

Hubschrauberflugplatz Oberschleißheim

Neubau der Anlagen für die
Polizeihubschrauberstaffel Bayern (PHustBy)
am Hubschraubersonderlandeplatz
für Sichtflugbetrieb und Instrumentenflugbetrieb
der Bundespolizeifliegerstaffel Oberschleißheim (BPolIFS)
Jägerstraße 5
85764 Oberschleißheim

Gutachten (Nr. 417-800)
über die Eignung der geplanten Anlagen
Anlage nach § 51 Abs. 1 Nr. 4 LuftVZO
zum Planfeststellungsantrag auf Änderung der Anlage und des Betriebs
des Hubschraubersonderlandeplatzes Oberschleißheim

Antragsteller
Freistaat Bayern
vertreten durch das
Bayerische Staatsministerium des Inneren
vertreten durch
Staatliches Bauamt München 1
Peter-Auzinger-Str. 10
81547 München

	Inhaltsverzeichnis	Seite
1	Allgemeine Angaben	04
1.1	Antragsteller	04
1.2	Landeplatzbetreiber	04
1.3	Planung der Flugbetriebsanlagen	04
1.4	Gutachten Lärmschutz	04
1.5	Gutachten Umweltschutz	04
2	Sonstige Angaben und geplante Maßnahmen	05
2.1	Beschreibung des geplanten Vorhabens	05
2.2	Bisherige Anträge und luftrechtliche Genehmigungen	05
2.3	Neubau Unterbringung Polizeihubschrauberstaffel Bayern	06
2.4	Zweck des Flugplatzes und der geplanten Flugbetriebsanlagen	06
2.5	Nutzerkreis	07
2.6	Zustimmung des Grundstückseigentümers	07
2.7	Angaben zum Flugbetrieb	07
2.7.1	Flugbetriebszeiten	07
2.7.2	Anzahl der Flugbewegungen	07
2.7.3	Hubschraubertypen	08
2.8	Eignung der geplanten Anlagen	08
3	Äußere Merkmale	08
3.0	Allgemein	08
3.1	Hubschrauber-Bodenflugplatz	09
3.1.1	Endanflug- und Startfläche (FATO)	09
3.1.2	Hubschrauberfreiflächen	09
3.1.3	Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF)	09
3.1.4	Sicherheitsflächen	09
3.1.5	Hubschrauberrollbahnen	09
3.1.6	Schwebeflugwege	12
3.1.7	Versetze	13
3.1.8	Vorfelder mit Tankanlage	13
	Teil 4 – Hindernisbeschränkung und -beseitigung	15
5	Optische Hilfen	17
5.1.1	Windrichtungsanzeiger und Wettermast	17
5.2	Markierungen und Kennzeichnungen	18
5.2.11	Rollbahnmarkierung	18
5.2.12	Schwebeflugwegmarker	18
5.3	Befeuerung	19
5.3.1	Allgemeines	19
5.3.1.2	Überflurfeuer	19
5.3.1.3	Unterflurfeuer	19
5.3.2	Hubschrauberflugplatz-Leuchtfeuer	19
5.3.3	Anflugbefeuerung	19
5.3.5	Gleitwinkelbefeuerung	19
5.3.10	Hindernisschutzfläche	19
5.3.11	Befeuerung der FATO	20

5.3.13	Befuerung und Beleuchtung der TLOF	20
5.3.15	Rollbahnfeuer	20
5.3.16	Optische Hilfen zur Kennzeichnung von Hindernissen	20
5.3.17	Flutlichtbefuerung von Hindernissen	21
5.4	Sonstige Anforderungen an die Befuerung zusätzlich zur AVV	21
5.4.1	Stromkreise	21
5.4.2	Notstromversorgung	21
6	Dienste an Hubschrauberflugplätzen	22
6.1	Rettungs- und Feuerlöschwesen	22
6.2	Schnee- und Eisfreiheit	22
6.3	Entwässerung der befestigten Flugbetriebsflächen	22
7	Angestrebte Nutzung des Hubschrauberflugplatzes der Bundespolizei durch die Polizeihubschrauberstaffel Bayern	24
7.1	Synergieeffekte	24
7.2	Untersuchung gegenseitiger Beeinträchtigungen	24
8	Schlussfeststellung	25
9	Grundlagen des Gutachtens	26

1	Allgemeine Angaben
1.1	Antragsteller Freistaat Bayern, vertreten durch das Bayerische Staatsministerium des Inneren, vertreten durch Staatliches Bauamt München 1 Peter-Auzinger-Str. 10 81547 München Ansprechpartner des Antragstellers Frau Beate Noller Telefon 089-21232-0 Telefax 089-21232-633 E-Mail: poststelle@stbam1.bayern.de
1.2	Landeplatzbetreiber kein Eintrag
1.3	Planung der Flugbetriebsanlagen Dorsch International Consultants GmbH Hansastraße 20 80686 München
1.4	Gutachten Lärmschutz TÜV SÜD Industrie Service GmbH Niederlassung München Abteilung Umwelt Service Westendstraße 199 80686 München
1.5	Gutachten Umweltschutz Baader Konzept GmbH Weißenburger Straße 19 91710 Gunzenhausen

2	Sonstige Angaben und geplante Maßnahmen
2.1	<p>Beschreibung des geplanten Vorhabens</p> <p>Das Staatliche Bauamt München 1 plant in Vertretung des Freistaates Bayern im südlichen Bereich des Flugplatzgeländes Oberschleißheim Neubauten zur Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern (BHustBy) zu errichten.</p> <p>Der Standort befindet sich direkt nördlich der BAB A 99 (zwischen Autobahndreieck Feldmoching und Autobahn-Ausfahrt München-Neuherberg) und ca. 2 km südlich des Ortszentrums von Oberschleißheim.</p> <p>Die vorgesehene Baumaßnahme der Landespolizei schließt südlich an die tangierende Baumaßnahme „Errichtung von Neubauten zur Unterbringung der Bundespolizeifliegerstaffel Oberschleißheim“ an. Insoweit ist eine Mitnutzung der land- und luftseitigen Verkehrs- und technischen Infrastrukturanlagen der Bundespolizei möglich.</p> <p>Die land- und luftseitigen Infrastrukturanlagen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern werden durch das in Nord/Süd-Richtung ausgerichtete geplante Gebäude getrennt.</p> <p>Die Größe der neuen Flugbetriebsflächen, die in Beton- und Asphaltbauweise ausgeführt werden, beträgt ca. 5.800 qm.</p> <p>Östlich an den geplanten Gebäudekomplex schließen folgende luftseitigen flugbetrieblichen Anlagen an:</p> <ul style="list-style-type: none">- Befestigte Vorfeldfläche (Rangierfläche, Betonbauweise) ca. 23 x 92 m.- Befestigte Tank- und Abstellfläche (Manipulationsfläche, Betonbauweise) ca. 49 x 62 m.- 6 Abstellflächen für Hubschrauber, abgestimmt auf die Größe des Bemessungshubschraubers EC 135, davon 4 auf Betonflächen und 2 auf Schotterrasenbefestigung.- Für den Flugbetrieb notwendige Rollbahnen und Schwebeflugwege zur Erschließung der Vorfeld- und Abstellflächen mit direktem Übergang zu den Anlagen der Bundespolizei (Asphaltbauweise/Schotterrasen)- Betankungsanlage zur Hubschrauberbetankung an der südlichen Vorfeldkante (Abstellflächen für Hubschrauber)
2.2	<p>Verfahren</p> <p>siehe Staatliches Bauamt München 1 „Erläuterung und Begründung des Vorhabens“</p>

2.3	Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern (PHustBy) Zur Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern plant das Staatliche Bauamt München 1 in Vertretung des Freistaates Bayern im südlichen Bereich des Flugplatzgeländes Oberschleißheim, südlich an den geplanten und genehmigten Gebäudekomplex der Bundespolizei anschließend, die in den Plänen der Dorsch International Consultants GmbH und des Büros bbp architekten dargestellten flugbetrieblichen Anlagen zu errichten: <ul style="list-style-type: none">- Neubau eines Verwaltungsgebäudes mit allen erforderlichen Nebenräumen,- Abstell- und Wartungshallen für Hubschrauber,- befestigtes Hallenvorfeld,- versiegelte Abstellfläche für vier Hubschrauber mit Betankungsfläche,- nicht versiegelte Abstellfläche für zwei Hubschrauber,- Rollbahnen und Schwebeflugwege und- eine Betankungsanlage
2.4	Zweck des Flugplatzes und der geplanten Flugbetriebsanlagen: An- und Abflüge im Sichtflug- und Instrumentenflugbetrieb, Rollbewegungen und Schwebeflüge auf den bereits genehmigten Hubschrauberrollbahnen und Schwebeflugwegen der Bundespolizei und auf den beantragten Rollbahnen und Schwebeflugwegen für nachstehend aufgelistete erforderliche Hubschraubereinsätze: <ol style="list-style-type: none">1. <u>Hoheitliche Aufgaben:</u> Sämtliche hoheitliche Aufgaben, die den Einsatz von Hubschraubern erfordern. 2. <u>Such- und Rettungsdiensteinsätze mit Hubschraubern:</u> Flüge, die zu dem Zweck durchgeführt werden, Personen, die sich in ernster oder unmittelbar drohender Gefahr oder in schwer zugänglichen Gebieten oder in Gebieten mit schwierigen Umgebungsbedingungen befinden, unverzüglich zu helfen. 3. <u>Medizinische Hubschraubereinsätze (HEMS) und Krankentransporte:</u> Flüge mit Hubschraubern der Polizeihubschrauberstaffel Bayern zur Unterstützung der sonstigen Rettungsdienste für medizinische Hilfeleistungen in Notfällen.

2.5	Nutzerkreis Hubschrauberstaffeln der Bundespolizei Polizeihubschrauberstaffeln der Länder Bundeswehr (Luftwaffe, Heeresflieger, Marine) Rettungsdienste
2.6	Zustimmung des Grundstückseigentümers Das Grundstück befindet sich im Eigentum des Freistaats Bayern.
2.7	Angaben zum Flugbetrieb
2.7.1	Flugbetriebszeiten Sichtflug- und Instrumentenflugbetrieb ohne zeitliche Einschränkung zu jeder Tages- und Nachtzeit.
2.7.2	Anzahl der Flugbewegungen (1 Start + 1 Landung = 2 Flugbewegungen) Auf dem bestehenden Hubschrauberflugplatz für Sichtflugbetrieb und für Instrumentenflugbetrieb werden für die Bundespolizeifliegerstaffel und die Polizeihubschrauberstaffel Bayern zusammen nachstehende maximale Flugbewegungen für das Jahr 2017 prognostiziert: 2.500 Flugbewegungen (Sichtflugbetrieb) Bundespolizeifliegerstaffel 3.500 Flugbewegungen (Sichtflugbetrieb) Polizeihubschrauberstaffel Bayern 500 Flugbewegungen (Instrumentenflugbetrieb) für beide Hubschrauberstaffeln. Einzelheiten zu den Flugbewegungen sind im Lärmtechnischen Gutachten des TÜV SÜD vom 18.04.2016 ersichtlich. Für diese Flugbewegungen sind auch Rollbewegungen von Hubschraubern und Schwebeflüge von Hubschraubern zwischen dem Hubschrauberflugplatz und den jeweiligen Hubschrauberstellplätzen und Vorfeldern erforderlich.

<p>2.7.3</p>	<p>Hubschraubertypen Die geplanten Anlagen sollen für nachstehende Hubschraubertypen geeignet sein: Die Hubschraubertypen, die bei der Bundespolizeifliegerstaffel eingesetzt werden, sind im Gutachten vom 7. Mai 2009 aufgelistet. Als Bemessungshubschrauber für die geplanten Anlagen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern wurde der Hubschrauber vom Typ Eurocopter EC 135 festgelegt.</p> <p>EC 135</p> <table border="0"> <tr> <td>Gesamtlänge:</td> <td>12,16 m</td> </tr> <tr> <td>Rotordurchmesser:</td> <td>10,20 m</td> </tr> <tr> <td>zulässiges Gesamtgewicht:</td> <td>2.500 kg</td> </tr> <tr> <td>Breite:</td> <td>2,65 m</td> </tr> </table>	Gesamtlänge:	12,16 m	Rotordurchmesser:	10,20 m	zulässiges Gesamtgewicht:	2.500 kg	Breite:	2,65 m
Gesamtlänge:	12,16 m								
Rotordurchmesser:	10,20 m								
zulässiges Gesamtgewicht:	2.500 kg								
Breite:	2,65 m								
<p>2.8</p>	<p>Eignung der geplanten Anlagen</p> <p>Das nach der LuftVZO erforderliche Gutachten über die Eignung der geplanten Flugbetriebsanlagen umfasst die unter Nr.2.3 geplanten Flugbetriebsanlagen für die Durchführung von Flugbetrieb mit dem unter Nr. 2.7.3 bestimmten Hubschraubertyp EC 135.</p>								
<p>3</p>	<p>Äußere Merkmale</p>								
	<p>Allgemein</p> <p>Die Eignung des Hubschraubersonderandeplatzes für die Bundespolizeifliegerstaffel wurde im Gutachten vom 10. März 2009 untersucht und von der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern, am 27.07.2009 genehmigt. Die Eignung des Vorfeldes mit Standplätzen für Hubschrauber, Flugfeldbetankungsanlage, Rollbahnen, Schwebeflugwegen und Zaunanlage für die Bundespolizeifliegerstaffel wurde im Gutachten vom 7. Mai 2009 untersucht und von der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern am 19.10.2009 genehmigt.</p> <p>In diesem Gutachten wird die Eignung der nachstehenden geplanten Anlagen in Verbindung mit dem Neubau für die Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern untersucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - befestigtes Hallenvorfeld, - befestigte Tank- und Abstellfläche für Hubschrauber, - unbefestigte Abstellfläche für Hubschrauber, - Rollbahnen und Schwebeflugwege, südlich anschließend an die bereits genehmigten Anlagen der Bundespolizei. <p>Die Nummerierung von Teil 3, Äußere Merkmale, entspricht der Nummerierung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift, Teil 3, vom 19. Dezember 2005. (AVV)</p>								

3.1	Hubschrauber-Bodenflugplatz
3.1.1	Endanflug- und Startfläche (FATO) siehe Gutachten vom 10. März 2009
3.1.2	Hubschrauberfreiflächen siehe Gutachten vom 10. März 2009
3.1.3	Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) siehe Gutachten vom 10. März 2009
3.1.4	Sicherheitsflächen siehe Gutachten vom 10. März 2009
3.1.5	Hubschrauberrollbahn
3.1.5.1	<p>Eine Hubschrauberrollbahn ist dazu bestimmt, die Bewegung eines Hubschraubers mit Radfahrwerk mit eigenem Antrieb am Boden zu ermöglichen.</p> <p>Auf den Plänen ist der Gesamtumfang der Hubschrauberrollbahnen ersichtlich.</p> <p>Beurteilung:</p> <p>Die Planung des Rollbahnsystems vermittelt einen geordneten und für den Rollbetrieb übersichtlichen Eindruck und entspricht den Anforderungen der AVV. Rollbewegungen sind im Bereich der Rollbahnkurven und der Tank- und Abstellfläche mit reduzierten Geschwindigkeiten nach Flughandbuch durchzuführen.</p>

3.1.5.2	<p>Die Breite der Hubschrauberrollbahn darf nicht geringer sein als:</p> <table border="0" data-bbox="312 286 1281 432"> <tr> <td>Hubschrauber Hauptfahrwerksbreite bis ausschließlich 4,5 m</td> <td>Hubschrauberrollbahn Breite 7,5 m</td> </tr> <tr> <td>6 m bis ausschließlich 10 m</td> <td>15,0 m</td> </tr> <tr> <td>10 m und mehr</td> <td>20,0 m</td> </tr> </table> <p>Die Rollbahnen sind in 7,5 m Breite geplant. (siehe Pläne von Dorsch International Consultants)</p> <p>Beurteilung: Die Rollbahnen sind für den Bemessungshubschraubertyp EC 135, (falls mit Fahrwerk ausgerüstet) und vergleichbare Hubschraubertypen ausreichend breit geplant. Für Rollbewegungen bei 90° Kurven wurde der hindernisfreie Radabstand zwischen den äußeren Haupträdern zum Rollbahnrand geprüft und ist ausreichend bemessen.</p>	Hubschrauber Hauptfahrwerksbreite bis ausschließlich 4,5 m	Hubschrauberrollbahn Breite 7,5 m	6 m bis ausschließlich 10 m	15,0 m	10 m und mehr	20,0 m
Hubschrauber Hauptfahrwerksbreite bis ausschließlich 4,5 m	Hubschrauberrollbahn Breite 7,5 m						
6 m bis ausschließlich 10 m	15,0 m						
10 m und mehr	20,0 m						
3.1.5.3	<p>Der Abstand zwischen einer Hubschrauberrollbahn und einer anderen Hubschrauber-Rollbahn, einem Schwebeflugweg, einem Objekt oder einem Hubschrauberstandplatz darf nicht geringer sein als die entsprechenden Abmessungen / Maße, die in Tabelle 3-1 beschrieben sind. (Tabelle siehe 3.1.6.6)</p> <p>Die geplanten Hubschrauberrollbahnen haben vom Rand einen Mindestabstand zu einem Objekt von einem Rotordurchmesser einzuhalten. Sonstige Abstände sind nicht zu berücksichtigen.</p> <p>Beurteilung: Die Abstände zur Einfriedung auf der Ostseite und sonstigen Hindernissen vom Rand der Rollbahn O sind mit einer Mindestbreite von 10,20 m erforderlich, der gleiche Abstand ist zwischen dem Rollbahnrand der TWY W und den im Westen angrenzenden Hochbauten gefordert</p> <p>Die Planung entspricht den Anforderungen der AVV.</p>						
3.1.5.4	<p>Die Längsneigung einer Hubschrauberrollbahn darf nicht mehr als 3 % betragen.</p> <p>Die Längsneigung beträgt 0,0 %.</p> <p>Beurteilung: Die Planung entspricht den Anforderungen der AVV.</p>						

3.1.5.5	<p>Eine Hubschrauberrollbahn sollte so ausgelegt werden, dass sie dem Betrieb von Hubschraubern standhält, für die sie vorgesehen ist.</p> <p>Die Rollbahnen sind für eine Tragfähigkeit nach Bauklasse V nach RStO 01 geplant und damit für den geplanten Hubschrauberbetrieb und für Schwerlastverkehr von Betriebs- und Wartungsfahrzeugen geeignet.</p> <p>Beurteilung:</p> <p>Die Planung der Tragfähigkeit ist für den geplanten Hubschrauberbetrieb ausreichend, eine Anpassung an den jeweiligen tatsächlichen Bedarf der Tragfähigkeit ist im Zuge der Ausführung möglich, soweit dies den Anforderungen der AVV entspricht.</p>
3.1.5.6	<p>Eine Hubschrauberrollbahn sollte mit Schultern versehen werden, die sich symmetrisch zu beiden Seiten der Hubschrauberrollbahn erstrecken und mindestens die Hälfte der größten Gesamtbreite der Hubschrauber betragen, für welche die Hubschrauberrollbahn vorgesehen ist.</p> <p>Es ist geplant, die Hubschrauberrollbahnen beidseitig mit Schultern mit jeweils einer Breite von 5,5 m zu versehen.</p> <p>Beurteilung:</p> <p>Die Planung erfüllt die Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift AVV.</p>
3.1.5.7	<p>Die Hubschrauberrollbahn und ihre Schultern sind so anzulegen, dass eine schnelle Entwässerung gewährleistet ist. Die Querneigung der Hubschrauberrollbahn darf nicht mehr als 2 % betragen.</p> <p>Für die Hubschrauberrollbahnen ist ein Satteldachgefälle mit einer Neigung von 1,5 % geplant. Die Schultern sind mit einer Neigung von 2,5 % geplant.</p> <p>Beurteilung:</p> <p>Die Planung erfüllt die Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift AVV.</p>
3.1.5.8	<p>Die Oberfläche einer Hubschrauberrollbahn muss den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten.</p> <p>Beurteilung:</p> <p>Die Planung erfüllt die Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift AVV.</p>

3.1.6	Schwebeflugwege Die geplanten Mittellinien des Schwebeflugweges sind deckungsgleich mit den Mittellinien der Rollbahnen. (3.1.5)
3.1.6.1	Ein Schwebeflugweg ist dazu bestimmt, die Bewegungen eines Hubschraubers über dem Boden in einer normalerweise mit Bodeneffekt verbundenen Höhe und bei einer Geschwindigkeit von weniger 37 km/h (20 kt) über Grund zu ermöglichen. Beurteilung: Durch die Kürze der Schwebeflugwege sind nur wesentlich geringere Schwebegeschwindigkeiten möglich.
3.1.6.2	Die Breite eines Schwebeflugweges muss mindestens zweimal so groß sein wie die größte Gesamtbreite des Hubschraubers, für die der Schwebeflugweg vorgesehen ist. In den Plänen sind auf den Rollbahnen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern nur Schwebeflüge mit dem Hubschrauber EC 135 geplant. Die erforderliche Breite der Schwebeflugwege beträgt 2 x Rotordurchmesser, das sind 20,40 m. Beurteilung: Die festgelegten Breiten der Schwebeflugwege sind ausreichend geplant und entsprechen den Anforderungen der AVV.
3.1.6.3	Die Oberfläche eines Schwebeflugweges muss: a) den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten; und b) für Notlandungen geeignet sein. Beurteilung: Im Bereich der befestigten Rollwege und der Schultern werden gemäß der vorliegenden Planung vorstehende Anforderungen erfüllt. Auch beidseitig der Schultern werden auf Breite der Schwebeflugwege die Vorgaben durch Bodenverbesserungen erfüllt.
3.1.6.4	Die Oberfläche eines Schwebeflugweges sollte Bodeneffekt ermöglichen. Beurteilung: Sinngemäß wie unter Nr. 3.1.6.3.

3.1.6.5	<p>Die Querneigung der Oberfläche eines Schwebeflugweges sollte 10 %, die Längsneigung 7 % nicht überschreiten. Auf jeden Fall dürfen die Neigungen die Hanglandebegrenzungen für die Hubschrauber, für die der Schwebeflugweg vorgesehen ist, nicht überschreiten.</p> <p>Beurteilung: Die Planungen erfüllen diese Vorgaben.</p>															
3.1.6.6	<p>Der Abstand zwischen einem Schwebeflugweg und einem anderen Schwebeflugweg, einer Hubschrauberrollbahn, einem Objekt oder einem Hubschrauberstandplatz darf nicht kleiner sein als in nachstehender Tabelle (3-1) in Rotor-Durchmessern festgelegt.</p> <table border="1" data-bbox="309 792 1501 1120"> <thead> <tr> <th>Einrichtung</th> <th>Hubschrauberrollbahn</th> <th>Schwebeflugweg</th> <th>Objekt</th> <th>Hubschrauber- Standplatz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hubschrauber Rollbahn</td> <td>2 (zwischen den Rändern)</td> <td>4 (von Mittellinie zu Mittellinie)</td> <td>1 (vom Rand zum Objekt)</td> <td>2 (zwischen den Rändern)</td> </tr> <tr> <td>Schwebeflugweg</td> <td>4 (von Mittellinie zu Mittellinie)</td> <td>4 (von Mittellinie zu Mittellinie)</td> <td>1,5 (von Mittellinie zum Objekt)</td> <td>4 (von Mittellinie zum Rand)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Beurteilung: Die festgelegten Abstände der Schwebeflugwege zu Objekten und zur Einfriedung an der Ostgrenze entsprechen den Anforderungen der AVV.</p>	Einrichtung	Hubschrauberrollbahn	Schwebeflugweg	Objekt	Hubschrauber- Standplatz	Hubschrauber Rollbahn	2 (zwischen den Rändern)	4 (von Mittellinie zu Mittellinie)	1 (vom Rand zum Objekt)	2 (zwischen den Rändern)	Schwebeflugweg	4 (von Mittellinie zu Mittellinie)	4 (von Mittellinie zu Mittellinie)	1,5 (von Mittellinie zum Objekt)	4 (von Mittellinie zum Rand)
Einrichtung	Hubschrauberrollbahn	Schwebeflugweg	Objekt	Hubschrauber- Standplatz												
Hubschrauber Rollbahn	2 (zwischen den Rändern)	4 (von Mittellinie zu Mittellinie)	1 (vom Rand zum Objekt)	2 (zwischen den Rändern)												
Schwebeflugweg	4 (von Mittellinie zu Mittellinie)	4 (von Mittellinie zu Mittellinie)	1,5 (von Mittellinie zum Objekt)	4 (von Mittellinie zum Rand)												
3.1.7	<p>Versetzwege Versetzwege sind nicht geplant.</p>															
3.1.8	<p>Vorfelder mit Tankanlage</p>															
3.1.8.1	<p>Vorfelder müssen vorhanden sein, wo es notwendig ist, das Ein- und Aussteigen von Fluggästen, das Ein- und Ausladen von Fracht oder Post sowie die Versorgung von Hubschraubern zu ermöglichen, ohne den Hubschrauberverkehr zu stören.</p> <p>Beurteilung: Auf den beiliegenden Plänen ist die geplante Größe des Hangar- und Werkstättenvorfeldes vor den geplanten Hochbauten ersichtlich.</p>															

	<p>Bewegungsflächen für Personen und Fahrzeuge sind unter Berücksichtigung der Rollbahn TWY W und des Schwebeflugweges am östlichen Vorfelddrand durch eine rote Markierung im Abstand von 15,5 m von der Markierung der TWY-W-Mittellinie auf der Vorfelddoberfläche festgelegt.</p> <p>Die Größe des Vorfeldes beträgt 91,18 / 22,81 m und ist ebenfalls in vorstehenden Plänen ersichtlich.</p> <p>Auf einer weiteren befestigten Fläche östlich im Anschluss an vorstehende Fläche in einer Größe von 48,75 / 61,5 m sind vier Hubschrauberstellplätze für den Bemessungshubschrauber in einer jeweiligen Größe von 12,5 / 12,5 m geplant. Die Stellplätze sind für die EC 135 mit einer Gesamtlänge von 12,19 m ausreichend bemessen. Die Abstände zwischen den Stellplätzen beträgt 9,25 m, nach der AVV beträgt das Mindestmaß $\frac{1}{2}$ Rotordurchmesser, das sind 5,60 m. Bei diesen Stellplatzabständen sind gleichzeitige Schwebeflüge von Hubschraubern nicht zulässig.</p> <p>Ein Schwebeflugweg zum Hallenvorfeld ist mittig auf vorstehender befestigter Fläche in Ost-West-Richtung in Verlängerung von TWY D zum Hallenvorfeld geplant. Die Abstände zu den Stellplätzen betragen 15,5 m und entsprechen den Anforderungen der AVV.</p> <p>Südlich an die befestigte Stellfläche angrenzend ist zur Betankung von EC 135-Hubschraubern eine Betankungsanlage zwischen den Hubschrauberstellplätzen 1 und 2 geplant. Die Abstände zwischen Tankanlage und Stellplätzen sind ausreichend und entsprechen den Anforderungen der AVV.</p> <p>Zusätzlich sind noch zwei Bedarfsstellplätze für Hubschrauber vom Typ EC 135 östlich der befestigten Stellplatzfläche auf Rasenflächen mit Schotterrasen-Unterbau geplant. Die erforderlichen Abstände zwischen den einzelnen Standplätzen und zum TWY D entsprechen den bereits genannten Abständen und sind ausreichend nach den Anforderungen der AVV.</p>
3.1.8.2	<p>Jeder Teil eines Vorfeldes muss dem Verkehr der Hubschrauber standhalten; es ist dabei die Tatsache zu berücksichtigen, dass einige Teile des Vorfeldes einer höheren Verkehrsdichte und als eine Folge langsam rollender oder stehender Hubschrauber einer höheren Beanspruchung ausgesetzt sind.</p> <p>Beurteilung:</p> <p>Der Deckenaufbau nach den Regelquerschnitten entspricht den Vorgaben und ist ausreichend bemessen.</p> <p>Die Zapfpultfläche besteht aus Beton in einer Größe von 6,5 / 6,2 m. In der vorliegenden Planung sind zwei Abstellpositionen für die Betankung vorgesehen. Nach Nutzerbedarfsforderung werden die abgestellten Hubschrauber über eine Betankungsanlage mit einem Zapfpult versorgt. Ein Erdtank mit 40.000 l Fassungsvermögen ist hierfür planerisch vorgesehen.</p>

3.1.8.3	<p>Die Neigung in jeder Richtung eines Hubschrauberstandplatzes darf 2 % nicht überschreiten.</p> <p>Beurteilung: Die Vorfeldfläche und die Stellplatzfläche mit dem mittig geplanten Schwebeflugweg sind mit einer Neigung von 1,0 - 1,25 % geplant.</p> <p>Die geplanten Neigungen entsprechen den Anforderungen der AVV.</p>
3.1.8.4	<p>Der Mindestabstand zwischen einem Hubschrauber, der einen Hubschrauberstandplatz benutzt, und einem Objekt oder einem Luftfahrzeug auf einem anderen Standplatz darf nicht kleiner als die Hälfte der Gesamtbreite des Hubschraubers sein, für den der Standplatz vorgesehen ist. Dort wo gleichzeitig Schwebeflüge zu erwarten sind, finden die Mindestabstände Anwendung, wie in Tabelle 3-1 für den Fall "<i>Abstand zwischen zwei Schwebeflugwegen</i>" näher erläutert.</p> <p>Beurteilung: Unter Nr. 3.1.8.1 bereits behandelt, die geplanten Abstände entsprechen der AVV.</p>
3.1.8.5	<p>Ein Hubschrauberstandplatz ist so zu bemessen, dass er einen Kreis mit einem Durchmesser von mindestens der Gesamtabmessung des größten Hubschraubers, für den der Hubschrauberstandplatz vorgesehen ist, aufnehmen kann.</p> <p>Die Hubschrauberstandplätze sind kreisrund oder quadratisch mit einem Durchmesser von 12,5 m oder einer Seitenlänge von 12,5 / 12,5 m geplant und sind für den Hubschraubertyp EC 135 mit einer Gesamtlänge von 12,19 m geeignet.</p> <p>Beurteilung: Die Hubschrauberstandplätze sind für den Hubschraubertyp EC 135 geeignet erfüllen die Anforderungen der AVV.</p>
3.1.9	bis 3.3.1.7 - entfällt
4	Hindernisbeschränkung und – beseitigung
	<p>Die Hindernissituation des Hubschrauberflugplatzes wurde im Gutachten vom 10. März 2009, die Hindernissituation der geplanten Anlagen in Verbindung mit dem Neubau zur Unterbringung der Bundespolizeifliegerstaffel Oberschleißheim wurde im Gutachten vom 7. Mai 2009 untersucht.</p> <p>In diesem Gutachten wird die Eignung der nachstehenden geplanten Anlagen in Verbindung mit dem Neubau für die Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern untersucht:</p>

- Rollbahnen und Schwebeflugwege zwischen der Hauptrollbahn der Bundespolizeifliegerstaffel Oberschleißheim und den Abstellflächen bzw. dem Hallenvorfeld
- Hubschrauberabstellplätze
- Hallenvorfeld
- Betankungsanlage

Es ist erforderlich, dass für die geplanten Rollbahnen, Schwebeflugwege, Vorfelder mit Hubschrauberstandplätzen und der Betankungsflächen Hindernisfreiheit besteht.

Nach der Planung werden alle bestehenden Hindernisse entfernt. Dies betrifft auch Teile der bestehenden Einfriedungen östlich TWY O, teilweise vorhandene Bepflanzung und Abbruch von Altbauten und befestigten Flächen innerhalb der Gesamtgrundstücksfläche für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern. Neue Zaunanlagen sind nur außerhalb der erforderlichen Hindernisfreiflächen möglich.

Im vorstehenden Absatz 3 wurden die erforderlichen Sicherheitsabstände bereits untersucht. Die Planung berücksichtigt die Anforderungen an die Hindernisfreiheit und entspricht in allen Punkten den Vorgaben der AVV.

5	Optische Hilfen						
5.1.1	<p>Windrichtungsanzeiger und Wettermast</p> <p>Siehe hierzu die entsprechenden Angaben in den Gutachten vom 10. März 2009 und vom 7. Mai 2009.</p>						
5.1.1.1	Ein Hubschrauberflugplatz ist mit mindestens einem Windrichtungsanzeiger auszustatten.						
5.1.1.2	<p>Ein Windrichtungsanzeiger ist so aufzustellen, dass er die Windverhältnisse über der FATO anzeigt und von den Auswirkungen gestörter Luftströmungen durch benachbarte Objekte oder Rotorwind nicht beeinflusst wird. Er muss von einem im Flug, im Schweben oder auf der Bewegungsfläche befindlichen Hubschrauber aus sichtbar sein.</p> <p>Zusätzlich zu dem Windrichtungsanzeiger nördlich der Sicherheitsfläche neben der PAPI – Anlage und den drei weiteren Windrichtungsanzeigern im Bereich der Vorfelder der Bundespolizei, auf der Dachfläche der geplanten Hochbauten, an der östlichen Dachkante im Bereich des verlängerten Rollweges TWY B1, im Mittelpunkt der Fläche, die innerhalb der TWY O, B4, W und C liegt und im Mittelpunkt der Fläche, die innerhalb der TWY O, B, B1 und W liegt, sollten zwei weitere Windrichtungsanzeiger im Vorfeldbereich der Polizeihubschrauberstaffel Bayern errichtet werden.</p>						
5.1.1.3	<p>Wenn gestörte Luftströmungen auf einer FATO auftreten können, sind zusätzliche Windrichtungsanzeiger dicht an der Fläche aufzustellen, um den Bodenwind auf der Fläche anzuzeigen. Nachstehende Standorte werden für vorstehende zwei zusätzliche Windrichtungsanzeiger vorgeschlagen: Auf der Dachfläche der geplanten Hochbauten, an der östlichen Dachkante im Bereich des verlängerten Rollweges TWY D und im Bereich der Tankanlage unter Einhaltung der Sicherheitsabstände für Schwebeflugwege und Stellplätze.</p>						
5.1.1.4	Ein Windrichtungsanzeiger muss so beschaffen sein, dass er eine eindeutige Anzeige der Windrichtung und eine grobe Anzeige der Windgeschwindigkeit gibt.						
5.1.1.5	<p>Ein Windrichtungsanzeiger sollte aus einem gekürzten Kegel aus leichtem Material bestehen und mindestens die folgenden Abmessungen haben:</p> <p>Hubschrauberbodenflugplätze:</p> <table data-bbox="311 1960 1021 2072"> <tr> <td>Länge</td> <td>2,4 m</td> </tr> <tr> <td>Durchmesser</td> <td>0,6 m (breiteres Ende)</td> </tr> <tr> <td>Durchmesser</td> <td>0,3 m (schmaleres Ende)</td> </tr> </table>	Länge	2,4 m	Durchmesser	0,6 m (breiteres Ende)	Durchmesser	0,3 m (schmaleres Ende)
Länge	2,4 m						
Durchmesser	0,6 m (breiteres Ende)						
Durchmesser	0,3 m (schmaleres Ende)						

5.1.1.6	<p>Die Farbe des Windrichtungsanzeigers ist unter Berücksichtigung des Hintergrundes so zu wählen, dass er aus einer Höhe von mindestens 200 m (650 ft) über dem Hubschrauberflugplatz klar sichtbar und verständlich ist. Wo möglich ist eine Einzelfarbe, vorzugsweise Weiß oder Orange, zu verwenden.</p> <p>Wenn bei wechselndem Hintergrund zur Erzielung einer ausreichenden Auffälligkeit eine Kombination zweier Farben notwendig ist, sind vorzugsweise Orange und Weiß, Rot und Weiß oder Schwarz und Weiß in fünf abwechselnden Streifen zu verwenden; der jeweils erste und letzte Streifen ist in der dunkleren Farbe auszuführen.</p>
5.1.1.7	<p>Ein Windrichtungsanzeiger ist zu beleuchten, wenn der Hubschrauberflugplatz nachts benutzt werden soll.</p>
5.2	<p>Markierungen und Kennzeichnungen Siehe hierzu die entsprechenden Angaben im Gutachten vom 10. März 2009 für die Nummern 5.2.2 bis 5.2.9.</p>
5.2.11	<p>Rollbahnmarkierung</p> <p>Wenn Rollbahnmarkierungen erforderlich sind, sind die Regelungen der Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuern von Flugplätzen mit Sichtflugverkehr vom 18. Februar 2003 (NfL I 094/03) und die Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und die Befeuern von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr vom 27. Februar 2003 (NfL I 095/03) sinngemäß anzuwenden.</p> <p>Es ist geplant, sämtliche Rollbahnen mit Rollbahnmittellinienmarkierungen in gelber Farbe zu versehen.</p> <p>Beurteilung: Die geplanten Rollbahnmarkierungen sind ausreichend. Durch ihre Befestigung sind die Rollbahnen zu den angrenzenden Grünflächen gut erkennbar, Markierungen der Rollbahnränder sind deshalb nicht erforderlich. Die Strichstärke sollte mindestens 0,15 m betragen, ansonsten nach NfL I 95/03.</p>
5.2.12	<p>Schwebeflugwegmarker</p> <p>Die Markierung der Schwebeflugwege mit Schwebeflugwegmarkern ist im Bereich der versiegelten Flächen nicht geplant.</p> <p>Beurteilung: Die Mittellinien der geplanten Schwebeflugwege sind deckungsgleich mit den mit Rollwegen, die mit Rollbahnmittellinienmarkierungen in gelber Farbe gekennzeichnet sind, weitere Markierungen sind nicht erforderlich.</p>

	Die Markierung des nicht versiegelten TWY E ist mit Schwebeflugmarkern geplant und ausreichend.
5.3	Befeuerung Siehe hierzu die entsprechenden Angaben im Gutachten vom 10. März 2009 und im Gutachten vom 7. Mai 2009.
5.3.1	Allgemeines
5.3.1.1	Lichtquellen, welche die Sicherheit von Luftfahrzeugen gefährden können. Ein nicht für die Luftfahrt bestimmtes Licht am Boden in der Nähe eines Hubschrauberflugplatzes, das die Sicherheit von Hubschraubern gefährden könnte, ist auszuschalten, abzuschirmen oder dahingehend zu ändern, dass die Gefahrenquelle beseitigt wird.
5.3.1.2	Überflurfeuer Im Bereich der befestigten und versiegelten Rollwege, Vorfelder und Hubschrauberstandplätze sind keine Überflurfeuer geplant. Die nicht versiegelten Bedarfsstellplätze 5 und 6 sollten mit jeweils vier Überflurfeuern gekennzeichnet werden.
5.3.1.3	Unterflurfeuer Feuer, die in die Oberfläche von FATO, Rollbahnen und Vorfeldern eingelassen sind, sind so auszulegen und anzubringen, dass sie von den Rädern eines Hubschraubers überrollt werden können, ohne dass der Hubschrauber oder die Feuer selbst beschädigt werden.
5.3.2	Hubschrauberflugplatz-Leuchtfeuer siehe Gutachten vom 10. März 2009 und vom 7. Mai 2009
5.3.3	Anflugbefeuerung siehe Gutachten vom 10. März 2009
5.3.5	Gleitwinkelbefeuerung siehe Gutachten vom 10. März 2009
5.3.10	Hindernisschutzfläche siehe Gutachten vom 10. März 2009

5.3.11	Befuerung der FATO siehe Gutachten vom 10. März 2009
5.3.13	Befuerung und Beleuchtung der TLOF siehe Gutachten vom 10. März 2009
5.3.15	Rollbahnfeuer
	<p>Wenn Rollbahnfeuer für erforderlich gehalten werden, sind die Vorgaben aus den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder über die Markierung und Befuerung von Flugplätzen mit Sichtflugverkehr vom 18. Februar 2003 (NfL I 094/03) und aus den Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder über die Markierung und die Befuerung von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr vom 27. Februar 2003 (NfL I 095/03) sinngemäß anzuwenden.</p> <p>Für die Rollwege TWY O und TWY D zwischen den Anlagen der Bundespolizei und dem versiegelten Vorfeld mit den Abstellflächen sind Mittellinienbefuerungen mit überrollbaren Unterflurfeuern geplant. Die Feuerabstände betragen zwischen 6 m im Kurvenbereich und 10 m im kurvenfreien Bereiches der TWY O.</p> <p>Beurteilung: Die Rollwegfeuer sind als Unterflurfeuer nach den Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift AVV geplant. Die Rollbahnfeuer sind so einzubauen, dass sie bei Schneeräumarbeiten nicht durch Räumschilder beschädigt werden können. Die Lichtfarbe der Feuer ist grün.</p> <p>Im Bereich der versiegelten Fläche mit den Hubschrauber-Stellplätzen wird die Weiterführung der Rollbahnfeuer von der TWY D bis zum Hallenvorfeld mit der TWY W empfohlen, damit gefährliche Annäherungen von Schwebeflügen an die nicht befeuerten Hubschrauber-Stellplätze vermieden werden.</p>
5.3.16	Optische Hilfen zur Kennzeichnung von Hindernissen siehe Gutachten vom 10. März 2009
	<p>Hindernisfeuer werden an nachstehenden Stellen empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf den Hochbauten der Polizeihubschrauberstaffel Bayern an der östlichen Dachkante an beiden Eckpunkten und mittig dazwischen - auf der Betankungsanlage (Zapfpult) - auf beiden Windrichtungsanzeigern.

5.3.17	Flutlichtbeleuchtung von Hindernissen
	<p>An einem Hubschrauberflugplatz, der nachts benutzt werden soll, sind Hindernisse mit Flutlicht zu beleuchten, wenn keine Hindernisfeuer darauf angebracht werden können.</p> <p>Flutlichtscheinwerfer für Hindernisse sind so anzuordnen, dass das gesamte Hindernis beleuchtet wird und Hubschrauberpiloten möglichst nicht geblendet werden.</p> <p>Die Flutlichtbeleuchtung von Hindernissen sollte eine Leuchtdichte von mindestens 10 cd/qm erzeugen.</p> <p>Beurteilung: Es wird empfohlen, die Ostseite des geplanten Neubaus (Hochbauten) für die Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern mit Flutlicht zu beleuchten. Diese Flutlichtbeleuchtung fungiert gleichzeitig als Hinderniskennzeichnung wegen des nahe liegenden Schwebeflugweges TWY W für EC 135 und als Beleuchtung für das Hallenvorfeld. Auf Blendfreiheit ist zu achten.</p> <p>Es sind Flutlichtscheinwerfer zur Ausleuchtung der Abstellflächen für Hubschrauber geplant. Auch im Bereich der Betankungsanlage wird eine Flutlichtbeleuchtung empfohlen.</p>
5.4	Sonstige Anforderungen an die Befuerung zusätzlich zur AVV
5.4.1	Stromkreise <p>Die Befuerung muss so auf mehrere Stromkreise eines Stromnetzes verteilt angeschlossen sein, dass bei Ausfall eines Stromkreises der Eindruck des Gesamtbefuerungsbildes erhalten bleibt.</p> <p>Beurteilung: Nach Angabe des Planers werden die Rollbahnfeuer auf mind. zwei Stromkreise so verteilt, dass bei Ausfall eines Stromkreises jedes 2. Feuer in Betrieb bleibt.</p>
5.4.2	Notstromversorgung <p>Die gesamten Befuerungsanlagen müssen für den Fall des Stromausfalles an eine Notstromversorgung angeschlossen werden.</p>

6	Dienste an Hubschrauberflugplätzen siehe Gutachten vom 10. März 2009 und vom 7. Mai 2009
6.1	Rettings- und Feuerlöschwesen
	<p>Sämtliche erforderlichen Einrichtungen für das Rettungs- und Feuerlöschwesen sind für die Start- und Landefläche und die Roll- und Schwebeflugwege der Bundespolizeifliegerstaffel Oberschleißheim vorhanden, durch eine Mitnutzung ergeben sich sicher erhebliche wirtschaftliche Einsparmöglichkeiten.</p>
6.2	Schnee- und Eisfreiheit siehe Gutachten vom 10. März 2009 und vom 7. Mai 2009. Die Rollwege, das Vorfeld und die Abstellflächen sind schneefrei zu halten, damit Luftfahrzeugführer bei An- und Abflügen und Schwebeflügen nicht durch aufgewirbelten Schnee in ihrer Flugsicht geblendet werden. Schneefreiheit kann durch Schneeräumung erfolgen. Bei Vereisung der Rollwege werden nur Schwebeflüge und keine Rollbewegungen durchgeführt, es ist geplant, keine Enteisungsmittel zu verwenden. Beurteilung: Diese vorstehende Vorgehensweise ist wegen der geringen Anzahl von Flugbewegungen und nachdem fast ausschließlich Hubschrauber mit Kufen und ohne Fahrwerk eingesetzt werden bei Vereisungsbedingungen praktikabel. Für die Ablagerung von Schneemassen bei Schneeräumung der Flugbetriebsflächen ist eine ausreichend große Fläche vorhanden.
6.3	Entwässerung der befestigten Flugbetriebsflächen <u>Oberflächenentwässerung der Manipulationsflächen:</u> Gemäß Angaben Dorsch International Consultants ist geplant, das auf den Manipulationsflächen der Landespolizei anfallende Oberflächenwasser zu fassen und gemeinsam mit dem auf den Manipulationsflächen der Bundespolizei anfallenden Oberflächenwasser in Richtung Pumpstation und anschließend zur Gemeinde Oberschleißheim abzuleiten. Vor der Einleitung in die Pumpstation soll das Oberflächenwasser gedrosselt und in einem Stauraumkanal zwischengespeichert werden. Im Anschluss an die Drosselung wird zur Vorreinigung ein Leichtflüssigkeitsabscheider vorgeschaltet.

Oberflächenentwässerung der Vorfelddflächen und Rollwege:

Die Planung unterscheidet bei der Oberflächenentwässerung von Flugbetriebsflächen, auf welchen im Winterbetrieb Enteisungsmittel eingesetzt wird zwischen Sommer- und Winterbetrieb.

Im Sommerbetrieb soll das im Bereich der Landespolizei anfallende Oberflächenwasser in Schlitzrinnen gefasst und über ein Leitungssystem in die Grünflächen zwischen den Rollwegen abgeleitet werden. Hier soll es durch eine oberflächliche Muldenversickerung in das Erdreich versickert werden.

Im Winterbetrieb werden in dem Leitungssystem Schieber in Richtung Muldenversickerungen geschlossen und in Richtung Ableitungssammler/Stauraumkanal im Bereich der Bundespolizei geöffnet. Zusammen mit dem Oberflächenwasser der Manipulationsflächen aus den Bereichen Landespolizei und Bundespolizei wird das Oberflächenwasser der Flugbetriebsflächen zur Gemeinde Oberschleißheim abgeleitet.

Das auf den Rollweg- und Gleitflugflächen anfallende Oberflächenwasser, auf welchen auch im Winterbetrieb kein Enteisungsmittel aufgebracht wird, soll in den seitlich angeordneten grünen Schulterbereichen versickert werden.

Beurteilung:

Die geplanten Entwässerungseinrichtungen sind nachvollziehbar und entsprechen den Einrichtungen vergleichbarer Anlagen.

Eine Detailprüfung der Entwässerungsanlagen erfolgt durch die hierfür zuständigen Fachbehörden.

7	<p>Angestrebte Nutzung gemeinsamer Flächen für den Hubschrauberflugplatz der Bundespolizei und der Landespolizei für Sichtflug- und Instrumentenflugbetrieb</p>
7.1	<p>Synergieeffekte durch die angestrebte Nutzung des neuen Hubschrauberflugplatzes der Bundespolizei sind in nachstehenden Bereichen erhebliche Synergieeffekte zu erwarten:</p>
7.1.1	<p>Nutzung der Start- und Landefläche (FATO/TLOF) mit allen bestehenden und geplanten Einrichtungen wie: Befeuerungsanlagen und PAPI Instrumenten-Anflug- und Abflugverfahren MET-Einrichtungen, Flugleitung/Flugsicherung</p>
7.1.2	<p>Nutzung der Hauptrollbahn/Schwebeflugweg TWY O zwischen FATO und den geplanten Flugbetriebsanlagen der Polizeihubschrauberstaffel Bayern</p>
7.1.3	<p>Nutzung nachstehender Dienste an Hubschrauberflugplätzen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rettung- und Feuerlöschwesen einschließlich Löschmittel, Rettungsgeräten, Reaktionszeit - Schneeräumdienst - Schneedeponieen
7.2	<p>Untersuchung gegenseitiger Beeinträchtigungen</p>
7.2.1	<p>Mögliche Beeinträchtigungen/Behinderungen im Flugbetrieb sind denkbar bei nachstehenden gemeinsam genutzten Anlagen und Flugbewegungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - An- und Abflügen - Starts und Landungen - Rollbewegungen und Schwebeflügen TWY O
7.2.2	<p>Das höchste Verkehrsaufkommen ergibt sich aus dem TÜV-Lärmgutachten. In den verkehrsreichsten 6 Monaten ergeben sich während der Tageszeit ungefähr 1,3 Flugbewegungen/Stunde. Eine gegenseitige Beeinträchtigung kann bei dieser geringen Anzahl der Flugbewegungen ausgeschlossen werden.</p>

8	Schlussfeststellung
8.1	Im Gutachten vom 10. März 2009 zum Antrag vom 19.03.2009 wurde die Eignung des geplanten Hubschraubersonderflugplatzes für die Bundespolizeifliegerstaffel Oberschleißheim untersucht, im Gutachten vom 7. Mai 2009 wurde die Eignung der geplanten Flugbetriebsflächen festgestellt, die zwischen der FATO und dem Neubau zur Unterbringung der Bundespolizeifliegerstaffel Oberschleißheim auf dem bestehenden Flugplatzgelände Oberschleißheim geplant sind.
8.2	<p>Mit diesem Gutachten soll die Eignung der geplanten Flugbetriebsflächen festgestellt werden, die der Unterbringung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern dienen.</p> <p>Hierbei handelt es sich um nachstehende Anlagen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Rollbahnen und Schwebeflugwege südlich der Flugbetriebsanlagen der Bundespolizeifliegerstaffel Oberschleißheim- versiegelte Fläche für vier Hubschrauberabstellplätze mit zwei Betankungsplätzen- Hallenvorfeld und zwei unversiegelte Hubschrauberabstellplätze.
8.3	<p>Die zur Beurteilung vorliegende Planung entspricht bei Berücksichtigung der Anmerkungen den Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift vom 19.12.2005 und sonstiger zur Beurteilung erforderlicher Gesetze, Richtlinien und Verordnungen.</p> <p>Durch die Errichtung der Anlagen für die Polizeihubschrauberstaffel Bayern ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf den Flugbetrieb der Bundespolizeifliegerstaffel Oberschleißheim.</p> <p>Die geplanten Einrichtungen sind für den Betrieb von Rollbewegungen und Schwebeflügen für den Hubschraubertyp EC 135 geeignet.</p> <p>Es bestehen keine Bedenken gegen die geplante Änderung der Anlage und des Betriebs des bestehenden Flugplatzes.</p>
	<p>Bodolz, 30.09.2016 – 2</p> <p>Der Sachverständige:</p>

9	Grundlagen des Gutachtens
001	Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vom 10. Mai 2007, 2. Unterabschnitt, Flugplätze
002	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) vom 10. Juli 2008 Dritter Abschnitt, Flugplätze
003	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen, Stand: 19. Dezember 2005
004	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Allgemeine Verwaltungsvorschrift vom 26. August 2015 zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen vom 2. September 2004
005	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuerung von Flugplätzen im Instrumentenflugverkehr vom 18. Februar 2003 (NfL I 95/03)
006	Der Beurteilung der Planung liegen die ebenfalls diesem Antrag beiliegenden Unterlagen der Dorsch International Consultants GmbH in München vom 05.10.2016 zu Grunde
007	Auf nachstehende Gutachten für das Polizeipräsidium Potsdam wurde in vorstehendem Gutachten Bezug genommen: 10.03.2009 Gutachten über die Eignung des Landeplatzes 07.05.2009 Gutachten über die Eignung der Rollbahnen, Schwebeflugwege und Vorfelder