 Staatliches Bauamt München 2
Postfach 22 14 64 • 80504 München

Hochbau
Hochschulbau

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Frau Hailer
Heißstraße 130
80797 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

H3.4-15490 E 0051

Bearbeiter

Herr Treuheit
GH-46

München, 16.10.2019

☎ 089-693321-543

☎ 089-693321-599

Philipp.Treuheit@stbam2.bayern.de

**Klinikum der Universität München Standort Großhadern
Neubau Campus 1.BA – Neuanlage Hubschrauberlandeplatz
Einreichung der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung**

Anlage:

Schalltechnische Untersuchung – Bericht Nr. 38.01.1/03

Antrag auf Erteilung einer luftrechtlichen Genehmigung zur Anlage und für den Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes, als Landeplatz für besondere Zwecke (Sonderlandeplatz) gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz i. V. m. §§ 49 ff. Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Hailer,

mit unserem Antrag vom 29.10.2018 haben wir die Erteilung einer luftrechtlichen Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes (erhöhter Hubschrauberflugplatz) auf dem Gelände des Klinikums der Universität München Großhadern beantragt.

Amtssitz

Staatliches Bauamt München 2

Postfach 22 14 64 80504 München

Ludwigstraße 18 80539 München

☎ 089/693321-0

☎ 089/693321-291

Dienstgebäude

Marsstraße

Marsstraße 30

80335 München

☎ 089/693321-0

☎ 089/693321-496

Dienstgebäude

Marchioninistraße

Marchioninistraße 15b

81377 München

☎ 089/693321-530

☎ 089/693321-599

...

E-Mail

poststelle@stbam2.bayern.de

Internet

www.stbam2.bayern.de

Der Antrag mit Gutachten und Plänen lag bei der Landeshauptstadt München im Zeitraum vom 29.01.2019 bis 28.02.2019 zur öffentlichen Einsichtnahme aus. Die gesetzliche Einwendungsfrist endete am 14.03.2019. Vor Ablauf der Einwendungsfrist informierte der Antragsteller (Staatliches Bauamt und Klinikum) in der Bezirksausschusssitzung am 11.03.2019 schwerpunktmäßig über den beantragten Hub-schrauberlandeplatz. Abschließend unter Teilnahme der beteiligten Gutachter wurden die Anwohner in einer Bürgerversammlung am 28.03.2019 umfänglich informiert. In Abstimmung mit Luftamt Süd konnte allen Anwohnern mitgeteilt werden, dass die bisher getätigten Einwendungen nach Ablauf der Einwendefrist zusätzlich ergänzt werden konnten.

Trotz dieser umfänglichen Information und Aufklärung in der Öffentlichkeit wurden ca. 460 Einwendungen gegen den Antrag beim Luftamt Süd erhoben. Der Antragsteller wurde durch das Luftamt mit Schreiben vom 23.04.2019 aufgefordert, zu den Einwendungen Stellung zu nehmen. Hierbei sieht das Luftamt eine intensive und sorgfältige Befassung mit Einwendungen gegen die Schalltechnische Untersuchung insbesondere hinsichtlich einer Plausibilisierung der Flugbewegungen als Einganggröße für das Gutachten als notwendig an.

Ferner sieht das Luftamt Süd eine getrennte Ermittlung und Darstellung der Fluglärmimmissionen durch den Flugbetrieb am bestehenden Boden- und am geplanten Dachlandeplatz zur Beurteilung vorhabenbedingten Auswirkungen wie folgt als erforderlich an:

- 1) Berechnung der Lärmauswirkungen des künftigen Flugbetriebs vom/zum Bodenlandeplatz zzgl. grafischer Darstellung,
- 2) Berechnung der Lärmauswirkungen des künftigen Flugbetriebs vom/zum Dachlandeplatz mit zugehörigen Versetzungsflügen zum Bodenlandeplatz zzgl. grafischer Darstellung,
- 3) Lärmphysikalische Summenbildung aus 1) und 2) zzgl. grafischer Darstellung.

Der ersten schalltechnischen Untersuchung lag eine Worst-Case-Betrachtung der Anzahl an Flugbewegungen zu Grunde. In dieser wurde angenommen, dass zukünftig alle Flugeinsätze zusätzlich zu Start oder Landung vom Bodenlandeplatz auch den zusätzlichen Dachlandeplatz inkl. der notwendigen Umsetzflüge anflie-

gen. Mit diesem Worst-Case-Ansatz sollten die bei einem in der Realität höchst unwahrscheinlich stattfindenden Szenario die zu erwartenden Fluglärmimmissionen dargestellt werden.

Nach Durchsicht der Einwendungen hat der Antragsteller erkannt, dass das Vorgehen einer Maximalbetrachtung nicht zielführend war und zu erheblichen Missverständnissen geführt hat. Damit für jeden erkennbar wird, welche tatsächlichen Auswirkungen der zusätzliche Landeplatz hat und die Ergebnisse mit nachvollziehbaren Flugbewegungszahlen transparent überprüfbar sind, hat der Antragsteller sich dazu entschieden, die Schalltechnische Untersuchung in einer überarbeiteten Fassung und mit einer separaten Betrachtung des Flugbetriebs am Boden- und am Dachlandeplatz sowie in der Gesamtheit erneut einzureichen.

Um den tatsächlich zu erwartenden Flugverkehr an beiden Landeplätzen abzubilden, muss zwischen „Patientenflügen“ (Einsätze, die eine Patienten vom oder zum Klinikum transportieren) und allen anderen Hubschraubereinsätzen unterschieden werden.

Bei allen Nicht- „Patientenflügen“ fliegt der stationierte Hubschrauber der DRF zu einem Einsatz, transportiert den Patienten aber zu einem anderen Krankenhaus und kehrt somit leer zurück. Rettungshubschrauber anderer Luftrettungsunternehmen bringen immer einen Patienten zum Klinikum. Diese Unterscheidung ist wichtig, weil nur die „Patientenflüge“ den zukünftigen Dachlandeplatz anfliegen werden. Alle anderen Hubschraubereinsätze werden weiterhin vom bestehenden Bodenlandeplatz abgewickelt.

Somit bildet die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung den tatsächlich zu erwartenden Flugverkehr sowohl am bestehenden Boden- als auch am beantragten Dachlandeplatz ab, wobei selbstverständlich auch alle Umsetzflüge vom Dach- zum Bodenlandeplatz und umgekehrt in der Schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt sind.

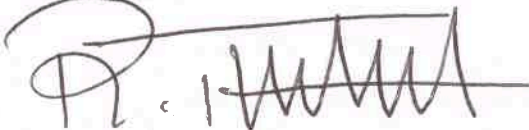
Um der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung eine entsprechend differenzierte Zahlengrundlage der Flugbewegungen zugrunde zu legen, wurden die Daten der Integrierten Leitstelle München für den Rettungshubschrauber Christoph München sowie für externe Rettungshubschrauber die Einsatzdokumentation der

entsprechenden Luftrettungsbetreiber für die Jahre 2014 - 2018 ausgewertet. Die in der Untersuchung verwendeten Flugbewegungszahlen können minimal von öffentlich zugänglichen Einsatzzahlen abweichen. Diese Unterschiede bedingen sich meist durch eine unterschiedliche Erfassungsmethodik. Die Abweichungen bewegen sich aber in einem Korridor, der keine relevante Auswirkung auf die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung hat.

Die Ergebnisse zeigen gegenüber der ersten Schalltechnischen Untersuchung auch auf Grund der differenzierten Betrachtung von Boden- und Dachlandeplatz deutliche reduzierte Dauerschallpegel an den Immissionspunkten. Die zur Beurteilung herangezogenen Werte nach § 2 (2) FluglärmG werden sowohl tags als auch nachts eingehalten.

Es wird gebeten die überarbeitete Schalltechnische Untersuchung zum Vorgang zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Treuheit
Bauoberrat