

Sonderflughafen Oberpfaffenhofen Sammlung von Bausteinen und Argumenten für individuelle Einwendungsschreiben an das Luftamt Südbayern

**Wir empfehlen dringend, bei der Ausformulierung auf Ihre persönlichen Be-
lange (Familie, Kinder, Örtlichkeit etc.) abzustellen.**

**An die
Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Maximilianstraße 39**

80538 München

**Sonderflughafen Oberpfaffenhofen;
Einwendungen gegen den luftrechtlichen Genehmigungsantrag der EDMO-Flugbetrieb GmbH vom
10.8.2006 in der Fassung des Änderungsantrags (Teilrücknahme) vom 30.11.2007**

1. Antrag, Teilrücknahme

Die Bemerkung der EDMO vom 30.11.07, dass sich „der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen nicht zu einem Ergänzungsflugplatz zum Verkehrsflughafen München entwickeln kann“, ist falsch.

EDMO selbst verweist als Veranlassung zum Antrag vom 10.8.06 auf das Ziel des LEP 2006, Oberpfaffenhofen für einen „bedarfsgerechten Ausbau und für seine Nutzung durch den Geschäftsreiseflugverkehr offen zu halten“. Bedarf heißt im Wirtschaftsleben Nachfrage des Marktes. Das Nachfragevolumen der Zukunft ist immer nach oben offen.

Das von EDMO für die Zwecke des Lärmgutachtens ausgewählte Prognosejahr ist zufällig und wird nicht die Tatsache gerecht, dass der Geschäftsreiseflugverkehr als Wachstumsbranche gilt, mit einem Trendwachstum in der Größenordnung von jährlich 6%. Unter dieser Markterwartung sind auch die EDMO-Prognosewerte für 2016 als bewusst „unterkühlt“ zu werten.

Das LEP 2006 betont, dass Oberpfaffenhofen durch andere zivile Flughafenstandorte „insbesondere aus Kapazitätsgründen nicht ersetzbar“ ist. Auch hiermit wird indirekt auf den steigenden Marktbedarf verwiesen. Nicht zuletzt spricht die Begründung zum LEP-Entwurf 2005 ausdrücklich von einer „Entlastung“ für München.

Die von EDMO am 30.11.07 „zugestandene“ Reduzierung der maximalen Startmasse von 50 t auf 25 t ist ohne jegliche Bedeutung. Durch die ausgenommenen 3 „Flugzeugmuster“, hinter denen 10 Flugzeugtypen stehen, tritt de facto keine Reduzierung der Flugbewegungen und damit der Umweltbelastung ein. Zu den ausgenommenen Flugzeugtypen zählen Interkontinental-Maschinen mit einer Reichweite bis zu 12.500 km und dementsprechend hoher Startmasse. Bereits in der von EDMO beigelegten Schalltechnischen Stellungnahme kommt der Sachverständige zu dem Schluss, dass hier keine Reduzierung entsteht. Allerdings wird in diesem Gutachten übersehen, dass die Flugzeugklassen S 5.2 und S 6.1 nicht Geschäftsflieger betreffen, so dass die Aussagen hinsichtlich dieser Flugzeugklassen falsch sind.

Auch der von EDMO angekündigte Verzicht auf Hubschrauber im Geschäftsreiseflugverkehr an Sonn- und Feiertagen ist als bewusste Irreführung der Öffentlichkeit zu qualifizieren. Wie aus dem Gutachten von Schwarzenberger und Burkhardt vom Oktober 2007 erkennbar ist, ist der besonders lärmintensive Hubschrauberverkehr damit nicht generell ausgeschlossen.

Der Hinweis der EDMO, dass die eingesetzten Flugzeuge den Schallschutzanforderungen des ICAO genügen müssen, beinhaltet lediglich eine Selbstverständlichkeit. Die Lärmzertifizierung nach ICAO stellt den EU-rechtlichen Mindestrahmen dar, ohne dessen Einhaltung europaweit keine Start- oder Landeerlaubnis erteilt wird.

Die von EDMO beantragten erweiterten Betriebszeiten sind ohne Zweifel eine zusätzliche erhebliche Belastung für die Bevölkerung und Urlaubsgäste.

2. Flugroutenänderung

Die angekündigte Änderung der Flugrouten bedeutet für Gilching mit seinen besonders betroffenen Ortsteilen Geisenbrunn, Argelsried und Neugilching überhaupt keine Erleichterung, da weiterhin direkt über die vorgenannten Gebiete der hauptsächlich IFR-Anflug geschieht; so fliegen die Flugzeuge unverändert in einer Höhe von kaum 100 m direkt über die Häuser von Geisenbrunn.

Hinzu kommt, dass die Flugrouten in der Regel relativ leicht aus Gründen der Sicherheit, Ordnung und Flüssigkeit des Luftverkehrs geändert werden können. Das der Lärmberechnung zugrunde gelegte Szenario ist nur ein Denkbare. Auch bei der Belegung der jeweiligen Flugrouten gibt es Bandbreiten, die durch die Lärmberechnung nicht abgedeckt wurden. Die Lärmbelastungen können sich demnach künftig anders darstellen, als im Antrag zugrunde gelegt, da auch nicht gesichert ist, dass das Luftfahrtbundesamt die geplanten Routen so festlegt wie vorgesehen.

3. Qualifizierter Geschäftsreiseflugverkehr

Der Begriff „Geschäftsreiseflugverkehr“ ist kein rechtlich definierter Begriff. Dies gilt insbesondere für die von EDMO eingeführte Bezeichnung „qualifizierter Geschäftsreiseflugverkehr“. Der Zulassungsantrag der EDMO betrifft bereits wesentliche Teile der „Allgemeinen Luftfahrt“. Insofern ist in Wirklichkeit durchaus eine wesentliche Nutzungsänderung des Flughafens Oberpfaffenhofen gegeben, die im Widerspruch zu der Klassifizierung als Sonderflughafen steht.

Künftig soll der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen zwar weiterhin das Etikett „Sonderflughafen“ tragen. In Wahrheit soll er aber ein Verkehrslandeplatz u.a. für die allgemeine Luftfahrt werden. Dies entspricht nicht dem LEP Bayern, das noch von einem Sonderflughafen ausgeht. Es ist zumindest zu fordern, dass die überwiegende Nutzung in Oberpfaffenhofen die Charakteristik des Sonderflughafens bewahrt.

Die Nutzungsänderung wird auch dadurch bekräftigt, dass die kapazitive Erweiterung der Flugbetriebsanlagen bereits Gegenstand eines vorausgegangenen Planfeststellungsverfahrens war. Klagen gegen diesen Beschluss wurden vom VGH u.a. mit der Begründung abgelehnt, dass eben keine Nutzungsänderung und damit keine vermehrte Lärmbelastung vorliegen. Dies erweist sich nunmehr innerhalb kurzer Zeit als falsch.

4. Kein öffentliches Interesse, Arbeitsplätze

Die Behauptung, dass die Aufnahme des qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehrs im unmittelbaren öffentlichen Interesse stehe, ist falsch.

Die Aufnahme eines entsprechenden Passus in der Begründung des LEP reicht hierfür ebenfalls nicht aus. Auch ein LEP muss eine Art Bedarfsnachweis auf landesplanerischer Ebene erbringen und kann nicht ohne entsprechenden Nachweis einzelne Interessen als öffentliche deklarieren, obwohl dies nicht der Fall ist.

Der Geschäftsführer der EDMO, Edwin Grabherr, führte am 11.5.2006 vor dem Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie im Bayerischen Landtag aus: „Wir brauchen ihn aus wirtschaftlichen Gründen, weil die Landeentgelte und die sonstigen Entgelte, die wir aus diesem Luftverkehr erlösen, ganz erheblich zur Kostendeckung beitragen werden“. In einer Sozialen Marktwirtschaft kann die Wirtschaftlichkeit einer privaten *Unternehmung* ex definitione nicht im unmittelbaren öffentlichen Interesse stehen!

Außerdem betont EDMO stets das berechnete mittelbare öffentliche Interesse an der Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen in luftfahrtaffinen Betrieben sowie in technologischen Institutionen am Standort. Diese qualifizierten Arbeitsplätze sind auch heute bereits im Rahmen der erteilten flugrechtlichen Genehmigungen gesichert und möglich. Voraussetzung für diese Aktivitäten ist der bisherige Werks- und Forschungsflughafen. Die Aufnahme des Geschäftsreiseflugverkehrs ist diesem Zusammenhang ohne Bedeutung. Die Behauptung, durch den Geschäftsreiseflugverkehr könnten am Flughafen ansässige luftfahrttechnische Betriebe vorhandene Kunden stärker an sich binden und neue Kunden gewinnen, ist sachlich nicht belegt. Flüge zu und von den Wartungsbetrieben können auch heute bereits durch Passagiere, die für sonstige Zwecke unterwegs sind, mitbenutzt werden.

Was das Personal für den eigentlichen Geschäftsreiseflugverkehr einschließlich sonstiger Standortdienste betrifft, so prognostiziert EDMO einen Anstieg von 60 um 160 auf 220 Personen. Diese Größenordnung ist unrealistisch, wie das Beispiel des Flughafens Egelsbach bei Frankfurt am Main zeigt. Für rd. 80.000 Flugbewegungen im Jahr werden dort 22 Festangestellte und bei Bedarf bis zu 20 Teilzeitkräfte beschäftigt.

In seinem Urteil vom 26.4.2007 AZ: 4 C 12.05 (RN 54) nimmt das Bundesverwaltungsgericht im Fall der Startbahnverlängerung des Flughafens Hamburg – Finkenwerder wegen der positiven Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und die regionale Wirtschaftsstruktur ein öffentliches Interesse als gegeben an. Im dort zugrunde liegenden Fall ist die Startbahnverlängerung die unabdingbare und unmittelbare Voraussetzung für die Teilerweiterung des Flugzeugs A 380 und den Erhalt mehrerer Tausend Arbeitsplätze.

In Oberpfaffenhofen würde die Öffnung für Geschäftsfieger dagegen kaum neue Arbeitsplätze bringen, gleichzeitig aber die wesentlich größere Zahl qualifizierter Arbeitsplätze bei DLR und Galileo erheblich beeinträchtigen und gefährden.

Bei DLR und Galileo handelt es sich um hochqualifizierte wissenschaftliche Arbeitsplätze, die nach den Plänen der EDMO künftig in einer Zone mit Spitzenpegeln von über 90 dB (A) in einem zeitlichen Abstand von wenigen Minuten und einem Dauerschallpegel von 65 dB (A) und darüber liegen würden. Es liegt auf der Hand, dass eine qualifizierte Arbeit dadurch erheblich beeinträchtigt wäre und dass dadurch eine Tendenz zur Verlagerung dieser Arbeitsplätze gefördert würde.

Eine Garantie, die behaupteten zusätzlichen Arbeitsplätze zu schaffen, gibt es nicht. Negative Arbeitsplatzeffekte wurden überhaupt nicht in die Betrachtung eingestellt. Entsprechendes gilt für die sog. externen Kosten.

Bezogen auf die Schaffung oder den Erhalt von Arbeitsplätzen und die Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur ist die Öffnung für Geschäftsfieger daher geradezu kontraproduktiv!

5. Lärm

Das von der Stadt Germering und der Gemeinde Gilching in Auftrag gegebene Schalltechnische Gutachten von Schwarzenberger & Burkhart sowie das Prüfungsgutachten von Steger & Piening haben eindeutig gezeigt, dass die Lärmbelastung durch die Öffnung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen für den allgemeinen Geschäftsreiseflugverkehr eine nicht zumutbare Belastung für die Bevölkerung des Fünfseenlandes darstellt.

Die im neuen Fluglärmgesetz festgelegten Grenzwerte werden erheblich überschritten. Geht man davon aus, dass das neue Fluglärmgesetz zur Anwendung kommt, wären dadurch allenfalls Ansprüche auf passiven Schallschutz etc. abgedeckt. Dies entbindet die Behörde allerdings nicht davon, auch diejenigen Lärmbelastungen unterhalb der Grenzwerte in die Abwägung einzubeziehen. Ein entsprechendes Lärmschutzkonzept ist auch den neuen Unterlagen nicht zu entnehmen. Das gilt auch für die Gesamtlärmbelastung:

Außerdem ist der von der A96 verursachte Autobahnlärm, der in den Lärmkartierungen des Bayerischen Landesamt für Umwelt ausgewiesen wird, nicht enthalten, würde also auch den Lärm-Beurteilungspegel z.B. für Neugilching erheblich erhöhen. Nähme man die gutachterlich belegten Lärmwerte ernst, dann dürfte bereits heute in einigen Gebieten nicht mehr gewohnt werden. Nicht nur das Gutachten von Schwarzenberger & Burkhart sondern auch das Prüfungsgutachten von Steger & Piening verweisen zudem auf eklatante Mängel des von der EDMO in ihrem Antrag vom 10.08.2006 beigefügten Lärmgutachtens.

Zu fordern ist auch ein längerer Prognosehorizont, und zwar mindestens bis zum Jahre 2018 bzw. 2022. Außerdem ist es inzwischen üblich, Langfristprognosen mit einem Horizont von 25 Jahren zu erstellen, um langfristige Trends abzubilden.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass nach anerkannten medizinischen Erkenntnissen Schlafstörungen bereits bei einem Maximalpegel von 52 dB(A) auftreten können und dass bei 85 dB bereits die Schwelle für mögliche Hörschäden erreicht ist.

Zu untersuchen wäre auch, inwieweit sich die durch den verstärkten Flugverkehr zunehmenden Erschütterungen auf empfindliche Geräte bei DLR und Galileo störend auswirken.

6. Lärmsensible Einrichtungen

Im Bereich der An- und Abflugschneise liegen nachstehend aufgeführte besonders lärmsensible öffentliche Einrichtungen:

Gemeindegebiet Gilching

- | | |
|----------------------|---|
| Ortsteil Geisenbrunn | - Kindergarten Geisenbrunn |
| Ortsteil Argelsried | - Montessori-Schule
- Senioren(pflege)haus Argelried |
| Ortsteil Neugilching | - Grundschule James Krüss
- Kindergarten Melchior-Fanger-Straße
- Kindergarten Waldstraße |

Gemeindegebiet Weßling

- | | |
|---------------------------|---|
| Ortsteil Weßling | - Kindergarten Regenbogen
- Grundschule Weßling |
| Ortsteil Oberpfaffenhofen | - ev. Kindergarten Sonnenblume
- Grundschule Oberpfaffenhofen
- Arbeiterwohlfahrt-Kindergarten Oberpfaffenhofen |
| Ortsteil Hochstadt | - Kindergarten, -grippe und -hort |

Bei vielen dieser Einrichtungen werden die Lärmgrenzwerte nach neuer Gesetzeslage wesentlich überschritten. Dies ergibt sich aus dem von der Gemeinde Gilching bei der *Lärmschutzberatung Steger & Piening* in Auftrag gegebenen und vom dortigen Herrn Steger (gleichzeitig Lehrbeauftragter an der Universität der Bundeswehr München) am 03.12.2007 vorgelegten Gutachten. Demnach gelten im Bereich von Schulen, Kindergärten, Altenheimen, Krankenhäusern tags ≤ 55 dB(A) und nachts ≤ 50 dB(A).

Allerdings ist hierbei vor allem auch für die Kindergärten die Lärmbelastung im Freibereich nicht gelöst. Für die Funktionsfähigkeit von Kindergärten ist ein Außenbereich von elementarer Bedeutung. Abgesehen davon ergibt sich aus den Unterlagen nicht, ob die EDMO sich auf die Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes bezieht und inwieweit überhaupt Ansprüche auf passiven Schallschutz anerkannt werden. Hinzu kommt, dass derzeit aufgrund des Fehlens des untergesetzlichen Regelwerks die Tagschutzzonen und die Nachtschutzzone nach dem neuen Fluglärmgesetz überhaupt nicht berechnet werden könnten.

Dieses Gutachten wurde seitens der Gemeinde Gilching auch dem Luftamt Südbayern zugeleitet.

7. Feinstaubbelastung

Bekanntermaßen wird die Feinstaubbelastung durch die Kerosin-Abgase und den Reifenabrieb von Flugzeugen erheblich erhöht. Wenn bereits jetzt an der Messstation bei Andechs, der einzigen Messstation des Landkreises Starnberg, an mehreren Tagen im Jahr eine Überschreitung von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ über den zulässigen Wert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen wird, ist mit einer zusätzlichen erheblichen Erhöhung der gesundheitsschädlichen Belastung durch Feinstaub zu rechnen, falls der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen für den allgemeinen Geschäftsreiseflugverkehr geöffnet würde. Die WHO rechnet damit, dass bereits eine Erhöhung um $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in der Luft eine Verkürzung der Lebenszeit der gesamten Bevölkerung um ein halbes Jahr bewirkt – und das sagt die WHO! Auch diese Belastung wird durch den Änderungsantrag der EDMO in keiner Weise herabgesetzt.

8. Trinkwassergefährdung

Der Flughafen Oberpfaffenhofen liegt direkt über einer der größten Tiefwasserrinnen von Bayern, der so genannten Gilchinger Schotterrinne. Aus den hier angelegten Brunnen wird das Trinkwasser von zigtausend Menschen der umliegenden Gemeinden geschöpft. Sowohl im Norden nach Alling als auch im Osten nach Germering sind diese Gebiete als Wasserschutzzonen ausgewiesen. Nur der unmittelbar den Flughafen umgrenzenden Bereich ist immer noch nicht als Wasserschutzzone IIIb ausgewiesen, obwohl das Wasserwirtschaftsamt München dieses schon mehrere Male gefordert hat. Wäre dies nämlich der Fall, so dürfte hier kein weiterer Ausbau des Flughafens geschehen. Das Wasser ist unser kostbarstes Gut, welches man nicht den Gefahren durch Verschmutzungsunfälle, z.B. durch Kerosinbetankungen oder durch chemische Reinigungsmittel aussetzen darf.

Für etwaige Unfälle wäre deshalb auch ein Notfallplan zu fordern.

9. Immobilienentwertung

Wie man jüngsten Verlautbarungen von mehreren regionalen Immobilienmaklern entnehmen konnte, würden die Immobilienpreise in den besonders betroffenen Ortsteilen von Gilching und Oberpfaffenhofen um bis zu 40 % tiefer anzusetzen sein. Wer kauft schon ein Haus, über dessen Dach die Einflugschneise in rund 100 m Höhe liegt und zu den Hauptverkehrszeiten alle 5 bis 10 Minuten ein Flugzeug fliegt? Eine vorsichtige Schätzung des Gesamtwertverlustes aller Häuser im Fünfseenland einschließlich Germering und Gauting kommt – bei einem „hochgefahrenen EDMO-Flugbetrieb“ auf einen Betrag von einer halben Milliarde Euro.

10. Enteignende Wirkung

Die Öffnung des Flughafens dürfte auch wegen eines Verstoßes gegen das nach Art. 14 des Grundgesetzes geschützte Eigentumsrecht unzulässig sein. Wie sich aus den verschiedenen Lärmgutachten ergibt, wäre durch den prognostizierten Flugverkehr in Verbindung mit dem Bodenlärm und den bereits vorhandenen Lärmquellen auf einigen bewohnten Grundstücken ein Dauerschallpegel von 70 dB (A) zu erwarten.

Damit wäre die Schwelle der Enteignung erreicht, die nur durch ein Vorhaben gerechtfertigt werden kann, das dem Wohl der Allgemeinheit im Sinne von Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG dient. Dies ist hier nicht der Fall.

11. Unverhältnismäßigkeit

Der von der EDMO vorgetragene Bedarf für eine Öffnung des Flughafens mag zwar für die luftverkehrsrechtlich erforderliche Planrechtfertigung ausreichen. Die notwendige Abwägung zwischen dem Interesse des Flughafens einerseits und den Schutzbelangen der betroffenen Bürger ist damit jedoch in keiner Weise präjudiziert (vgl. BVerwG Urteil vom 26.4.2007 AZ: 4 C 12.05 (RN 52)).

Ausschließlich private Verkehrsinteressen eines Flugplatzunternehmens reichen in der Regel nicht aus, um Lärmschutzbelange betroffener Anwohner zurückzustellen und sie auf Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen zu verweisen. Das Bundesverwaltungsgericht lässt diese Frage im Urteil vom 26.4.2007 RN 54 zwar dahingestellt.

Anders als im dort zugrunde liegenden Fall sind jedoch in Oberpfaffenhofen wegen der verschiedenen negativen Effekte bereits die wirtschaftlichen Interessen des Flughafenbetreibers zweifelhaft.

Auch sind die durch den Flughafen Oberpfaffenhofen drohenden Belastungen der Anwohner wesentlich gravierender als in Hamburg-Finkenwerder. Dort wird etwa fünfmal täglich ein Maximalpegel von 60 – 75 dB (A) und ein Dauerschallpegel von nicht mehr als 60,4 dB (A) erwartet und von etwa 27 Flugbewegungen pro Tag ausgegangen. Demgegenüber ist in Oberpfaffenhofen von einem Maximalpegel von mehr als 90 dB (A),

einem Dauerschallpegel von teilweise bis zu 70 dB (A) und teilweise mehr als 100 Flugbewegungen pro Tag auszugehen.

Mit einer Genehmigung des Antrags der EDMO würde hier den wirtschaftlichen Interessen des Flughafenbetreibers der ausschließliche Vorrang eingeräumt und zwar zum Nachteil der betroffenen Bevölkerung, die die Lasten zu tragen hat.

Eine Inkaufnahme dieser schwerwiegenden Belastungen der Anwohner, um die Flughafeninteressen zu befriedigen, wäre daher **völlig unverhältnismäßig**.