigen auch aus der Gegenüberstellung der vorstehenden Tabellen 1 und 2. Ausgehend vom arithmetischen Mittelwert der Jahre 2014 bis 2018 von durchschnittlich 2.624 Flugbewegungen/Bodenlandeplatz wird bis ins Prognosejahr 2028 im Gegenteil eine mäßige Steigerung um ca. 6 % auf dann 2.774 Flugbewegungen/Bodenlandeplatz angenommen (vgl. hier auch Tabelle 3, Seite 17 im Wenker-Gutachten). Diejenigen Flugbewegungen hinzugenommen, welche künftig den Dachlandeplatz betreffen werden, ergibt sich eine Steigerung von insgesamt ca. 34 % gegenüber dem Mittelwert der Jahre 2014 bis 2018 auf dann 3.508 Flugbewegungen pro Jahr, wobei diese Mehrung betriebsablauf-

bedingt hauptsächlich auf die Umsetzflüge von Christoph 1 zwischen Boden- und Dachlandeplatz und damit nicht auf einen erhöhten Versorgungsbedarf zurückzuführen ist (vgl. Absatz 2.3.2 (4) dieses Abschnitts).

Ferner bleibt auch für derartige Einwände, die in der vorliegenden Prognose nicht explizit untersuchten Einflüsse gesamtgesellschaftlicher und kommerzieller Faktoren würden als wesentliche Treiber für die Zunahme an Flugbewegungen in den nächsten Jahren wirken und die Immissionsbelastungen sowie die gesundheitliche Gefährdung der Anwohner daher deutlich höher ausfallen lassen als im Gutachten beschrieben, kein Raum. Maßgeblich für die Aufnahme von Patienten – per Hubschrauber oder auf sonstigem Wege – ist die Kapazität des Klinikums bzw. deren Auslastung. Die Aufnahmefähigkeit der München Klinik Harlaching wird sich von bislang 759 Betten auf 548 Betten reduzieren. Dies entspricht einem Rückgang von fast 30 %, der dann der o.g. Zunahme von 6 % Hubschrauberflügen gegenübersteht. Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht des Luftamts die befürchtete Unterbewertung des Flugbetriebs und der hierdurch verursachten Umwelteinwirkungen nicht gegeben.

In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass infolge der konzeptionellen Umgestaltung der München Klinik mit den Verlagerungen von z.T. notfalllastigen Fachgebieten (z.B. Kardiologie), der bereits heute bestehenden Auslastung sowie der Verteilungsmöglichkeit auf mehrere Schwerpunktkliniken im Raum München – u.a. Universitätsklinik, Klinikum Rechts der Isar, Herzzentrum – insgesamt nicht mit einem signifikanten Anstieg der Hubschrauberbewegungen an der München Klinik Harlaching zu rechnen ist.

Ungeachtet dessen ist eine regelmäßige Überwachung des Flugbetriebs und dessen Entwicklung durch das Luftamt mittels Festlegung einer jährlichen, differenzierten Berichtspflicht über die jeweils im vorausgegangenen Jahr durchgeführten Flugbewegungen in Ziffer A.V.7.4 dieser Genehmigung sichergestellt. Diese Verpflichtung trägt insoweit der von den Einwendungsführern/innen gestellten Forderung Rechnung. Der Antragsteller autorisierte das Luftamt insoweit auch, diese Dokumentationen in anonymisierter Form interessierten Einwendungsführern/innen auf Antrag zur Kenntnis zu geben.

Zusätzlich dazu wurde, um das zugrunde gelegte Schutzziel gegen Fluglärm am bzw. in der Umgebung der München Klinik Harlaching auch künftig zu gewährleisten, im Interesse der Allgemeinheit und der Nachbarschaft in Ziffer A.V.7.5 dieser Genehmigung verfügt, dass das Luftamt bei erstmaligem Erreichen oder Überschreiten einer jährlichen Anzahl von 4.432 Flugbewegungen im Tageszeitraum (06.00 Uhr – 22.00 Uhr) oder 245 Flugbewegungen im Nachtzeitraum (22.00 Uhr – 06.00 Uhr), bezogen auf den Flugbetrieb am Boden- und Dachlandeplatz, eine aktualisierte Prognose der Fluggeräusimmissionen zur erneuten Bewertung vorzulegen ist. Dies entspricht in etwa einer Zunahme des jeweiligen Dauerschallpegels um 1 dB(A).

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.

Zwar liegt das Vorhaben in einem sensiblen Gebiet in der Nachbarschaft mehrerer Schutzgebiete (FFH-Gebiet, Biotope, Landschaftsschutzgebiet usw.) und entfaltet insoweit mittelbare Auswirkungen u.a. in Gestalt von visuellen Effekten, Geräusch- und Lichtimmissionen auf die Umgebung, erhebliche Beeinträchtigungen für die Erhaltungsziele dieser Gebiete und für die dort beheimatete Fauna können jedoch nach dem Ergebnis der von der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München durchgeführten Prüfung des Antrags und der nachgereichten vertiefenden Unterlagen ausgeschlossen werden. Diese Auffassung wird im Übrigen von der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt München geteilt.

Dementsprechend war nach der Bewertung der FFH-Verträglichkeitsvorabschätzung zum FFH-Gebiet Nr. 8034-371 „Oberes Isartal“ insbesondere keine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen. Auch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände (vgl. § 44 des Bundesnaturschutzgesetzes – BNatSchG) sind nicht einschlägig.

Ebenso steht Art. 11 a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG), nach dem künstliche Beleuchtung in Form von Himmelstrahlern und Einrichtungen mit ähnlicher Wirkung im Außenbereich in unmittelbarer Nähe von geschützten Landschaftsbestandteilen und Biotopen zum Schutze der Insektenfauna grundsätzlich unzulässig sind, der Genehmigungsfähigkeit des Dachlandeplatzes nicht entgegen, da der Sicherheit dienende Beleuchtungsanlagen – wie vorliegend – nicht vom Geltungsbereich dieser Regelung erfasst sind. Auf Ziffer A.V.3.16 dieser Genehmigung wird mit Rücksicht auf den Insektenschutz in diesem Zusammenhang hingewiesen.

Im Übrigen prüfte das Luftamt diese Gesichtspunkte auch im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls bei der Umweltverträglichkeit (siehe Abschnitt C.II.5 dieser Genehmigung).

2.6 Belange des Wasserrechts

Die geplante Neuerrichtung des Hubschraubersonderlandeplatzes steht auch nicht im Widerspruch zu wasserrechtlichen Belangen.

Insbesondere ist bei Berücksichtigung der unter Abschnitt A.V.2 dieser Genehmigung genannten Auflagen sichergestellt, dass die Behandlung und Ableitung des auf der Hubschrauberdachplattform anfallenden Oberflächenwassers bzw. möglicher Wasser gefährdender Flüssigkeiten ordnungsgemäß erfolgen wird.

Im Übrigen sind die Einzelheiten zu den in diesem Zusammenhang erforderlichen Anlagen wie Auffangbecken, Leichtflüssigkeitsabscheider usw. mit den für Gewässerschutz und Brandbekämpfung zuständigen Stellen zu klären. Spätestens bei der luftrechtlichen Abnahme ist dem Luftamt ein geeigneter Nachweis hierüber vorzulegen.

2.7 Erfordernisse des Städtebaus

Auch Belange des Städtebaus stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Der Dachlandeplatz wird im Zuge der Neubaumaßnahme der München Klinik Harlaching 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 bzw. Planungen. Hinsichtlich der Auseinandersetzung mit dieser Thematik wird im Übrigen auf den nachfolgenden Abschnitt „Schutz vor Fluglärm“ verwiesen.

2.8 Schutz vor Fluglärm

Die Anlage und der Betrieb des antragsgegenständlichen Hubschrauberdachlandeplatzes an der München Klinik Harlaching sind unter Berücksichtigung der im Rahmen dieser Genehmigung unter Abschnitt A.V.7 verfügbaren Auflagen mit den Belangen des Schutzes vor Fluglärm vereinbar. Die in diesem Zusammenhang im Verfahren vorgetragene Einwendungen werden – soweit ihnen nicht durch Auflagen entsprochen wird – zurückgewiesen.

2.8.1 Lärmphysikalische Grundlage

Das Luftamt hat im Rahmen der Entscheidung über den vorliegenden Antrag zu prüfen, ob durch die Anlage und den Betrieb des o.g. Hubschrauberdachlandeplatzes – dies auch unter Berücksichtigung des Flugbetriebs am bereits bestehenden Bodenlandeplatz – durch Fluggeräuschmissionen hervorgerufene schädliche Umwelteinwirkungen, erhebliche Belästigungen oder erhebliche Nachteile für die Allgemeinheit und die Umgebung des Klinikums zu erwarten sein werden.

Als maßgebliche Grundlage für die Bewertung und Beurteilung des ermittelten Ausmaßes und der Auswirkungen der flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen am und in der Umgebung des o.g. Flugplatzes dient hierbei die **schalltechnische Untersuchung des Sachverständigen Dipl.-Ing. Martin Wenker vom 09.10.2019**.

Nach Prüfung dieser Unterlage kommt das Luftamt 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

Das Luftamt legt die **Geringfügigkeitsschwelle (rechtliche Abwägungsschwelle)** vorliegend folgendermaßen fest:

LAeq Tag = 52 dB(A)

LAeq Nacht = 45 dB(A)

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

LAeq Tag = 60 dB(A)

LAeq 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 das Luftamt 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 §§ 6 und 8 LuftVG festlegen, sofern

der betreffende Flugplatz in den Anwendungsbereich des FluglärmG fällt. Dieser erfasst neben militärischen Flugplätzen typischerweise Verkehrsflughäfen bzw. Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr – letztere mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen im Jahr (vgl. § 4 Abs. 1 FluglärmG).

Im Falle der München Klinik Harlaching 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 dieses 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. Ebenso floss die bei Hubschraubern im Vergleich zu Flächenflugzeugen anders geartete Lärmtypik in diese Bewertung ein.

2.8.2.2 *Festsetzung der maßgeblichen Schwellenwerte*

Abwägungsschwellen

Das Luftamt 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 Millionen- und Landeshauptstadt München nicht.

Die entsprechenden Lärmkonturen sind aus den Anlagen zur schalltechnischen Untersuchung ersichtlich. Unter Würdigung der Einwendungen liegen nach Auffassung des Luftamts 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 Planfest-

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

Im Übrigen enthalten die vorgenannten Anlagen des lärmphysikalischen Gutachtens für den Tagzeitraum auch die Konturen für 50 dB(A). Diese Konturen wurden vom Luftamt auch in den Blick genommen.

Zumutbarkeitsschwellen

Die Schwellen für unzumutbare Lärmauswirkungen (rechtliche Zumutbarkeitsschwelle) legt das Luftamt 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 das Luftamt 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 Geräuschimmissionen 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.

Das Luftamt 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 das Luftamt im Falle des antragsgegenständlichen Hubschrauberlandeplatzes 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

Der behördlich festgesetzte Schwellenwert im Tagzeitraum bei 60 dB(A) wird wie folgt begründet:

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 Lärmwirkungsforschung, die in die Novellierung des FluglärmG zum 01.06.2007 eingeflossen sind.

Die Schutzwürdigkeit eines bewohnten Gebiets könnte grundsätzlich höher eingestuft werden, wenn es sich um ein reines oder allgemeines Wohngebiet handelte, bei Dorf- und Mischgebieten läge eine geringere Schutzwürdigkeit vor. Der Schwellenwert könnte insoweit dann auch höher als 60 dB(A) angesetzt werden. Andererseits stellt das FluglärmG mit seinen Schwellenwerten, Erstattungs- und Entschädigungsregeln (insbesondere § 9 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG) allein auf bewohnte

Gebiete ab. Das Luftamt nimmt deshalb keine weitere Differenzierung vor, sondern legt den o.g. Wert allen Wohnlagen 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 Harlaching 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.

Ferner berücksichtigt das Luftamt den aus der Erfahrung in ähnlichen Genehmigungsverfahren bekannten 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).

Das Luftamt hält angesichts der überragenden Bedeutung der Rettungsflüge auch einen Wert von 62 dB(A) für vertretbar. Andererseits erkennt es im Interesse der Belange der Lärmbetroffenen an, dass in Harlaching nicht unerheblicher Hubschrauberbetrieb stattfindet und reduziert insoweit die Zumutbarkeitsschwelle wieder auf 60 dB(A).

Nachtzeitraum

Der behördlich festgesetzte Schwellenwert im Nachtzeitraum bei 50 dB(A) wird wie folgt begründet:

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.

Für eine Absenkung der Zumutbarkeitsschwelle könnte sprechen, dass es sich vorliegend um einen Sonderlandeplatz handelt, der insoweit keine Einrichtung des öffentlichen Verkehrs ist. Andererseits ist der Rettungsflugbetrieb nicht privatnütziger Natur, sondern hat besondere Aufgaben im Rettungswesen 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 Harlaching 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 das Luftamt angesichts der überragenden Bedeutung der Rettungsflüge auch einen Wert von 52 dB(A) für vertretbar. Andererseits erkennt es wiederum 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 Fachkreisen diskutierten Maximalpegel-Schwellenwerten auseinander, z.B. 19 x 99 dB(A) (vgl. schalltechnische Untersuchung S. 47). Demnach sind kritische Toleranzwerte der Höhe und der Häufigkeit nach schon außen nicht zu erwarten und die Werte innerhalb von Gebäuden – dies auch bei in Kippstellung geöffneten Fenstern – werden jeweils deutlich unterschritten. Auch die präventiven Richtwerte werden nicht erreicht bzw. überschritten.

Im Ergebnis orientiert sich das Luftamt auch bezüglich des Pegelhäufigkeitskriteriums (nachts) an den lärmmedizinischen Erkenntnissen des FluglärmG, welches Schallschutzansprüche oberhalb 6 x 53 dB(A) innen bzw. 6 x 68 dB(A) außen vorgibt. 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 110 Nacht-Flugbewegungen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr in den verkehrsreichs-

ten sechs Monaten des Prognosejahres 2028, d.h. im Schnitt kalendertäglich weniger als eine Flugbewegung pro Nacht, 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 (24 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 hat der Gutachter in der prüfungsgegenständlichen schalltechnischen Untersuchung vom 09.10.2019 folgende Eingangsannahmen getroffen bzw. bei der Berechnung berücksichtigt:

- als Beurteilungszeitraum die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres 2028 – vorliegend 60 % der Gesamtflugbewegungen/Jahr
- die Topografie
- 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 der München Klinik Harlaching geeignet.

2.8.4 Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens

Dem Luftamt obliegt es ferner, auf Basis der gutachtlichen Feststellungen zu prüfen, welche die antragsgegenständliche Flugplatzanlage umgebenden Bereiche ggf. durch das beantragte Vorhaben von Geräuschimmissionen oberhalb der Abwägungsschwellen be-

treffen sein könnten und ob damit zu rechnen ist, dass diese möglicherweise in unzumutbarem Maße von Fluglärm berührt werden. Letzteres ist vorliegend an keinem Ort außerhalb des Klinikgeländes selbst der Fall.

Grundlage der Bewertung durch das Luftamt sind 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 2 und 3 beigelegt sind.

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

Aus den Darstellungen und Ergebnissen des Gutachtens – maßgeblich ist jeweils die Betrachtung der aufsummierten Lärmwerte von Boden- und Dachlandeplatz gem. den Anlagen 2.3.1 (Tag) und 2.3.2 (Nacht) – geht hervor, dass die mit einem Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag} = 52\text{ dB(A)}$ festgelegte Abwägungsschwelle außerhalb des Klinikgeländes im Bereich der Geisalgasteigstraße, Seybothstraße, Alois-Wohlmuth-Straße, Gabriel-Max-Straße, Defreggerstraße und an der Theodolindenstraße erreicht bzw. z.T. mit bis zu 6 dB(A) überschritten wird.

Der Bereich, innerhalb dessen unzumutbare Fluglärmbelastungen [$L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$] zu erwarten sind, erreicht mit einem Abstand von mindestens ca. 2 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 $L_{Aeq\ Nacht} = 45\text{ dB(A)}$ bestimmt. Dieser Schwellenwert wird außerhalb des Klinikgeländes im Bereich der Geisalgasteigstraße, Seybothstraße, Alois-Wohlmuth-Straße, Gabriel-Max-Straße, und an der Defreggerstraße erreicht und z.T. mit bis zu 4 dB(A) überschritten.

Der Bereich, innerhalb dessen bereits unzumutbare Fluglärmbelastungen [$L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}$] zu erwarten sind, erreicht dagegen keine Bebauungen außerhalb des Klinikgeländes.

2.8.4.3 Fazit zu den Ergebnissen

Der höchste tagsüber an der Geisalgasteigstraße auftretende Lärmwert von 58 dB(A) liegt noch mit etwa 2 dB(A) unterhalb der Unzumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A). Der höchste nachts erreichte Wert von 49 dB(A), ebenfalls im Bereich der Geisalgasteigstraße, unterschreitet die Unzumutbarkeitsschwelle von 50 dB(A) ebenfalls. Weder bei Tag noch bei Nacht sind in der Umgebung der München Klinik Harlaching somit unzumutbare Fluglärmbelastungen zu erwarten.

Im Übrigen kommt bei den vorliegend angenommenen 110 nächtlichen Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten (60 % von 184, siehe Tabelle 2

unter Abschnitt C.II.2.3.2 dieser Genehmigung) das Maximalpegelkriterium nicht zur Anwendung. Dies entspricht für Dach- und Bodenlandeplatz gemeinsam weniger als eine Flugbewegung pro Nacht. Nur auf den Dachlandeplatz bezogen fallen 24 (60 % von 40, ebenda) nächtliche Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten an, d.h. durchschnittlich weniger als eine Flugbewegung pro Woche. Die jeweiligen Vorsorgezielwerte bzw. Schwellenwerte, ab welcher eine Gesundheitsgefährdung zu befürchten wäre, werden ebenfalls nicht erreicht.

2.8.5 Schutzmaßnahmen

Das Luftamt ist zuletzt veranlasst zu prüfen, ob und ggf. inwieweit aufgrund der festgestellten Lärmwerte 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 der München Klinik Harlaching 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 dieser Genehmigung). Im Übrigen bleiben evtl. notwendige Anordnungen vorbehalten.

2.8.5.2 *Aktiver Schallschutz*

In der Umgebung der München Klinik Harlaching sind weder am Tage noch in der Nacht unzumutbare Fluglärmbelastungen zu erwarten. Daher ist auch eine Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen nachzeitigem Stand nicht veranlasst.

Insbesondere ist beispielsweise 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 an der München Klinik Harlaching muss rund um die Uhr gewährleistet sein.

Einzig die Einschränkung unter Ziffer A.IV.3 dieser Genehmigung, dass Verlegungsflüge regelmäßig 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 An-

wohner möglich und notfallmedizinisch auch gerechtfertigt, da Verlegungsflüge dieser Art i.d.R. disponibel und nicht unmittelbar zeitkritisch sind.

2.8.6 Einwendungen

Da das Luftamt die antragsgegenständliche schalltechnische Stellungnahme als plausibel und einwandfrei erachtet und nach deren Ergebnis unzumutbare Beeinträchtigungen in der Umgebung der München Klinik Harlaching nicht zu erwarten sind, werden die zum Thema Fluglärm vorgetragene Einwendungen – abgesehen von denjenigen Vorträgen, welchen in Form von Auflagen gefolgt wird – zurückgewiesen. Sofern entsprechende Vorträge nicht bereits in den vorangegangenen Abschnitten hinreichend bewältigt werden konnten, wird auf die wesentlichen verbleibenden Einwände im Einzelnen wie folgt eingegangen:

2.8.6.1 *Unzureichende Befassung mit den Lärmschutzinteressen der Anwohner/innen*

Nach Auffassung der Einwendungsführer/innen seien die Gutachten und die darin angewandten Vorschriften einseitig auf die maximale Optimierung des Flugbetriebs ausgerichtet, wohingegen das Lärmschutzbedürfnis der umliegenden Wohnbevölkerung nur am Rande gestreift werde. Der geplante Flugbetrieb verursache unzumutbare Lärmbelastungen und erhebliche gesundheitliche Beeinträchtigungen. Dies gelte insbesondere in Bezug auf die im Nahbereich über Wohngebiete verlaufende westliche An- und Abflugfläche. Diese müsse gemieden werden.

Es ist zutreffend und richtig, dass bei der Planung eines Hubschrauberlandeplatzes wie vorliegend zunächst die fliegerischen und flugsicherheitlichen Gesichtspunkte, wie sie insbesondere in den zwingend einzuhaltenden Maßgaben der AVV zum Ausdruck kommen, und insoweit auch deren „Optimierung“ im Mittelpunkt stehen (vgl. auch Abschnitt A.V.2.11 dieser Genehmigung zur Richtlinienkonformität). Vor diesem Hintergrund bietet sich für den Planer im Einzelfall i.d.R. nur ein begrenzter Gestaltungsspielraum, den er regelmäßig in Ansehung der örtlichen Gegebenheiten (z.B. Hindernisfreiheit) und Witterungsverhältnisse (z.B. vorherrschende Windrichtungen) auch im Hinblick auf den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ausnutzen wird. Für das Luftamt sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, dass dies vorliegend nicht erfolgt ist und die Planung von diesem Standpunkt aus zu beanstanden wäre.

Im Übrigen hat sich das Luftamt in den vorangegangenen Abschnitten dieser Genehmigung intensiv und umfassend mit den Lärmschutzbelangen der Anwohner befasst und diese gegen die Interessen des Platzbetreibers und der Allgemeinheit an der Durchführung der Rettungsflüge abgewogen.

Dass die Lärmschutzinteressen der Anwohner/innen im Rahmen dieser luftrechtlichen Entscheidung nicht außer Acht gelassen wurden, verdeutlicht besonders die unter Ziffer A.V.7.3 dieser Genehmigung verfügte einschränkende Regelung in Bezug auf die Nutzung der westlichen An- und Abflugfläche, wobei die Piloten hierauf – auch insoweit wird den Einwendungen gefolgt – vom Platzbetreiber regelmäßig

hingewiesen werden sollen. Auch die unter Ziffer A.V.7.4 verfügte jährliche Berichtspflicht sowie die unter Ziffer A.V.7.5 niedergelegte Verpflichtung zur Vorlage eines aktualisierten Lärmgutachtens bei Überschreiten der hier festgelegten Flugbewegungszahlen können an dieser Stelle erneut erwähnt werden.

2.8.6.2 *Keine Berücksichtigung der Landeplatz-Fluglärmleitlinie i. V. m. DIN 18005-1*

Die Landeshauptstadt München trug im Rahmen ihrer Stellungnahme wiederum ihre Einschätzung vor, dass in Anbetracht der durch den künftigen Flugbetrieb zu erwartenden Lärmentwicklung mit nachteiligen Umweltauswirkungen auf die benachbarten Wohngebiete zu rechnen sein werde. Sie wies in diesem Zusammenhang darauf hin, in der antragsgegenständlichen schalltechnischen Stellungnahme sei nicht auf die Landeplatz-Fluglärmleitlinie eingegangen worden. Diese habe – obwohl keine rechtsverbindlichen Vorgaben für Hubschrauberlandeplätze treffend – gleichwohl Anhaltspunkte zur lärmmäßigen Beurteilung des geplanten Vorhabens liefern können. Würde die Leitlinie als Erkenntnisquelle herangezogen, 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 14 dB(A) – gemessen an den dort verzeichneten Werten für ein reines Wohngebiet – 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.

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 vorneherein 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 des Luftamts 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 hierbei jedoch, dass das in Gestalt eines Bundesgesetzes 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 handelt es sich beim FluglärmG von 2007 um die zeitlich jüngere Entscheidungsgrundlage als die DIN von 2002.

Nicht zuletzt ist festzustellen, dass im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens 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.

2.8.6.3 *Mangelhafte Auseinandersetzung mit gesundheitlichen Folgen des Flugbetriebs*

In Einwendungen wurde ferner ins Feld geführt, Art und Umfang physischer und psychischer Beeinträchtigungen durch den geplanten Flugbetrieb würden im Antrag nicht hinreichend erörtert. Flugereignisbedingte nächtliche Aufwachreaktionen bzw. Kommunikations- und Konzentrationsstörungen seien nicht hinnehmbar. Das zu dieser Thematik im Gutachten herangezogene Urteil des OVG Hamburg und die genannten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung widersprächen den Lebenserfahrungen und seien für eine ernsthafte Beurteilung der Fluglärmbeeinträchtigungen der Bevölkerung nicht geeignet.

Das Luftamt verkannte im Rahmen seiner Ermessensentscheidung nicht, dass Geräuschereignisse von Hubschraubern vom Menschen individuell unterschiedlich störend und mitunter als erhebliche Belästigung wahrgenommen werden. Aus diesem Grunde führte es neben der bereits hinreichend erörterten Beurteilung der Beeinträchtigungen 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 Bewer-

tung 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 das Luftamt vorliegend zu dem Ergebnis, dass sich rund um die München Klinik Harlaching im Falle des prognostizierten Flugbetriebs in Zukunft keine unzumutbaren Beeinträchtigungen für die Bevölkerung durch Fluglärm ergeben werden. Es schließt sich insoweit den plausiblen und nachvollziehbaren Ausführungen des Lärmgutachters an.

Demnach werden – wie aus Tabelle 14 (Seite 42) 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 93 dB(A) berechnet. Innerhalb von Gebäuden bei gekippten (bis zu 78 dB(A)) und geschlossenen Fenstern (bis zu 65 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 vom Luftamt 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 des Luftamts aber vor dem Hintergrund der für das Prognosejahr 2028 in Bezug auf die sechs verkehrsreichsten Monate durchschnittlich angenommenen 110 nächtlichen Flugbewegungen, d.h. deutlich weniger als eine Flugbewegung pro Nacht, gemeinsam für Dach- und Bodenlandeplatz (für den Dachlandeplatz ergibt sich weniger als eine Flugbewegung pro Woche) 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 oder Konzentration, sind vor diesem Hintergrund hinzunehmen.

2.8.6.4 *Keine Durchführung von Lärmmessungen*

Darüber hinaus sei – so eine weitere Rüge in Einwendungen – nicht nachzuvollziehen, warum bislang an den benachbarten Wohnlagen keine Lärmmessungen durchgeführt worden seien. Spätestens nach zwei Jahren nach Inbetriebnahme des Dachlandeplatzes müsse an den Häusern Geiseltalstraße Nr. 60 bis 76 eine konkrete Lärmmessung bei Hubschrauberüberflügen – zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten – durchgeführt werden.

Das im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Stellungnahme angewandte Berechnungsverfahren zur Ermittlung von flugbetriebsbedingten Geräuschimmissionen nach DIN 45684-1 ist – wie bereits unter Abschnitt C.II.2.8.3 dieser Genehmigung erläutert – allgemein anerkannt und bewährt. Die vom Gutachter hieraus erworbenen Erkenntnisse und gezogenen Schlüsse sind plausibel und ermöglichen dem Luftamt 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.

Im Übrigen bleibt es dem Platzbetreiber unbenommen, unabhängig von dieser behördlichen Entscheidung mit Blick auf einen nachbarschaftlichen Interessenausgleich entsprechende Einzelabreden mit den Einwendungsführer/innen zu treffen.

2.8.6.5 *Unzureichende Prüfung passiver Lärmschutzmaßnahmen*

Weiterhin sei nach Auffassung der Einwendungsführer/innen auf das Thema passiver Lärmschutz im Antrag nur oberflächlich eingegangen worden. Der Antragsteller solle sich bereit erklären, zur Eindämmung von Immissionen finanzielle Mittel für den Einbau von Schallschutzfenstern an den Vorderseiten der betroffenen Gebäude bereit zu stellen, die in der Qualität den Fenstern des Klinik-Neubaus entsprechen.

Wie unter 2.8.5.1 dieses Abschnitts ausgeführt, ist die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen angesichts der vorliegend zu erwartenden Lärmwerte derzeit nicht erforderlich. Auch diesbezüglich steht es dem Platzbetreiber unabhängig von der vorliegenden behördlichen Entscheidung frei, Einzelvereinbarungen mit den Petenten einzugehen.

2.8.6.6 *Keine Berücksichtigung künftiger flugmodellbedingter Lärmeinsparpotenziale*

Mit Blick auf den Fluglärmschutz der Bevölkerung seien – so in Einwendungen weiter – im Gutachten bereits heute Überlegungen zu künftigen Lärmeinsparpotenzialen z.B. durch die Entwicklung neuerer und leiserer Hubschraubermodelle anzu-

stellen. Die Innovationsprozesse bei der Fluggeräteherstellung müssten permanent beobachtet werden. Der Platzbetreiber sei spätestens zwei Jahre nach Betriebsaufnahme vom Luftamt aufzufordern, zu klären, ob es im Hinblick auf die Lärmemissionen von Hubschraubern deutliche Verbesserungen in der Entwicklung gebe. Die Einwendungsführer seien über das Ergebnis zu informieren.

Solche Vorträge sind schon deshalb unbeachtlich, da über die Anschaffung bzw. Auswahl der in der Luftrettung eingesetzten Hubschraubermodelle bzw. -flotten die Trägerorganisationen des Rettungsdienstes bzw. die mit dieser Aufgabe beliehenen Unternehmen entscheiden. Weder die München Klinik gGmbH als Betreiberin der antragsgegenständlichen Flugplatzanlage in Harlaching noch das Luftamt als Genehmigungsbehörde verfügen diesbezüglich über entsprechende Kompetenzen bzw. Einblicke. Letzteres ist insoweit auch nicht befugt, dem Platzbetreiber die geforderten Recherche- und Informationspflichten aufzuerlegen.

Ungeachtet dessen kommen in der Luftrettung ausschließlich moderne und sichere Hubschraubermuster – derzeit i.d.R. die Modelle H135 und H145 der Fa. Airbus Helicopters Deutschland GmbH – zum Einsatz, die auch im Hinblick auf den Geräuschausstoß jeweils dem aktuellsten Stand der Technik entsprechen.

2.8.7 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 und kommunale Planungen ist nicht ersichtlich und wurde im Übrigen von der Landeshauptstadt auch nicht konkret dargelegt. Demzufolge wird vorliegend auch nicht in deren kommunales Selbstverwaltungsrecht – insbesondere in Gestalt der kommunalen Planungshoheit – eingegriffen.

Die Landeshauptstadt München wies im Beteiligungsverfahren auf die bestehende Masterplanung für die städtebauliche und grünplanerische Entwicklung von künftig freiwerdenden Klinikflächen hin, in deren Rahmen u.a. eine Grundschule und eine Reha-Einrichtung entstehen sollen. Für die im Bereich der Einmündung Seyboth-/Theodolindenstraße geplante Grundschule sei schon die notwendige Teiländerung eines Bebauungsplans eingeleitet; der Satzungsbeschluss sei für den Jahreswechsel 2021/22 avisiert. Diese künftigen Entwicklungen sollten bei der Planung des Hubschrauberlandeplatzes berücksichtigt werden.

Ungeachtet dessen, in welchem Planungsstadium sich die genannte Änderung des Bebauungsplans derzeit befindet, ist festzustellen, dass die in der schalltechnischen Stellungnahme für diesen Bereich prognostizierten Lärmwerte zwischen 50 und 55 dB(A) tags bzw. weniger als 45 dB(A) nachts betragen. Sie liegen damit deutlich unterhalb der relevanten Zumutbarkeitsschwellen von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts. Für eine Grundschule gilt insoweit kein gegenüber Wohnnutzungen erhöhtes Schutzniveau (vgl. insbes. Abschnitt 2.8.2.2). Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit ist somit in

Bezug auf die zugunsten der Errichtung der o.g. Grundschule geplante Änderung des Bebauungsplanes nicht gegeben.

Im Übrigen wurden von Seiten der Landeshauptstadt München keine konkreten Betroffenheiten städtischen Grundbesitzes bzw. städtischer Einrichtungen und kommunaler Planungen geltend gemacht.

2.8.8 Gesamtwürdigung zum Fluglärmenschutz

Das Luftamt kommt nach der Prüfung der Fluglärmbelange zu dem Ergebnis, dass die in die antragsgegenständliche schalltechnische Untersuchung des Sachverständigen Dipl.-Ing. Martin Wenker vom 09.10.2019 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 der München Klinik Harlaching zutreffend zu bewerten.

Entsprechend der Beurteilung des Luftamts ruft die Errichtung des geplanten Hubschrauberdachlandeplatzes an der München Klinik Harlaching demnach keine schädlichen Umwelteinwirkungen, erheblichen Belästigungen oder erheblichen Nachteile für die Allgemeinheit und die Umgebung des Klinikums durch Fluggeräuschemissionen hervor.

Im Falle des beantragten Hubschrauberdachlandeplatzes nahm das Luftamt mangels direkt einschlägiger Vorschriften eine Einzelfallbeurteilung mit konkret-vorhabenbezogener Auslegung des Unzumutbarkeitsbegriffs vor. Es orientierte sich bei seiner Prüfung – wie in vergleichbaren Hubschrauberverfahren im Rettungswesen üblich – bei der Festsetzung der Zumutbarkeitsschwellen 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 das Luftamt 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 nicht zur Anwendung, da pro Nacht lt. nachvollziehbarer Flugbetriebsprognose mit weniger als einer Flugbewegung zu rechnen sein wird. Zudem werden die zur Vermeidung von Hör- und Gesundheitsschäden beim Menschen formulierten Vorsorgezielwerte vorliegend schon im Außenbereich nicht erreicht bzw. überschritten.

Weitere zitierte Vorschriften, Richtlinien usw. wurden – sofern überhaupt anwendbar – vom Luftamt als zusätzliche Erkenntnisquellen herangezogen, widersprachen aber letztlich dessen Prüfungsergebnis nicht.

Bei alledem behielt das Luftamt die Lärmschutzinteressen der Anwohner/innen im Blick. Den Forderungen bzw. Vorschlägen in den Einwendungen konnte insoweit gemäß den in den Ziffern A.V.7.3 bis 7.5 dieser Genehmigung verfügbaren Auflagen Rechnung getragen werden. Insbesondere sollen demnach Überflüge über Wohngebiete – soweit flugsicherheitslich und notfallmedizinisch vertretbar – gemieden und einmal jährlich detailliert über die im jeweils abgelaufenen Jahr stattgefundenen Flugbewegungen berichtet werden.

Letztlich durfte jedoch 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/innen 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.

Das Luftamt 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 3.508 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. 3.508 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.

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 Befuerung oder Beleuchtung des Hubschrauberlandeplatzes selbst bzw. von den Hubschrauberscheinwerfern hervorgerufen werden, generiert. Die entsprechenden Einwendungen werden zurückgewiesen.

Das Luftamt zieht 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 Lichtwirkungsfor-schung 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-Befuerung, 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 Immissionssituation 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 des Luftamts 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 40 Flugbewegungen prognostiziert, 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 Himmelsaufhellung 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 40 nächtlichen Einsätzen pro Jahr bzw. weniger als einer Flugbewegung pro Woche 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 Lichtmissionen in der allgemeinen innerstädtischen Beleuchtungskulisse aufgehen.

Nach alledem kann das Luftamt 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 Lichtmissionen ausschließen.

2.11 Geländeeignung, Richtlinienkonformität der Planung

Die sog. Geländeeignung ist – gemessen an den hier einschlägigen Vorschriften bzw. Richtlinien, insbesondere der AVV – durch das Gutachten des freien Sachverständigen für Hubschrauberlandeplätze, Herrn Dipl.-Ing. (FH) Peter Becker, vom 20.06.2019 in Verbindung mit den diesem Bescheid beiliegenden Plandarstellungen nachgewiesen. Damit ist ein sicherer und ordnungsgemäßer Flugbetrieb vom/zum geplanten Hubschrauberdachlandeplatz gewährleistet.

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) den Anforderungen der AVV. Die vorliegend mindestens auszubildenden Maße betragen gem. Nr. 3.2.1.3 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. 3.2.2.2 der AVV. Demnach muss die Sicherheitsfläche vom Rand der FATO an jeder Position nach außen mindestens eine Breite von 3,41 m (0,25 x Gesamtlänge des Referenzhubschraubers mit 13,63 m) aufweisen. Bei der mit 20,60 m x 20,60 m angesetzten FATO ergibt 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). Auch diese Anforderung ist vorliegend bei der geplanten Dachfläche von 28,00 m x 28,00 m eingehalten.

2.11.2 Festlegung der An- und Abflugflächen

Auch die An- und Abflugflächen 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. der AVV).

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

Im Übrigen sind die zur Verbesserung der Sichtbarkeit mit Kennzeichnungen auszustattenden Gebäude bzw. Anlagen unter den Ziffern A.V.3.6 und 12 dieser Genehmigung beschrieben.

Neben der Hindernisfreiheit orientierte sich der Gutachter bei der Anlegung der An- und Abflugflächen bzgl. ihrer Ausrichtung unter Berücksichtigung der hier in den AVV einschlägigen Vorgaben (z.B. Tab. 4-1 für Sichtanflüge, Tab. 4-3 für Geradeausabflüge) an den im Untersuchungsgebiet vorherrschenden Windrichtungen aus westlichen/südsüdwestlichen bzw. östlichen/nordöstlichen Richtungen (vgl. Abbildungen auf Seite 49 im Gutachten). Die An- und Abflugflächen verlaufen diese im Wesentlichen beachtend in westliche bzw. südöstliche Richtung und entsprechen damit auch weitgehend der Ausrichtung der vorhandenen An- und Abflugflächen vom/zum Bodenlandeplatz. Damit ist angesichts der technischen Vorgabe, Hubschrauber grundsätzlich gegen den Wind zu starten und zu landen, eine möglichst hohe und flugsichere Nutzbarkeit des antragsgegenständlichen Dachlandeplatzes gewährleistet. Die weitere Abflugfläche in südliche Richtung bietet dabei je nach Witterungsverhältnissen eine zusätzliche Option.

2.11.3 Einwendungen

Bei den gewählten Verläufen sind – entgegen solcher Vorträge in Einwendungen – überdies die Belange des Fluglärmschutzes hinreichend gewahrt, da – wie unter dem Abschnitt zum Fluglärm dargelegt – an keinem Standort außerhalb des Klinikgeländes un-

zumutbare Beeinträchtigen durch Schallimmissionen auftreten (vgl. insbes. Abschnitt C.II.2.8.4 dieser Genehmigung).

An dieser Stelle soll nochmals erwähnt werden, dass – unabhängig von der grundsätzlichen Zurückweisung solcher Vorträge – der entsprechenden Forderung in Einwendungen im Rahmen der vorliegenden Genehmigung insoweit gefolgt wurde, dass unter Ziffer A.V.7.3 dieses Bescheides verfügt wird, An- und Abflüge zum/vom Dachlandeplatz bevorzugt aus/in Richtung Osten/Südosten, d.h. über unbewohntes Waldgebiet, durchzuführen und die Wohnlagen westlich des Landeplatzes insoweit vor Fluglärm zu schützen. Diese Auflage kommt stets jedoch ausdrücklich unter dem Vorbehalt der Flugsicherheit in Abhängigkeit von den Witterungsverhältnissen, dem Beladungszustand des Hubschraubers usw. bzw. der notfallmedizinischen Erfordernisse zum Tragen.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere zu beachten, dass Hubschrauber aus physikalischen Gründen – dies zwar mit je nach Modell mehr oder weniger großen Toleranzbereichen – grundsätzlich gegen den Wind starten und landen müssen. 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 der 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 in West-Ost-Ausrichtung flugbetrieblich erforderlich. Mit Blick auf eine möglichst uneingeschränkte, von der Witterungssituation weitgehend unabhängige Nutzbarkeit des Dachlandeplatzes ist die begehrte Konzentration der Hubschrauberflüge ausschließlich auf die östlichen/südlichen An- und Abflugrichtungen ausgeschlossen.

Im Übrigen gelten – dies insbesondere mit Blick auf entsprechende Alternativ- und Maßnahmvorschläge in Einwendungen – auch für die Auswahlentscheidung der Anlegung der Flugrouten ebenso wie in Bezug auf die Standortwahl bzw. Alternativenprüfung für den Hubschrauberlandeplatz selbst die unter Abschnitt C.II.2.2.1 dieser Genehmigung 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 würden als die vorliegenden, scheinen nicht auf.

2.12 Sicherheit des Luftverkehrs und öffentliche Sicherheit und Ordnung

Tatsachen, welche die Annahme rechtfertigen könnten, dass durch die Neuerrichtung des Hubschrauberdachlandeplatzes an der München Klinik Harlaching die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet sei, sind ebenfalls nicht ersichtlich.

2.12.1 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 dieser Genehmigung 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 und der An- und Abflugflächen ergeben könnten. Diese Regelungen sind vor Inbetriebnahme des Dachlandeplatzes vom Luftamt zu prüfen und zu genehmigen. Die Kenntnisausgabe an die die Landeplätze nutzenden Luftrettungsunternehmen ist sicherzustellen. Sie erfolgt durch direkte Übermittlung an die betreffenden Rettungsorganisationen und mittels Veröffentlichung in den einschlägigen zivilfliegerischen Regelwerken.

2.12.2 Feuerlösch- und Rettungswesen, baulicher Brandschutz

Die unter Abschnitt A.V.6 dieser Genehmigung festgesetzten Auflagen zum Feuerlösch- und Rettungswesen am Hubschraubersonderlandeplatz entsprechen den Maßgaben der Brandschutzkategorie H1 nach AVV, unter die der Platz aufgrund der Nutzung durch Hubschrauber 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 dieser Genehmigung ebenfalls ihre Berücksichtigung.

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

2.13 Entwertung von Grundeigentum und sonstige finanzielle Nachteile; Entschädigungsansprüche

Einwendungsführer/innen trugen weiterhin vor, dass es wegen der vom antragsgegenständlichen Hubschrauberdachlandeplatz ausgehenden negativen Umwelteinwirkungen zu einem Wertverlust bei ihren Wohnimmobilien kommen könne.

Diese Befürchtungen sind nicht gerechtfertigt, da die auf das Vorhaben zurückzuführenden Auswirkungen keine wesentlichen Eingriffe in von Art. 14 des Grundgesetzes (GG) geschützte Rechtspositionen verursachen. Insbesondere finden 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 Nach-

teile 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.

3. Gesamtabwägung und Zusammenfassung

Da das Vorhaben gemäß der Prüfung des Luftamts 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 Hubschraubersonderlandeplatzes München Klinik Harlaching (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 und der Allgemeinheit 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.

Insbesondere führte die Prüfung des Luftamts zu dem Ergebnis, dass der auf Grundlage einer schlüssigen und nachvollziehbaren Prognose für die Zukunft angenommene Flugbetrieb am antragsgegenständlichen Hubschrauberdachlandeplatz – dies auch unter Einbeziehung des Flugverkehrs vom/zum Bodenlandeplatz – keine schädlichen Umwelteinwirkungen, erhebliche Belästigungen oder erhebliche Nachteile – vor allem in Form von Schallimmissionen – für die Allgemeinheit bzw. die Umgebung der München Klinik Harlaching hervorrufen wird.

Letztlich sind mögliche dennoch auftretende, nicht vermeidbare Belästigungen für die Anwohner in der Umgebung der München Klinik Harlaching zumutbar und mit Blick auf das Allgemeininteresse an der Durchführung von Rettungsflügen hinzunehmen. In diesem Zusammenhang war auch zu berücksichtigen, dass dort bereits heute Rettungsflugbetrieb in ähnlichem Umfang wie für die Zukunft beantragt stattfindet und damit keine vollständig neu hinzukommende, unbekanntes 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 der München Klinik gGmbH bestand keine Verpflichtung, eine UVP durchzuführen. Eine UVP ist dann durchzuführen, wenn nach Einschätzung des Luftamts aufgrund überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) durch das Vorhaben zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 UVPG i. V. m. Anlage 1 Ziffer 14.12.2 zum 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.

Die Feststellung über das Nicht-Bestehen der UVP-Pflicht wurde gemäß § 5 Abs. 2 UVPG mittels Einstellung in das UVP-Portal öffentlich bekannt gegeben.

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) 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) zu entnehmen.
- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Schrödinger

Regierungsdirektor