

Rechtsanwälte – Reichsgrafenstraße 16 – 79102 Freiburg

Regierungspräsidium
Freiburg
Abteilung 2
Herrn Joachim Lucht
79083 Freiburg im Breisgau

vorab per Telefax: 208-394200

F R E I B U R G

DR. MICHAEL BENDER
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

DR. FRANK BRÜNNER
Fachanwalt für Medizinrecht

DR. DOROTHEE LAXHUBER

CAROLIN SEN, LL.M.

M Ü N C H E N

DR. ALBRECHT PHILIPP
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Fachanwalt für Sozialrecht

DR. SEBASTIAN WEBER

www.bender-rechtsanwaelte.de
info@bender-rechtsanwaelte.de

6. Oktober 2015 (MB-02-02 / UC)

Bitte angeben

5467 / 15

**Flugplatz Freiburg – Plangenehmigungsverfahren für die Anpassung des Sicherheitsstreifens wegen des Baus der Stadtbahn Messe und für die Anpassung des Segelfluggeländes zur Entflechtung des Flugplatzverkehrs
Ihr Zeichen: 24-3846/02**

Sehr geehrter Herr Lucht,

wir zeigen die Vertretung der folgenden Vereine und Unternehmen sowie Einzelpersonen an:

- Bürgerinitiative Pro Flugplatz Freiburg e. V., Am Flugplatz Freiburg, Postfach 245, 79002 Freiburg
- Flugschule FFH Freiburg, Am Flughafen 11, 79108 Freiburg
- Herrn Udo Harter, c/o Flugschule FFH Freiburg
- Aeroclub Freiburg e. V., Am Flughafen 3, 79108 Freiburg
- Breisgauverein für Motorflug e. V., Am Flughafen 3 c, 79108 Freiburg

- Breisgauverein für Segelflug e. V., Am Flughafen 1, 79108 Freiburg
- Deutsche Experimentalflug Freiburg e. V., Flugplatz Freiburg, Hermann-Mitsch-Straße 15, 79108 Freiburg
- Sportfliegerclub C.F. Meerwein e. V., Am Flughafen 15, 79108 Freiburg
- Akademische Fliegergruppe Freiburg e. V., Am Flughafen 1a, 79108 Freiburg
- DynamicSpirit GmbH & Co.KG, Am Flughafen 8, 79108 Freiburg
- Haltergemeinschaft Maertin/Nutto, Mooswaldstr. 12, 79108 Freiburg
- Herr ..., 79199 Kirchzarten
- Herr ..., 79111 Freiburg

In der Bürgerinitiative Pro Flugplatz Freiburg e. V. sind unter anderem die oben genannten Vereine, Unternehmen und Privatpersonen als Mitglieder vereint. Die Flugschulen FFH und DynamicSpirit, die wir vertreten, sind am Flugplatz Freiburg tätig. Die Vereine betreiben Luftsport am Flugplatz Freiburg, und die Herren ... sowie die Haltergemeinschaft Maertin / Nutto haben auf dem Flugplatz-Areal Gebäude errichtet und nutzen sie gewerblich.

Die Akademische Fliegergruppe vertreten wir gemeinsam mit Herrn Kollegen Dr. Kukk, Stuttgart. Dessen Einwendungen vom 16.09.2015 liegen mir vor, wir beziehen uns auf sie und machen sie auch zum Gegenstand unseres Vortrags. Dies gilt insbesondere für die dort in mehrfacher Hinsicht monierte Unklarheit und Unvollständigkeit der Antragsunterlagen.

Unsere Mandanten erheben

Einwendungen

gegen den Antrag der Flugplatz Freiburg-Breisgau GmbH auf Erteilung einer Plangenehmigung. Sie lehnen die Planung ab.

Die Planung mindert die Flugsicherheit am Flugplatz Freiburg ganz erheblich, beeinträchtigt den Betrieb, führt zur Entwidmung eines großen Teils des Flugplatzgeländes, ohne dass es hierfür einen Grund gäbe, und sie ist zur „Entflechtung des Flugplatzverkehrs“ vollstän-

dig unnötig. Sie beeinträchtigt unsere Mandanten in der Nutzung des Flugplatzes, die ihnen durch gültige Verträge mit der Flugplatz Freiburg-Breisgau GmbH gestattet ist.

Die Einwendungen richten sich gegen den Antrag der Flugplatz Freiburg-Breisgau GmbH in der Fassung, wie er unseren Mandanten durch das Regierungspräsidium mit Schreiben vom 22.07.2015 zugestellt wurde. Mittlerweile haben die Geschäftsführer der Flugplatz Freiburg-Breisgau GmbH bei der Information der Flugplatznutzer am 31.08.2015 erklärt, dass die Planung überarbeitet werde. Das Regierungspräsidium werde geänderte oder vollständig neue Planunterlagen erhalten.

Soweit uns bekannt, hat das Regierungspräsidium die Planunterlagen bisher nicht erhalten. Gleichwohl wollen wir uns zur Planung äußern, und zwar auf dem Stand des Antrags auf Plangenehmigung vom 22.07.2015. Wir behalten uns die erneute Äußerung vor, sobald die Flugplatz Freiburg-Breisgau GmbH geänderte oder neue Antragsunterlagen vorlegt. Es dürfte dann auch das Anhörverfahren zu wiederholen sein.

I.

Inhalt des Antrags auf Plangenehmigung

1. Stand der Genehmigungen

Soweit den Einwendern bekannt, gilt aktuell für den Flugplatz Freiburg die Betriebsgenehmigung vom 08.10.2010 und der Planfeststellungsbeschluss vom 02.04.2009, beide erlassen vom Regierungspräsidium Freiburg.

2. Antrag

Inhalt des Antrags auf Plangenehmigung sind im Wesentlichen vier Änderungen:

- Teilweise Verkürzung des Sicherheitsstreifens von 60 Metern am Südende der Start- und Landebahn 16/34 (im Folgenden: SLB), um die Hindernisfreiheit der

Führung der Stadtbahn Neue Messe auf der West- und Nordseite der Madisonallee zu gewährleisten,

- Verlegung der Segelfluglandebahn sowie der Bahn für den Flugzeugschlepp 34 von der Westseite der SLB auf deren Ostseite, dort Schaffung einer weiteren Gras-Start- und Landebahn (im Folgenden entsprechend dem Gutachten AOM: Gras-SLB) nördlich des Mittelrollwegs zwischen Start- und Landebahn und Zurollweg sowie einer Gras-Landebahn für den Segelflug (im Folgenden: Gras-LB) südlich des Mittelrollwegs, Verlegung der Segelflug-Platzrunde vom Westen des Flugplatzes in den Osten, damit zusammenhängend Änderungen beim Hubschrauberanflug,
- Verlegung des Sprungkreises für die Fallschirmspringer in den Südosten des Platzes, und
- erhebliche Verkleinerung des Flugplatzgeländes im Westen durch Verlegung der Flugplatzgrenze auf eine Entfernung von weniger 50 Metern an den westlichen Rand der SLB.

3. Begründung des Antrags

- a) Begründet wird die Verkleinerung des Sicherheitsstreifens am südlichen Ende der Start- und Landebahn im Technischen Eignungsgutachten/Erläuterungsbericht von AOM, Stand: Mai 2015 (im Folgenden: Gutachten AOM) mit im Wesentlichen zwei Gründen:

Zum einen mit der Änderung der Führung der Bau der Stadtbahn Neue Messe durch Verlegung der Trasse auf die Flugplatzseite der Madisonallee. Damit soll eine Reduzierung des Sicherheitsstreifens am Südende der SLB begründet werden.

Zum anderen mit der angeblichen Verbesserung der Sicherheit auf dem Flugplatz durch Entflechtung bisher einander kreuzender Verkehre. So wird die Verlegung der Segelflugbahnen und – wohl auch; klar ist nicht, was hier kreuzen soll – des Fallschirm-Sprungkreises begründet.

Für die massive Verkleinerung des Flugplatzgeländes im Westen, die sich erst aus genauer Betrachtung der Lagepläne des Antrags aus dem Technischen Eigenschaftsgutachten AOM ergibt, findet sich weder ein Hinweis im schriftlichen Teil des Antrags noch eine Begründung, noch nicht einmal ansatzweise. Es ist also schon unklar, ob diese Reduzierung überhaupt Antragsgegenstand ist.

- b) Vollkommen unklar bleibt das Verhältnis des Antrags auf Plangenehmigung mit der Bebauungsplanung zum Bau eines neuen Fußballstadions auf dem Flugplatz („Neues Stadion am Flugplatz“, Plan-Nr. 2-74). Danach (frühzeitige Beteiligung im Juli 2015) soll das Fußballstadion samt Nebenanlagen auf die künftig entfallende Flugplatzfläche gebaut werden.

Es drängt sich auf, dass bei der Verlegung der Segelflughbahnen und des Fallschirmsprungkreises sowie der massiven Verkleinerung der Flugplatzfläche im Westen ein Zusammenhang mit der Stadionplanung besteht. Gleichwohl findet sich im gesamten Antrag kein Wort zu dieser Planung.

- c) Der Antrag auf Plangenehmigung entspricht in einem zweiten Punkt nicht dem aktuellen Stand der Bauleitplanung der Stadt. In dieser Planung (Stadtbahn Neue Messe, Plan-Nr. 5-96a, Stand frühzeitige Beteiligung Mai 2014, seither keine Änderung) ist vorgesehen, an dem Teil der Stadtbahnstrecke, der spitzwinklig durch die Achse der SLB und unter der An- und Abflugfläche im Süden verläuft, eine Bedarfshaltestelle für das Fußballstadion zu errichten. Diese Bedarfshaltestelle dient allein der Erschließung des Stadions durch den ÖPNV. Sie soll eine Länge erhalten, dass drei Stadtbahnwagen hintereinander aufgestellt werden können. Diese Bedarfshaltestelle steht ebenfalls in engstem Zusammenhang mit der Stadionplanung.

Auch diese Planung wird im Plangenehmigungsantrag nicht genannt. Es ist unklar, ob die Bedarfshaltestelle im Plangenehmigungsantrag überhaupt berücksichtigt ist. So ist unklar, ob die Hindernisfreiheit der Stadtbahn einschließlich der Oberleitungen (Schnittzeichnung Gutachten AOM, S. 15) überhaupt gewährleistet ist; die Stadtbahnanlagen mit der Bemaßung des Abstandes zu den Flugplatzanlagen sind in den Plänen des Antrags nicht enthalten, der Antrag insoweit unvollständig.

Vor allem aber würde die Bedarfshaltestelle nach dem aktuellen Entwurf des Bauungsplans Nr. 5-96a vollständig unter der An- und Abflugfläche der SLB in Richtung Süden liegen. Durch diese sachliche Unvollständigkeit des Antrags auf Plangenehmigung wird die eigentliche Tragweite der „Anpassung“ der Planfeststellung für den Flugplatz an die Stadtbahnplanung wesentlich verkürzt.

4. Beschränkte Aussagekraft des Gutachtens AOM

Grundlage des Antrags auf Plangenehmigung ist das Gutachten AOM. Aufgabe von AOM war die Planung des Flugplatzes entsprechend den Richtlinien für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen im Sichtflugbetrieb (NfL I 92/13) sowie anderer einschlägiger Regelwerke. Diese befassen sich mit der isometrischen Planung von Flugplätzen im Hinblick auf die Hindernisfreiheit.

Weder die Regelwerke noch das Gutachten AOM enthalten über diese isometrische Betrachtung hinaus Aussagen zu Auswirkungen der Planung, namentlich der Verlegung der Segelflughbahnen in die Flächen zwischen der SLB und dem Zurollweg und der Verlegung der Platzrunde, auf die Flugsicherheit und auf den Flugbetrieb. Aufgabe von AOM war allein die „Maximierung“ der nach Wegfall der westlichen Platzhälfte verbleibenden Flächen für den Flugbetrieb im Hinblick auf die Regelwerke zur Hindernisfreiheit.

II.

Unvereinbarkeit mit dem Flächennutzungsplan 2020 und mangelnde Erforderlichkeit

1. Flächennutzungsplan 2020

Der Antrag auf Plangenehmigung widerspricht dem Flächennutzungsplan 2020.

- a) Er ist, soweit er die Änderung der Stadtbahnführung Neue Messe auf die West-/Nordseite der Madisonallee voraussetzt, mit der im Flächennutzungsplan 2020, 4. Änderung, enthaltenen Führung der Stadtbahn entsprechend dem Bebauungsplan Nr. 5-96 auf der Ostseite der Madisonallee, entlang der Grenze zur Neuen Messe, unvereinbar. Bei dieser Stadtbahnführung bedarf es der Anpassung des Sicherheitsstreifens am Südende der SLB nicht.
- b) Die Aufhebung der Segelflugbahnen und des Sprungkreises für die Fallschirmspringer und der Wegfall der Flugplatzfläche westlich der SLB widersprechen der Darstellung der Luftverkehrsfläche im Flächennutzungsplan 2020 (zur Folge vgl. § 7 Satz 1 BauGB).

2. Keine kreuzenden Verkehre

Es gibt keinen Grund der Gewährleistung oder Verbesserung der Flugsicherheit oder des Flugbetriebs, die Segelflugbahnen auf die Ostseite der SLB zu legen. Darauf ist später zurückzukommen, lässt aber hier bereits die Erforderlichkeit dieser Absicht im planungsrechtlichen Sinne entfallen.

3. Planungsstand „Neues Stadion am Flugplatz“

- a) Die Planung dient objektiv ausschließlich der luftverkehrsrechtlichen Umsetzung der Planung eines Fußballstadions auf dem Flugplatz. Begründet wird die Planung aber anders und unter sorgsamster Aussparung dieses wahren Grundes. Die Stadionplanung wird noch nicht einmal erwähnt.

Der Antrag auf Plangenehmigung verfehlt deshalb offenkundig und für jeden erkennbar die eigentliche Zwecksetzung der Planung. So, wie sich die Lage der Dinge richtig darstellt, ist die Planung zum großen Teil nicht erforderlich im Rechtssinne. Mit anderen Worten: Eine Mogelpackung. Planungsrechtlich: Nicht erforderlich.

- b) Selbst wenn man die Stadionplanung zur Kenntnis nähme und der Antragsteller, die Flugplatz Freiburg-Breisgau GmbH, diese als Grund für die beantragten Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses 2009 einführt, bliebe die Planung nicht erforderlich:

Es ist aktuell völlig offen, ob das Fußballstadion wie bisher vorgesehen westlich in unmittelbarer Nähe der SLB gebaut werden kann. Es gibt hierzu Einwendungen und Gutachten von SFD Consultants, Wiesbaden, und von Prof.Dr. Hanke, Karlsruhe. Danach ist der Baukörper des Stadions mit der Sicherheit des Flugbetriebes am Flugplatz unvereinbar. Die Luftverkehrsbehörde teilt diese Einschätzung.

Solange der Flächennutzungsplan nicht geändert (16. Änderung) und der Bebauungsplan Nr. 2-74 nicht beschlossen ist, noch nicht einmal die „Planreife“ oder auch nur eine halbwegs gesicherte Aussicht besteht, dass der Stadionbau abwägungsfehlerfrei westlich der SLB festgesetzt werden kann – und das liegt fern! – besteht keinerlei Grund, die Segelflughäfen und den Sprungkreis westlich der SLB aufzuheben und erst recht nicht die Fläche westlich der SLB durch den Bau eines Zauns der Nutzung durch den Flugverkehr zu entziehen – einmal unterstellt, dass dieser Zaun überhaupt Antragsinhalt ist.

III.

Anpassung Stadtbahn Neue Messe

1. Keine Verlegung der Stadtbahntrasse „Neue Messe“ auf die Westseite der Madisonallee

Unabhängig von den Einwendungen gegen den Bau der Bedarfshaltestelle nach dem aktuellen Entwurf des Bebauungsplans Nr. 5-96a (dazu unten 3): Unsere Mandanten wenden sich gegen die Änderung des Bebauungsplans Nr. 5-96.

Dieser geltende Plan sieht den Bau der Stadtbahntrasse in ausreichender Entfernung vom Süden der SLB vor, nämlich ein ganzes Stück östlich der Madisonallee über die sog. „Beißschreckenkurve“ zunächst entlang der Bahnlinie und anschließend entlang der Grenze des Messegeländes..

Wird jetzt die Trasse so wie geplant auf die Westseite der Madisonallee verlegt, wird sie in unmittelbarer Nähe des Süden der SLB verlaufen. Sie schafft damit eine Gefahr für den Flugbetrieb, die durch die Hindernisfreiheit nicht ausgeräumt ist, denn die Stadtbahntrasse erhöht das Unfallpotential: Ein Flugzeug kann bei einem misslungenen Startversuch in Richtung 16, etwa nach Triebwerksausfall, nicht ausreichend vom Boden wegkommen oder über das Bahndende hinauschießen. Es würde dann in die Stadtbahntrasse geraten. Vor allem die Oberleitungen erzeugen ein Kollisionsrisiko. Das gleiche gilt für einen zu kurzen und zu niedrigen Anflug, auch hier z. B. wegen Triebwerksausfalls. Diese Risiken bestehen bisher nicht.

2. Zur Reduzierung des Sicherheitsstreifens am Süden der SLB

Soweit der bestehende Zaun (nach dem Gutachten AOM) in die Hindernisfreifläche hineinragt, wenden sich unsere Mandanten nicht gegen die begrenzte Verkleinerung des Sicherheitsstreifens am Süden der Start- und Landebahn. Dies jedoch nur dann, wenn diese Reduzierung notwendig ist, um die nach dem Planfeststellungsbeschluss 2009 verfügbare Startlaufstrecke 34 in vollem Umfang zu erhalten. Hier liegt, auch in Hinblick auf das Verhältnis von Hindernisüberschreitung und Bauaufwand durch Absenkung des Geländes, eine Ausnahme oder Befreiung näher.

Allerdings sind die Planunterlagen unvollständig. Zusätzlich zur Unklarheit über den Verlauf der Stadtbahn und die entsprechende Bemessung der Hindernisbegrenzungsfläche: Es ergibt sich nicht, in welchem Umfang der Sicherheitsstreifen beim Bau der Stadtbahntrasse westlich der Madisonallee – mit oder ohne Bedarfshaltestelle – reduziert werden soll. Es fehlt eine zeichnerische Darstellung.

Soweit die Reduzierung dazu dienen soll, die Hindernisfreiheit des bestehenden Zaunes zu gewährleisten, mit oder ohne Tieferlegung des Geländes, fehlt die erforderliche alternative Darstellung für den Fall, dass die Stadtbahntrasse nicht verlegt werden sollte.

3. Keine Bedarfshaltestelle unter der An- und Abflugfläche der SLB

Die Einwender wenden sich allerdings nachdrücklich gegen eine Planung, die im Ergebnis dazu führt, dass eine Bedarfshaltestelle für die Stadtbahn unter dem Anflug 34 und dem Abflug 16 der Start- und Landebahn zu liegen kommen soll.

- a) Diese Bedarfshaltestelle soll der Erschließung des Fußballstadions dienen. Die aktuelle Planung sieht vor, dass etwa 13.000 Stadionbesucher die Stadtbahn benutzen. Sie steigen über einen nicht näher definierten Zeitraum (mehrere Stunden) vor dem Spiel dort aus. Sie begeben sich anschließend unterhalb der An- und Abflugfläche zum Stadion. Nach dem Spiel sollen sich diese Stadionbesucher auf einer Freifläche in drei Gruppen / Blocks sammeln, die dann getrennt zu je einer der drei Haltestellen geführt werden, um das Stadion in verschiedene Richtungen zu verlassen. Dieser Vorgang soll sich zeitlich auf eine Stunde konzentrieren, während der im Wortsinne Tausende Stadionbesucher sich gleichzeitig unter der An- und Abflugfläche der SLB in Richtung Süden aufhalten.
- b) Diese Planung verstößt gegen den luftrechtlichen Planungsgrundsatz, dass Menschenansammlungen auf Flächen zu vermeiden sind, über denen Luftfahrzeuge unterhalb der Sicherheitsmindesthöhe fliegen. Dass diese allgemein bei Start- und Landung unterschritten werden darf (§ 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVO), ist allein dadurch gerechtfertigt, dass die „unnötige Gefährdung von Personen und Sachen“ (§ 6 Abs. 1 Satz 2 LuftVO) planerisch strikt vermieden wird.

Dieses Gebot ist hier durch den Ausschluss von Personenansammlungen unter der An- und Abflugfläche der SLB umzusetzen.

Die im Gegenteil bewusst herbeigeplante und zielgerichtete Konzentration von – das ist zu wiederholen – Tausenden von Stadionbesuchern unter dem An- und Abflug ist mit der Sicherheit des Luftverkehrs vollständig unvereinbar.

Es ist unseren Mandanten bekannt, dass die Bedarfshaltestelle für das Stadion nicht Inhalt der Anpassungsplangenehmigung ist. Jedoch ist es völlig ausge-

geschlossen, eine derartige Konfliktlage jetzt zu ignorieren. Ist diese Planung luftverkehrsrechtlich ausgeschlossen, jedoch anderweit beabsichtigt, ist der vorliegende Antrag auf Plangenehmigung nicht erforderlich.

- c) Im Gutachten AOM findet sich zu alledem nichts.

IV.

Keine „Anpassung des Segelfluggeländes zur Entflechtung des Flugplatzverkehrs“

Unsere Mandanten lehnen die im Antrag sogenannte „Anpassung des Segelfluggeländes zur Entflechtung des Flugplatzverkehrs“ vollständig ab.

1. „Anpassung“?

Vor Erörterung der euphemistisch sogenannten „Anpassung“ ist deren erhebliche Tragweite klarzustellen:

Es geht um nicht weniger als um den vollständigen Fortfall der Segelflugbahnen westlich der SLB. Die Segelflugbahnen sollen Teil eines neuen Bahnsystems zwischen SLB und Zurollweg, geteilt durch den Mittelrollweg, werden, mit einer Gras-SLB nördlich und einer Gras-LB südlich des Mittelrollwegs. Unabhängig davon, dass diese Bahnen möglicherweise nicht schädlich sind: Diese Bahnen sind zur Übernahme des Segelflugbetriebs vollständig untauglich.

Wie der Betrieb der Gras-SLB und der Gras-LB flugbetrieblich aussehen soll, ist unklar.

Zunächst beim Start, der nach dem Planfeststellungsbeschluss 2009 nur in Richtung 34 in Frage kommt: In den Planzeichnungen wird die südlich des Mittelrollwegs geplante Bahn als „Gras-Landebahn“ für Segelflugzeuge bezeichnet. Im Gutachten

AOM ist dagegen die Rede davon, dass diese südliche Gras-Landebahn auch für den Flugzeugschleppstart genutzt werden soll. Es ist bereits unklar, wie sich diese Vorstellung damit vereinbaren lässt, dass nach eigener Einschätzung vom AOM die Hinderisfreiheit für den Motorflugbetrieb im Süden nicht gegeben ist. Allerdings scheiden beide Bahnen auch aus anderen Gründen aus; dazu unten. Beide Bahnen Gras-SLB und Gras-LB verschlechtern die Betriebsbedingungen massiv.

Auch bei der Landung bestehen teils Unklarheiten, teils sind massive Verschlechterungen bereits erkennbar. Die Segelflugzeuge sollen in beide Richtungen entweder auf einer neuen Gras-LB südlich des Mittelrollweges von 400 m Länge oder auf der neuen Gras-SLB nördlich des Mittelrollweges landen. Damit ist also eine Landefläche „hintereinander“, offenbar gestaffelt, vorgesehen. Anfliegende Segelflugzeuge müssen deshalb entweder auf ein vorher gelandertes Segelflugzeug „zulanden“, ohne Platz „nach hinten“ zu haben, oder ein gelandetes Segelflugzeug in wenigen Metern Höhe überfliegen. Beides ist mit Sicherheitsrisiken verbunden, im Vergleich zu der bisher ohne weiteres bestehenden Möglichkeit der Landung „nebeneinander“. Außerdem ist der praktisch verfügbare Landekorridor viel schmaler als der bisher verfügbare. Dies erhöht die Sicherheitsrisiken bei der Landung von Segelflugzeugen mit großer Spannweite und im Schulbetrieb, bei der dann oft der Fluglehrer eingreifen muss, damit die Begrenzung der Landebahn eingehalten wird. Dass damit der Motorflug zusätzlich erheblich beeinträchtigt wird, dazu unten.

Darüber hinaus gilt eine neue östliche Segelflug-Platzrunde in unklarem Verhältnis zum Hubschrauber-Anflug.

2. Vermeidung kreuzender Verkehre?

Diese Verlegung der Segelflugbahnen soll der Vermeidung bisher kreuzender Verkehre dienen. Diesen kreuzenden Verkehr gibt es sicherheitsrelevant nicht. Seine Vermeidung durch die Verlegung erhöht im Gegenteil die Risiken für die Flugsicherheit.

- a) Aus dem Gutachten AOM ergibt sich nur ein angeblich kreuzender Verkehr, der durch den Fortfall der Segelflugbahnen westlich der SLB künftig vermieden wä-

re: Dies sei der Boden (!)-Transport der Segelflugzeuge aus dem Hallenbereich östlich der SLB zu den Segelflugbahnen westlich der SLB.

Das ist teilweise richtig: Es gibt keinen anderen „kreuzenden Verkehr“ am Flugplatz Freiburg.

- b) Dieser „kreuzende Verkehr“ ist im Flugbetrieb kein Problem. Der Bodentransport der Segelflugzeuge findet je nach aktiver Startrichtung nördlich oder südlich der SLB statt. Bei der Querung der Achse der SLB wird selbstverständlich auf den an- und abfliegenden Motorflugverkehr geachtet. Die ständige Funkverbindung des Bodentransports auf der Tower-Frequenz zur Luftaufsicht und zu den Motorflugzeugen im Anflug oder am Boden ist gewährleistet – was im Gutachten AOM verkannt wird.

In den letzten Jahrzehnten hat dieser Bodentransport im Betriebsablauf keinerlei Schwierigkeiten verursacht, und erst recht keine Sicherheitsprobleme. Gegenteilige Annahmen entbehren jeder Grundlage und widersprechen der Realität des Flugbetriebes in Freiburg. Sollte die Funkverbindung bisher in der Regelung des Flugplatzverkehrs nach § 21a LuftVO nicht vorgeschrieben sein, wäre deren Ergänzung vollkommen ausreichend. Praktiziert wird sie derzeit ausnahmslos.

- c) Sollte der Grund für die Anpassung hingegen die Planung eines neuen Fußballstadions auf dem Flugplatz sein, so ist dieser Grund bisher nicht genannt.

Diese „Anpassung“ käme vollständig zur Unzeit, dies ist bereits ausgeführt. Es ist derzeit völlig unklar, ob die Bebauungsplanung für das Fußballstadion so wie bisher betrieben bis zum Satzungsbeschluss gebracht werden kann. Die Stadionplanung kann also die „Anpassung“, noch dazu mit deren erheblicher Tragweite, derzeit nicht rechtfertigen.

- d) Stattdessen verursacht die Verlegung der Segelflugbahnen und der Platzrunde für die Segelflieger ihrerseits neue kreuzende Verkehre, die allesamt unter Aspekten der Flugsicherheit wesentlich schwerer wiegen also der Bodentransport von Segelflugzeugen um die SLB herum. Darauf ist zurückzukommen.

3. Erhebliche Erhöhung der Sicherheitsrisiken des Flugbetriebs durch Lage und Dimensionierung der Bahnen

Die „Anpassung“ wird die Sicherheit des Flugbetriebs beeinträchtigen, und zwar ganz erheblich. Dies schon durch die Verlegung der Segelflughbahnen und deren zu geringe Dimensionierung.

- a) Nicht klar ist die Bemessung (Länge) der Gras-SLB und der Gras-LB. Eine Schwelle ist nur für den Anflug 16 auf der Gras-SLB eingezeichnet. Ansonsten muss wohl davon ausgegangen werden, dass das Ende der Bahn jeweils auch der Schwelle entspricht.
- b) Dies zugrunde gelegt: Die Gras-LB südlich des Mittelrollweges ist für den Flugzeugschlepp in Richtung 34 untauglich. Die Bahn ist zu kurz.

Die Startrollstrecke von 400 m ist deutlich kürzer als die bisherige nach dem Stand des Planfeststellungsbeschlusses 2009 (600 m). Die Bahnlänge von 400 m genügt für schwerere Segelflugzeuge (Einsitzer mit Spannweiten über 15 m, womöglich mit Wasserballast, Doppelsitzer im Schulbetrieb oder bei doppel-sitzig geflogenen Leistungsflügen) nicht. Namentlich unter schlechteren Bedingungen (niedrige Dichtehöhe bei Warmluft und hoher Luftfeuchtigkeit, keine ausreichende Gegenwindkomponente) ist die Bahn zu kurz.

- c) Der Start von Segelflugzeugen per Flugzeugschlepp auf der geplanten Gras-SLB nördlich des Mittelrollweges ist mit erheblich erhöhten Risiken verbunden.
 - aa) Die Verlegung der Bahn nach Norden, also zur nördlichen Grenze des Flugplatzes, in Richtung Granadaallee und zum Mooswald, verkürzt die effektive Startstrecke erheblich. Die Gras-SLB wird für den sicheren Start namentlich von schwereren Segelflugzeugen, Doppelsitzern (doppelsitzig geflogen) und von Einsitzern mit größerer Spannweite (offene Klasse) und / oder mit Wasserballast und unter schlechteren Bedingungen (siehe oben), nicht mehr ausreichen. Die Chance, einen Start risikolos abbrechen zu können, ist im Vergleich zur bisherigen Startbahn 34 ganz erheblich einge-

schränkt. Bei warmer und feuchter Luftmasse und schwacher Gegenwind- oder gar Rückenwindssituation sind Schlepstarts mit größeren und schweren Segelflugzeugen in massives Sicherheitsrisiko.

Die Risiken steigen nochmals, wenn weniger erfahrene Piloten starten wollen. Die Verlegung der Startbahn erschwert deshalb den Schulbetrieb der Vereine massiv und unzumutbar. Viel schneller als bisher muss der Fluglehrer eingreifen – was den Nutzen von Schulflügen stark einschränkt.

Die Zahl der risikolos „fliegbaren“ Tage wird stark reduziert.

- bb) Die Risiken werden nicht gemindert, indem die geplante Gras-SLB im Wesentlichen gleich lang bleibt. Dies ist schon nicht ganz klar.

Entscheidend ist aber, dass das „Umfeld“ der Gras-SLB vollständig anders ist als der vorhandenen Startbahn 34. In Startrichtung 34 ist die zur Verfügung stehende Flugplatzfläche derzeit schlicht 600 m länger. Bei Startschwierigkeiten besteht bisher ausreichend Platz. Nach der Änderung nicht mehr. Hier sind Unfälle vorprogrammiert.

- d) Auch die Bahnbreite wird erheblich vermindert. Dies wirkt sich zunächst beim Start Risiko erhöhend aus:

- aa) Die seitlich zur Verfügung stehenden Flächen sind bei der bestehenden Segelflug-Startbahn viel größer. Seitlich in östliche Richtung besteht zur SLB aktuell ein Achsabstand von 100 m, effektiv von 70 m.

Der Abstand zur Segelfluglandebahn (Achsabstand) beträgt aktuell 50 m. Der tatsächlich zur Verfügung stehende Platz in Richtung Westen ist aber entscheidend größer, er liegt am Nordende der aktuellen Segelflugstartbahn bei über 230 m. Er ist effektiv nutzbar.

In der künftigen Planung schrumpft der Achsabstand (dann westlich) auf 60 m in Richtung zur SLB und auf gerade einmal 32,5 m zur Mitte des Zurollweges. Effektiv sind das Freiflächenbreiten von 45 m und 18,5 m (!).

- bb) Beim Start ist weiter zu beachten, dass schwere Segelflugzeuge nach dem Anrollen fast nicht steuerbar sind, also mit einem Ausbrechen gerechnet werden muss, mit entsprechendem Schadenpotential. Bei der Landung ist jede Landung ein wenig neben der Mittellinie gefährlich.

Die geplante Gras-SLB ist einfach zu eng für einen sicheren Flugbetrieb.

- e) Die fehlende Breite wirkt sich auch und vor allem bei der Landung aus:

- aa) In beiden Start-/ Landerichtungen besteht das Problem, dass die tatsächlich zur Verfügung stehende Breite der Landebahn kaum über die förmlich zu genehmigende Breite von 30 m hinausgeht. Möglichkeiten, bei der Landung seitlich auszuweichen und versetzt zu landen, gibt es praktisch nicht.

Völlig und entscheidend anders ist dies bisher. Die Segelffluglandebahn liegt 150 m (Achsabstand) von der SLB entfernt. Diese Entfernung erlaubt materiell sogar den Parallelbetrieb von Segelfflug-Landebahn und SLB (vgl. Nr. 4.1.3 der Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb, NfL I 92/13). Der in der Planung vorgesehene Abstand hingegen beträgt deutlich weniger als die Hälfte, nämlich 60 m.

- bb) Erste Folge ist die Änderung des Start- und Landebetriebs. Bisher ließen die Abstände zwischen SLB und den Segelfflugbahnen einen eng gestaffelten Start- und Landebetrieb von Motor- und Segelfflugzeugen zu. Bei der Verlegung der Segelfflugbahnen an die SLB wird eine enge Staffelung zu einem Sicherheitsrisiko.
- cc) Zurück zum „reinen“ Segelfflug: Die zeitlich simultane Landung von Segelfflugzeugen kommt häufig vor. Denn die Fortsetzung eines Segelffluges hängt von der Existenz von Aufwind ab. Fallen thermische Aufwinde weg, sind davon alle in der Luft befindlichen Segelfflugzeuge betroffen, und es gibt nicht selten eine „Massenlandung“ von Segelfflugzeugen. Dies ist von AOM nicht berücksichtigt.

Wie dargestellt, liegt die Lösung nicht in der Staffelung landender Segelflugzeuge in der Bahnachse, womöglich über den Mittelrollweg hinaus auf die nördliche Gras-SLB (in Landerichtung 34) oder die südlich liegende Gras-LB (bei Landerichtung 16). Hierzu müssten landende Segelflugzeuge kurz landen oder andere, bereits gelandete, überfliegen. Dies ist stets mit einer Minderung der Flugsicherheit verbunden und betrieblich unerwünscht, im Ausbildungsbetrieb gar unzulässig.

Hinzu kommen Rückwirkungen auf den Motorflugbetrieb: Die geplante Lage der Segelflughbahnen und die Enge erzeugt die Notwendigkeit, dass bei der zeitlich eng aufeinander folgenden Landung mehrerer Segelflugzeuge diese aus der Landebahn herausrollen müssen, und da bleibt nur der Zurollweg. Damit sind aber Rollbewegungen von Motorflugzeugen ausgeschlossen, der Bodenbetrieb steht still.

- dd) Nebenbei: Die Breite der Landebahn von 30 m ist keineswegs ein Luxus. Im Planfeststellungsbeschluss 2009 ist diese Breite ausdrücklich vorgeschrieben, da die Richtung der Bahnen (16/34) nicht der Hauptwindrichtung am Flugplatz Freiburg entspricht und deshalb die Flugzeuge für eine sichere Landung mehr Platz brauchen.

- f) Ein Sicherheitsrisiko wie auch eine erhebliche Betriebserschwerung liegt im fast vollständigen Fortfall von Aufstellflächen für die Segelflugzeuge. Aufstellflächen sind für einen geregelten und zügigen Flugbetrieb unabdingbar. Sie erlauben eine zeitlich ausreichende und sorgfältige Startvorbereitung, bei denen Segelflugzeuge bauartbedingt „im Weg liegen“.

Bisher gibt es südlich der Segelflug-Schleppstrecke 34 eine halbwegs auskömmliche Aufstellfläche. In der aktuellen Planung sind Aufstellflächen nicht enthalten, weder für den Start in Richtung 34, noch für den Start in Richtung 16, insoweit auf der SLB.

4. Neue Kreuzungsvorgänge

Im Übrigen ist völlig unklar, wieso die Verlegung der Segelflugbahnen auf die Ostseite der SLB Kreuzungsvorgänge ausschließen oder auch nur minimieren soll. Das Gegenteil ist der Fall, Kreuzungsvorgänge werden gegenüber der bisherigen Lage vervielfacht.

- a) Die erste, sicherheitsrelevante Kreuzungssituation wird durch den Mittelrollweg begründet. Der Mittelrollweg ist für schwere Motorflugzeuge und Flugzeuge mit Spannweite > 15 m (das sind übrigens fast alle Motorsegler!) erforderlich, die nicht den Zurollweg zu den Schwellen 34 oder 16 nutzen können. Diese müssen für Start und Landung den Mittelrollweg benutzen und beim Start vom Mittelrollweg aus auf der SLB zur Schwelle rollen (Backtrack).

Motorflugzeuge, die den Zurollweg nutzen, müssen die Anfluggrundlinie der Segelflugbahnen queren. Auf denen soll Flugzeugschlepp stattfinden und Landebetrieb, das eine sicher, das andere potentiell kreuzend, und zwar nicht im Bodenbetrieb, sondern in der Luft.

Das Risikopotential dieser Kreuzung ist unvergleichlich höher als dasjenige, das vermieden werden soll.

- b) Die Verlegung der Bahnen, die die Segelflugzeuge nutzen sollen, auf die Ostseite der SLB bedingt die Verlegung der Segelflug-Platzrunde ebenfalls in den Osten.
 - aa) Auf der Ostseite des Flugplatzes liegt schon bisher der Anflug für die Hubschrauber. Hier können sich angesichts des bauartbedingten Vorrangs der Segelflugzeuge übrigens erhebliche Betriebsbehinderungen für den Hubschrauberbetrieb, namentlich dem Rettungshubschrauber, ergeben.
 - bb) Auch die Gyrokopter benutzen den Hubschrauber-Anflug. Sie befinden sich regelmäßig über den Segelflugzeugen, die sich zur Landung einordnen. Die Gyrokopter wiederum leiten bauartbedingt und zur Erreichung einer guten Landeeinteilung ihrerseits im Quer- und Endanflug einen steilen Sinkflug

ein. Wird die Segelflug-Platzrunde nun in dieses Areal verlegt, „fallen“ die Gyrokopter gewissermaßen von oben in den Luftraum hinein, den die landenden Segelflugzeuge benutzen.

Damit entsteht ein weiteres massives Sicherheitsrisiko: Die Sicht der Piloten der sinkenden Gyrokopter ist eingeschränkt, sie können „nach unten“ nur schwer Segelflugzeuge ausmachen. Und die Segelflieger haben keine Möglichkeit, in der Landephase den Luftraum auch nach oben abzusuchen – abgesehen davon, dass sie bauartbedingt ihren Anflug nicht abbrechen können.

- c) Bei der Platzrunde ergibt sich ein weiteres Gefahrenpotential: Die Achsen der Anflüge der Motorflugzeuge und der Segelflugzeuge rücken erheblich näher aneinander. Je nach Größe des Motorflugzeugs können sich im Anflug Flächenendwirbel bilden, die das nachfolgende Segelflugzeug gefährden.

Noch vor einigen Monaten hat sich an einem anderen Flugplatz ein Unfall ereignet, in dem eine Jodel DR 300/400, besetzt mit vier Personen, hinter einer Antonov AN 2 im Endanflug war. Obwohl eine Jodel kein kleines Flugzeug ist, hat sie der Wirbelschleppe der AN 2 nicht standgehalten und ist über die Fläche abgekippt. Vier Tote, Totalverlust des Flugzeugs.

Es gibt genügend größere Motorflugzeuge (und Jets), die den Flugplatz Freiburg anfliegen. Man sollte solche Gefahren meiden, und nicht provozieren.

- d) Zu alledem findet sich im Gutachten AOL nichts. Jedenfalls ist jeglicher angeblicher Sicherheitszuwachs durch die „Anpassung“ ausgeschlossen.

5. Sicherheitsrelevante Beeinträchtigungen der Betriebsabläufe

Gleichermaßen sicherheitsrelevant sind die Betriebsabläufe, die durch die „Anpassung“ beeinträchtigt werden. Die Beeinträchtigung von Betriebsabläufen ist regelmäßig die erste Ursache einer Kette, an deren Ende ein Unfall steht.

Und: Namentlich der Motorflugbetrieb wird erheblich behindert.

- a) Auf der SLB einerseits, der Gras-SLB und der Gras-LB für den Segelflug andererseits soll ein Parallelbetrieb unzulässig sein. Dies ist zwar nach der geltenden Betriebsgenehmigung vom 08.10.2010 ebenfalls so (Regelung des Flugplatzverkehrs, Ziffer 1.3: „Gleichzeitiger Betrieb auf der Hartbahn wie auch auf den Grasbahnen ist untersagt.“). Jedoch hat das Verbot des Parallelbetriebes für die geplante Gras-SLB und Gras-LB eine völlig andere und viel weitergehende Tragweite. Bisher ist ein eng gestaffelter Betrieb möglich, künftig nicht mehr.

Was Parallelbetrieb oder „gleichzeitiger Betrieb“ in der Praxis des Flugbetriebs bedeutet, steht nicht gewissermaßen meter- oder sekundengenau fest. Denn entscheidend ist die Einschätzung der Piloten, wann sie kurz versetzt zu einem landenden Flugzeug auf der Parallelbahn oder einem vorab gestarteten Flugzeug starten können. Dies ist von der Wetterlage des Tages, den betroffenen Flugzeugtypen und Baumustern, deren Geschwindigkeit, vor allem aber von den Distanzen abhängig.

Durch die erhebliche Verengung der Platzverhältnisse wirkt sich damit das Verbot gleichzeitigen Betriebs der parallelen Bahnen wesentlich gravierender aus, da die verantwortliche Einschätzung des nachfolgenden Piloten ihm eine längere Wartezeit gebietet, um ausreichende Entfernungen zu gewährleisten.

- b) Vor allem neu und schwerwiegend ist die Beeinträchtigung der Nutzung der Zurollwege.

Deren Betrieb ist untersagt, wenn die Gras-SLB oder die Gras-LB benutzt wird. Dies geht so weit, dass der Anflug eines Segelflugzeuges ab Beginn der Landeinteilung im Gegenanflug der Platzrunde die Benutzung des Zurollweges durch Motorflugzeuge ausschließt.

- aa) Dies ist eine erhebliche Beeinträchtigung des Flugbetriebes für die Motorflugzeuge: Befindet sich ein Segelflug jenseits der sogenannten Position im Gegenanflug, muss das Motorflugzeug auf dem Vorfeld warten, bei laufendem Motor und startbereit. Es steht also nicht, wie bisher, an der Schwelle.

Erst, wenn das Segelflugzeug die Landung abgeschlossen hat und mit abgelegter Fläche steht, kann der Motorflieger den Zurollweg nutzen, um überhaupt erst zur Schwelle zu rollen – vorausgesetzt, es befindet sich nicht bereits das nächste Segelflugzeug an der Position.

- bb) Zuvor gibt es ein erhebliches Sichtproblem: Bei der Ostplatzrunde nähern sich die Segelflugzeuge dem rollenden oder an der Schwelle zum Start bereiten Motorflieger von hinten. Der Motorflieger kann das Segelflugzeug, das seinen Start blockiert, praktisch nicht sehen. Er ist allein auf Funk-Positionsmeldungen angewiesen. Damit steigen aber die Anforderungen an die Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Funkmeldungen anfliegender Segelflieger. Unterlaufen hier auch nur minimale Fehler, kommt es ungewollt und kaum vermeidbar zum Parallelbetrieb.
- c) Der Verlust der Aufstellflächen für die Segelflugzeuge tut ein Übriges. Er verlängert die Startphase der Segelflugzeuge, die „gleichzeitiger Betrieb“ ist und die Benutzung der SLB sperrt.
- d) Nicht berücksichtigt sind die Notwendigkeiten des Ausbildungsbetriebs.

Die Betriebsabläufe am Flugplatz Freiburg werden durch die „Anpassung“ wesentlich komplexer. Dies sieht AOM selbst, da eine umfängliche Funkbereitschaft vorgesehen ist, mit einer Vielzahl künftig meldepflichtiger Vorgänge und Abläufe. Insgesamt wird die „Anpassung“ den Schul- und Ausbildungsbetrieb der gewerblichen Flugschulen und der Vereine massiv erschweren.

- e) Eine wesentliche Betriebserschwerung folgt auch aus dem Fortfall von Abstellflächen für Motorflugzeuge. Soweit diese durch Flächen kompensiert werden, die nur unter Zuhilfenahme von Zugfahrzeugen mit Schubstange (!) genutzt werden sollen, hat die Planung vollständig jeden Realitätsbezug verloren. Wie soll man sich denn das an einem Verkehrslandeplatz vorstellen, und wer soll diesen Zusatzaufwand bezahlen?
- f) Unklar ist das Verhältnis der Segelflugzeuge in der neuen Ost-Platzrunde zum Hubschrauber- und Gyrokopter-Betrieb. Zu den Gefahren durch rasch sinkende

Gyrokopter ist bereits vorgetragen. Aber auch namentlich die Auswirkungen auf den Rettungsflug sind den Genehmigungsunterlagen nicht zu entnehmen.

Sicher ist allerdings, dass sich der Betrieb des Rettungshubschraubers wesentlich erschwert und aufwändiger gestaltet, da sich die Hubschrauber jetzt die (Prozeduren für Flächenflugzeuge einhalten müssen. Rettungshubschrauber, die von den Heliports an den Krankenhäusern auf den Flugplatz und in die Halle der DRF gebracht werden sollen, müssen jetzt die SLB „benutzen“. Die „Rollwege“ (Schwebeflug) des Hubschraubers vom Landepunkt zur Halle der DRF und damit die notwendigen und spritfressenden Schwebeflüge werden wesentlich verlängert.

6. Beeinträchtigung des Motorflug- und insbesondere des Ausbildungsbetriebs

Aus allen diesen Folgen der „Anpassung“ ergeben sich gravierende Verschlechterungen der Bedingungen für den Flugbetrieb, und insbesondere für die gewerblichen Flugschulen wie FFH und DynamicSpirit.

Die entstehende Enge auf dem Flugplatz, die Nähe der SLB, des Zurollweges und der Segelflughbahnen zueinander verhindert, die Flugbewegungen eng zu staffeln. Durch „blockierende“ Segelflugzeuge bei einem langwierigen Startvorgang oder im Anflug bleiben die Motorflugzeuge erheblich länger am Boden, und zwar regelmäßig mit laufendem Motor.

Damit steigen die Kosten des Flugbetriebs erheblich. Dies wiederum schlägt auf die Flugschüler, also die Kunden der Flugschulen, durch. Denn die Flugschulen müssen die sog. Blockzeiten am Boden mit laufendem Motor berechnen, die Ausbildungskosten steigen. Damit sinkt die Wettbewerbsfähigkeit der Flugschulen am Freiburger Flugplatz.

Insgesamt wird die Frequenz der Flugbewegungen erheblich sinken.

7. Überschreitung des Aufgabenbereichs der Luftaufsicht

- a) Durch den erheblichen Zuwachs an Komplexität wird – dies wird im Antrag auch eingeräumt – die Bedeutung der Luftaufsicht erheblich gesteigert. Eine Vielzahl von neuen Vorgängen und Abläufen ist meldepflichtig. Die Luftaufsicht wird in erheblich höherem Maße beschäftigt sein, der Funkverkehr stark ansteigen.
- b) Dieser Zuwachs an Koordinierungsaufwand lässt sich mit der Aufgabe der Luftaufsicht, die Luftfahrzeugführer lediglich zu informieren und ansonsten im Falle von Gefahren einzuschreiten, nicht mehr vereinbaren. Vielmehr schlägt der Zuwachs an Aufgaben für die Luftaufsicht qualitativ um in die Aufgaben einer Flugverkehrskontrollstelle, deren Einrichtung weder beabsichtigt noch erwünscht oder realistisch möglich ist.
- c) Hinzu kommt ein Wirtschaftlichkeitsproblem: Es ist zu erwarten, dass der auf dem Tower erforderliche Personaleinsatz erheblich ansteigen wird, und damit die Kosten der Luftaufsicht. Diese Kosten sollen dann wohl über die Landegebühren gedeckt werden – wie sonst. Damit erhöhen sich die Kosten des Flugbetriebs und damit die Kostensituation namentlich der Flugschulen am Platz. Darin liegt eine zusätzliche Verschlechterung von deren Wettbewerbsposition und damit eine erhebliche Beeinträchtigung.

8. Keine Plangenehmigung ohne vorherige Regelung des Flugplatzverkehrs in der Betriebsgenehmigung nach § 6 LuftVG

- a) Insgesamt ergibt sich aus Gutachten AOM nahezu nichts zu den nun erforderlichen Abläufen am Flugplatz. Damit sind wesentliche sicherheitsrelevante Fragen offen. Offen sind auch die Betroffenheiten der Flugplatznutzer (zur Relevanz unten VII).

Um die betrieblichen Vorgänge zu erfassen, müssten die je verschiedenen Konstellationen der Bahnbenutzung je nach Baumuster des Luftfahrzeuges und je nach Startrichtung dargestellt werden, und zwar im Verhältnis zur jeweiligen La-

ge anderer Luftfahrzeuge am Boden und in der Luft. Die Geschäftsführer der Flugplatz GmbH haben diese Defizite in der Besprechung am 31.08.2015 eingeräumt.

Nur so lässt sich die erheblich angestiegene Beeinträchtigung des Flugbetriebs durch die veränderte Tragweite des Verbots des Parallelbetriebs bemessen.

- b) Für die Plangenehmigung – oder eine Planfeststellung – bedeutet dies: Sie kann nicht ergehen, solange nicht die Betriebsgenehmigung nach § 6 LuftVG geändert ist. Denn in ihr ist der Flugplatzverkehr zu regeln, § 21a LuftVG.

Zwar erlaubt § 8 Abs. 6 LuftVG eine andere Reihenfolge. Das Gebot der Problembewältigung in der Planfeststellung bleibt aber bestehen, und wenn sich ein Antrag auf Plangenehmigung oder Planfeststellung in seinen Folgen wesentlich nur erlauben lässt, wenn der Betrieb und dessen Änderungen erfasst werden: Dann ist die Änderung der Betriebsgenehmigung vorrangig.

Es wird sich bei der Erstellung der Regelung des Flugplatzverkehrs womöglich ergeben, dass die Änderung der Flugplatzgenehmigung nach § 8 LuftVG nicht zulässig ist. Hierfür spricht hier einiges.

Die Regelung des Flugplatzverkehrs ist Inhalt der Betriebsgenehmigung nach § 6 LuftVG vom 08.10.2010. Diese muss geändert werden, und zwar vor der Plangenehmigung.

V.

Kein Entfall des Fallschirm-Sprungkreises

Im Antrag zur „Anpassung“ ist ein Fallschirm-Sprungkreis im Südosten des Platzgeländes vorgesehen. Der Antrag führt bei richtigem Verständnis zum vollständigen Entfall des Fallschirmsprung-Betriebs am Flugplatz Freiburg.

Wie im Antrag selbst eingeräumt wird, entspricht das Ausmaß dieses Sprungkreises bereits nicht den geltenden Vorschriften, sondern ergibt sich aus irgendeiner unklaren und zusammengeschusterten Mittelung.

Jedoch ist selbst dieser so bemessene Sprungkreis völlig illusorisch. Er kann nicht sicher benutzt werden. Er befindet sich zwischen dem Zurollweg und der neuen Gras-LB für Segelflugzeuge, nördlich von ihm liegt die Halle der DRF für den Rettungshubschrauber, südlich in engstem Abstand die Stadtbahntrasse samt Oberleitungen, und östlich die Wendeschleife der Stadtbahn. Allenfalls überaus erfahrene Springer können diesen Sprungkreis nutzen, aber auch diese mit erheblich höherem Risiko. Für den Breisgauverein für Fallschirmsport ist dieser Sprungkreis nicht annehmbar. Für Ausbildungszwecke ist er vollständig untauglich.

Wie sich der Sprungbetrieb insgesamt in den Platzbetrieb einordnen soll (auch hier: Verbot des Parallelbetriebs), bleibt völlig unklar. Es ist sicher, dass der Sprungbetrieb nur bei Motorenstillstand (!) während des Sprungs zulässig sein wird. Damit wird der Motorflug erneut massiv beeinträchtigt.

Den Antragsunterlagen lässt sich zur Risikoeinschätzung auch insoweit nichts entnehmen, wohl aber die eigene Einschätzung höchster Anforderungen bei der Benutzung. Der geplante Sprungkreis ist wertlos und für den übrigen Flugbetrieb unzumutbar.

VI.

Keine Entwidmung wesentlicher Flächen des Flugplatzes

Versteckt, und ohne dass diese Planung erläutert würde, findet sich in den zeichnerischen Planunterlagen die Neuverlegung des Flugplatzzauns. Durch diese Neuverlegung würde der gesamte westliche Teil der bisherigen Flugplatzfläche südlich des Wolfsbuck entfallen. Ein großer Teil der Flugplatzfläche wäre damit entwidmet.

Für diese Planung findet sich weder eine Erläuterung noch eine Begründung in den Planunterlagen. Unsere Mandanten lehnen diese massive Reduzierung der Flugplatzfläche strikt ab.

Es ist bereits ausgeführt, dass diese Planung mit dem Flächennutzungsplan 2020 unvereinbar ist.

Sollte sich die Begründung in der Stadionplanung finden – was nicht fern liegt – ist zu wiederholen, dass diese noch vollständig offen ist. Nach Lage der Dinge im Anschluss an die frühzeitige Beteiligung wird sich die Stadionplanung so nicht realisieren lassen. Damit fehlt auch der nicht ausgesprochene Grund für die Reduzierung des Flugplatzes.

VII.

Rechtsbeeinträchtigung

Die Planung der Flugplatz GmbH ist mit den geltenden Verträgen, auf denen die Nutzung des Flugplatzes durch unseren Mandanten beruht, unvereinbar. Dies gilt namentlich für die Flugschule FFH und die Akaflieg Freiburg.

Mit der schuldrechtlichen und/oder dinglichen Einräumung eines Nutzungsrechts an Gebäuden, die dem Flugbetrieb dienen, ist zugleich das Recht verbunden, den Flugplatz zu nutzen. Beeinträchtigungen des Flugbetriebs, namentlich wesentliche Minderungen der Flugsicherheit wie auch Beeinträchtigungen zügiger und wirtschaftlicher Betriebsabläufe, sind privatrechtlich ausgeschlossen.

Insoweit ist die Annahme der Flugplatz GmbH unrichtig, durch die Planung würden Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt im Sinne des § 74 Abs. 6 Satz 1 VwVfG. Wir halten ein Plangenehmigungsverfahren für unzulässig.

Gegen das Verfahren spricht auch, dass mit der Plangenehmigung ganz wesentlich in den Planfeststellungsbeschluss 2009 eingegriffen würde. Auch insoweit ist der Anwendungsbereich einer Plangenehmigung überschritten.

VIII.**Ergebnis**

Die Plangenehmigung darf nicht ergehen.

Die Flugplatz GmbH mag Korrekturen am Südende der SLB beantragen. Sie mag weiter Sorge dafür tragen, dass eine Stadtbahnplanung verhindert wird, nach der die Stadtbahntrasse und eine große und bei Stadionbetrieb stärkst frequentierte Bedarfshaltestelle unterhalb des An- und Abflugs liegen soll. Für Anpassungen durch Bahn- und Sprungkreisverlegungen fehlt mangels relevanter kreuzender Verkehre ein Sachgrund. Die Reduzierung der Flugplatzfläche verstößt gegen den Flächennutzungsplan und kommt vollständig zu Unzeit.

Der Gemeinderat der Stadt Freiburg hat festgelegt, dass der Motorflugbetrieb auch nach dem Bau des Fußballstadions unbeeinträchtigt weitergeführt werde. Dies wäre aber schon bei der hier beantragten Plangenehmigung, die selbst noch ohne Bezug zum Stadionneubau beantragt wird, vereitelt. Die Flugplatz GmbH als städtische Eigengesellschaft kann deshalb einen solchen Antrag nicht stellen. Er ist für die Planfeststellungsbehörde unbeachtlich.

Der Antrag auf Plangenehmigung ist abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Bender
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht