

Rechtsanwälte – Reichsgrafenstr. 16 – 79102 Freiburg

Dialog Basis
Frau Dr. Antje Grobe M. A.
Breitwasenring 15
72135 Dettenhausen/Tübingen

Stadt Freiburg im Breisgau
Amt für Projektplanung und Stadterneuerung
Postfach
79095 Freiburg

Jeweils vorab per E-Mail

F R E I B U R G

DR. MICHAEL BENDER
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

DR. FRANK BRÜNNER
Fachanwalt für Medizinrecht

Reichsgrafenstraße 16
79102 Freiburg

Telefon: 0761 / 137618-0
Telefax: 0761 / 137618-19

M Ü N C H E N

DR. ALBRECHT PHILIPP
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Fachanwalt für Sozialrecht

DR. SEBASTIAN WEBER

August-Exter-Straße 4
81245 München

Telefon: 089 / 820857-13
Telefax: 089 / 820857-14

5. August 2013 (MB-01-01)

Bitte angeben
4898/13

Neubau SC Stadion am Flugplatz „Dialogprozess“

Sehr geehrte Frau Dr. Grobe, sehr geehrter Herr Staible,

aufgrund der Zeitknappheit am 24.07.2013 ist es nicht gelungen, alle für die BI Pro Flugplatz Freiburg e. V. maßgeblichen Gesichtspunkte und Fragen in der Kleingruppe zu Protokoll zu geben. Im Anschluss an die E-Mail von Ihnen, Herr Staible, vom 29.07.2013 und zum Protokoll von Dialog Basis, das mit Mail vom 30.07.2013 übermittelt wurde, Folgendes zusammenfassend und ergänzend:

1. Zur Methodik

- a) Wir haben im Plenum des „Dialogprozesses“ einvernehmlich festgestellt, dass der Standort des SC-Stadions im Wolfswinkel nicht das Ergebnis des Suchlaufs

des Büros Albert Speer & Partner (AS & P) ist. Vielmehr hatte AS & P einen Stadionstandort am Flugplatz ausgeschieden. Der aktuelle Standort wurde aus der Mitte des Gemeinderats vorgeschlagen und ist anschließend vom Büro asp Stuttgart (nicht: AS & P) konzipiert worden.

Es gibt also keinen Gutachter oder Sachverständigen, der den Standort im Wolfswinkel in der Intensität wie AS & P und vergleichend mit anderen Standorten untersucht hat.

Wir erwarten deshalb, dass der Standort am Wolfswinkel in einen demjenigen von AS & P vergleichbaren, neuen Suchlauf einbezogen wird. Wir erwarten, dass der Standort an den gleichen Maßstäben wie die anderen, im Suchlauf von AS & P ausgeschiedenen Standorte geprüft wird. Andernfalls fehlt es an einer ausreichenden Alternativenprüfung, auch nach planungsrechtlichen Maßstäben.

- b) Wir haben am 24.07.2013 zum Ausdruck gebracht, dass die aktuelle Vorgehensweise der Stadtverwaltung und des Gemeinderats, zunächst gutachtlich prüfen zu lassen, ob sogenannte „K.O.-Kriterien“ dem Standort im Wolfswinkel zwingend entgegenstehen, falsch ist. Derartiges Vorgehen legt verkürzte Fragen an die Gutachter zugrunde, und sie formuliert falsche Themen und Grundlagen für die Entscheidung des Gemeinderats.

Mit der Reduzierung der Gutachten auf die Frage des „K.O.“ wird die Sache verfehlt. Denn häufig – ja in aller Regel – scheiden Standortalternativen nicht wegen eines „K.O.“ aus, sondern wegen eines „Mehr oder Weniger“.

Die Bürgerinitiative Pro Flugplatz Freiburg e. V. erwartet deshalb, dass die Stadtverwaltung am Ende des Dialogprozesses klar zum Ausdruck bringt, welche Fragen bisher nicht bis zur Entscheidungsreife beantwortet sind. Es ist also zum aufzudecken, was man nicht weiß. Dies ist wesentliches Transparenzgebot. In gleichem Zusammenhang erwarten wir Aussagen über die Wahrscheinlichkeit oder Unwahrscheinlichkeit gewisser Annahmen.

- c) Es geht beim aktuell zu prüfenden „Nebeneinander“ von Stadion- und Flugbetrieb um das Risiko einer unrichtigen Prognose. Die BI Pro Flugplatz Freiburg e. V. wird nicht akzeptieren, dass die Vereine und Unternehmen am Flugplatz

und alle Nutzer des Verkehrslandeplatzes dieses Risiko der Zulässigkeit und Unbedenklichkeit der Parallelnutzung tragen. Das Risiko fehlerhafter Prognosen liegt bei der Stadt und beim künftigen Betreiber des Stadions.

2. Beschränkung des Dialogprozesses

In der „Themenfeldanalyse“ von Dialog Basis sind die Themenfelder „Recht“, „Wirtschaftsaspekte“ und „soziale Aspekte“ erwähnt, diese sollen aber nicht Gegenstand des „Dialogprozesses“. Auch diese Vorgehensweise halten wir für sachlich falsch.

- a) Dem Themenfeld „Recht“ ist der Unterpunkt „Auswahlprozess“ angefügt. Dieser Auswahlprozess, planungsrechtlich gesprochen also die Alternativenprüfung, ist unerledigt. Es gibt, wie dargestellt, keinen „Auswahlprozess“, an dessen Ende der Standort im Wolfswinkel steht. Diese Alternativenprüfung wird rechtlich zwingend dem „Dialogprozess“ folgen müssen.
- b) Auch das Themenfeld „Wirtschaftsaspekte“ soll im Dialogprozess nicht bearbeitet werden.
 - aa) In den Gruppen war von Seiten des Dezernats V zu hören, dass derzeit noch nicht einmal der Betreiber oder „Unternehmer“ des Stadions feststehe. Es gibt hierzu bisher keine Aussage des SC, und auch nicht des Finanzdezernats der Stadt. Ebenso fehlt bisher jede Aussage zum Betriebskonzept des Stadions, noch dazu eine halbwegs verbindliche.

Wie von Ihnen, Herr Staible, gesagt wurde, wird deshalb im „Dialogprozess“ eine theoretische Annahme zugrunde gelegt: Nämlich, dass es sich beim Stadion um ein „reines Fußballstadion“ handele. Dabei sind – klar ist mir das nicht - auch die Zahl der Stellplätze und die Zufahrtsproblematik noch offen.

- bb) Es bestand Einigkeit, dass die Prüfung eines hypothetischen Betriebskonzepts nur eine beschränkte Aussagekraft hat. Sie ist streng auf den ange-

nommenen Fall beschränkt. Jede Erweiterung einer Nutzung macht die eingeholten Gutachten und vorgenommenen Bewertungen untauglich.

- cc) Sollte die Annahme eines „reinen Fußballstadions“ Grundlage der Bebauungsplanung sein, so muss diese Annahme zugleich Inhalt der Festsetzungen des Bebauungsplans werden. Sie wird damit für den künftigen Betreiber verbindlich sein.

Dem Kalkül eines künftigen Betreibers, dass er erst bauen werde, dann aber, womöglich aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten, das Betriebskonzept und die Nutzung erweitern und die Finanzierung verändern könne, werden die BI Pro Flugplatz Freiburg e. V., die Anwohner im Mooswald und die gesamte Freiburger Bürgerschaft nachhaltig entgegentreten. Probleme des Betriebskonzepts wie der Finanzierung werden nämlich keinesfalls überraschend eintreten, sondern sind bereits jetzt absehbar.

Es wird keine schleichende Verdrängung des Flugplatzes geben und auch keine vollendeten Tatsachen, mit denen ein zunächst aufrecht erhaltener Flugbetrieb dann doch zum Erliegen gebracht werden kann.

- dd) Es ist Aufgabe der Stadtverwaltung, dem SC Freiburg als einem möglichen Betreiber des Stadions nachdrücklich zu vermitteln, dass bei der Planung eines „reinen Fußballstadions“ dessen Nutzung auf exakt diese Art der Nutzung beschränkt bleibt. Ihm wird weiter nachdrücklich zu vermitteln sein, dass damit der Refinanzierung der Stadionkosten enge Grenzen gesetzt sind. Darauf komme ich unter Ziffer 4 zurück.
- c) Wir erwarten weiter, dass die Stadt mit realistischen Kostenannahmen in die Stadiondebatte geht. Derzeit werden Kosten von rund EUR 60 Mio. genannt. Nach Erfahrungen in anderen Städten sind diese Kosten wesentlich zu niedrig angesetzt. So wird von der Presse aus Karlsruhe berichtet, dass man für ein Stadion mit 35.000 Plätzen schon bei der günstigsten (!) Variante mit Kosten von mindestens EUR 120 Mio. zu rechnen hat.

- d) Im Hinblick auf mögliche öffentliche Finanzierungsanteile, namentlich kostenlose oder verbilligte Grundstücksüberlassungen oder Gewährleistungen, zum Beispiel Bürgschaften, machen wir auf die kommunalwirtschaftsrechtlichen Verbote und die beihilfenrechtlichen Grenzen des Unionsrechts aufmerksam.

3. Flugbetrieb

Am Flugbetrieb wird besonders deutlich, dass die Suche nach „K.O.-Kriterien“ nicht genügt. Ein Gutachter mag Gesichtspunkte zusammentragen. Ob diese zum „K.O.“ führen, bleibt aber Gegenstand einer rein politischen Entscheidung.

Angesichts des erheblichen Prognoserisikos sind Aussagen unabdingbar, welches Maß an Wahrscheinlichkeit ein Gutachter seinen Aussagen beimisst, und welche Fragen er nicht klären kann.

Bei der Begutachtung einzelner fachlicher, flugbetrieblicher Fragen ist es unabdingbar, die Vereine und Betriebe am Flugplatz Freiburg eng in den Gutachtenprozess einzubinden, und zwar über den „Dialogprozess“ hinaus. Denn es geht um die Erfassung und Nutzung der örtlich vorhandenen Sachverstands. Wir erwarten deshalb die Mitwirkung der Flieger an der Formulierung der Gutachtenaufträge, und wir fordern die Möglichkeit, in den Dialog mit den Gutachtern treten zu können, bevor diese eine abschließende Stellungnahme erarbeitet haben.

Im Einzelnen:

- a) Im Hinblick auf den Betrieb des Verkehrslandeplatzes kommt es vor allem auf die Folgen des Stadionbaus für die Bedingungen und Voraussetzungen des künftigen Flugbetriebs an, und zwar im Detail.
 - aa) Sollte der Betrieb des Verkehrslandeplatzes in zeitlicher Hinsicht eingeschränkt werden müssen – sei es während der Bauzeit, sei es in der Zeit der Stadionnutzung –, lässt sich der Status eines Verkehrslandeplatzes kaum aufrecht erhalten. Das Gleiche gilt für zeitliche Beschränkungen wegen meteorologischer Mindestvoraussetzungen des Betriebs.

Es stellt sich die Frage, inwieweit der Stadionbau zur Umstufung des Verkehrslandesplatzes zu einem Sonderlandeplatz oder zum Status PPR führt. Beides wären Beschränkungen, die nicht hinnehmbar sind.

- bb) Die BI Pro Flugplatz Freiburg e. V. erwartet Aussagen, inwieweit die Stadtverwaltung – und der Gemeinderat – einen Flugbetrieb zeitgleich zur Stadionnutzung akzeptieren und verantworten würde.

Diese Frage stellt sich unabhängig von der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung vor allem polizeilich und politisch. Eine Prognose, dass ein zeitlicher Parallelbetrieb auf Dauer zulässig bleiben werde, ist offenkundig nicht tragfähig.

- cc) Von wesentlicher Bedeutung für den Flugbetrieb außerhalb der Zeiten der Stadionnutzung sind die Verwirbelungseffekte, die sich im Lee des Baukörpers bei den vorherrschenden (Süd-) Westwindlagen bilden werden.

Zur sachgerechten Erfassung dieses Effekts muss auch der Müllberg am Wolfswinkel betrachtet werden. Zwischen dem Müllberg und dem Stadion wird sich ein Düseneffekt einstellen, der zu einer Beschleunigung horizontaler Querwinde führen wird. Diese Beschleunigung wird die Geschwindigkeitsdifferenz vom Endanflug in das Lee des Stadions erhöhen.

Die Windrichtungen, bei denen sich das Lee des Stadions im Bereich der Landebahn bildet, sind die Hauptwindrichtungen.

Wir erwarten Aussagen zu der Frage, welche Anforderungen bei je bestimmten Windrichtungen und Windstärken an die Fortsetzung des Flugbetriebes gestellt werden. Wir erwarten die Klärung und Quantifizierung der Auswirkungen sowohl im Hinblick auf die zur Landung zugelassenen Luftfahrzeuge wie auch zum erforderlichen Ausbildungsstand der Flugzeugführer.

Gerade bei der Klärung dieser Auswirkungen des Stadionbaus ist die Einbindung des Sachverständigen am Flugplatz unabdingbar. Wir erwarten des-

halb, wie bereits am 05.08.2013 mitgeteilt, die umfassende Mitwirkung des Leiters der FFH Südwestdeutsche Verkehrsfliegerschule, Herrn Udo Harter, an der Erstellung der Gutachten. Dies hat Herr Bürgermeister Prof.Dr. Haag Herrn Harter sachlich völlig zu Recht zugesagt.

- dd) Wir erwarten Aussagen dazu, wie man sich künftig einen regelmäßigen und verlässlichen Schulbetrieb am Flugplatz vorstellt, und wer ihn verantwortet. Wir bezweifeln, dass Schulbetrieb, sei er gewerblich, sei er von Vereinen betrieben, bei Westwindlagen überhaupt am Flugplatz stattfinden kann.
- ee) Wir erwarten Klarheit über die Beschränkungen des Flugbetriebs während der Bauphase und deren genehmigungsrechtliche Bewältigung.
- b) Wir machen auf den erheblichen Verlust an Attraktivität des Verkehrslandeplatzes Freiburg aufmerksam, der mit den Erschwernissen bei Start und Landung bei Westwindsituationen einhergeht, und erwarten die Bewältigung der Folgen.
 - aa) Es ist wahrscheinlich, dass Flugzeugführer den Flugplatz Freiburg künftig meiden werden. Denn das Risiko der Benutzung des Flugplatzes wird durch den Stadionbau signifikant steigen. Niemand kann aber dem Flugzeugführer die verantwortliche Entscheidung über Start und Landung an einem Flugplatz abnehmen, auch keine Genehmigungsbehörde.
 - bb) Mit dem Attraktivitätsverlust einher wird ein Verlust an Wirtschaftlichkeit gehen. Der Flugplatz Freiburg kann derzeit kostendeckend betrieben werden. Sollte sich dies durch Minderauslastung ändern, stellt sich die Frage der wirtschaftlichen Verantwortung für ein Dauerdefizit wie auch – erneut – der Fortsetzung des Flugbetriebes insgesamt.

Wir erwarten Aussagen, wie sich die Stadtverwaltung die Tragung des wirtschaftlichen Betriebsrisikos vorstellt. Es wird notwendig sein, dass die Stadt für den wirtschaftlichen Fortbestand des Flugplatzes Gewähr leistet.

- cc) Damit ist insgesamt die Frage gestellt, wie die Stadt Freiburg zur luftverkehrsrechtlichen Betriebspflicht für den Verkehrslandeplatz steht.
- c) In der Kleingruppe wurde die Frage gestellt, inwieweit Segelflugbetrieb auf einer einzigen Grasbahn möglich sei. Diese Einschränkung ist unzumutbar.
 - aa) Bei Segelflugbetrieb wird eine freie Landegasse ohne jede andere Nutzung benötigt, da Segelflugzeuge bauartbedingt weder durchstarten noch länger in der Luft bleiben können. Würden Landegasse und Schleppstrecke vereinigt, wäre zusätzlich eine ausreichend große Aufstellfläche für startbereite und für gelandete Segelflugzeuge erforderlich. Die Betonbahn kann nur von Segelflugzeugen genutzt werden, die vollständig mit Rädern ausgerüstet sind, also beim Start keinen Bodenkontakt mit Kufen oder mit dem Sporn haben.
 - bb) Die gemeinsame Nutzung einer Bahn für Start und Landung wird hohen flugbetrieblichen Koordinierungsaufwand auslösen, die Komplexität und das Risiko von Start und Landung erheblich erhöhen, den Schulbetrieb nachhaltig erschweren und die Kapazität des Flugplatzes für den Segelflugbetrieb schwächen.
 - cc) Der Segelflug musste bereits erhebliche Einbußen hinnehmen, namentlich durch die Verlagerung des kostengünstigen Windenbetriebes nach Kirchzarten. Derartige Veränderungen schwächen die Vereine in ihrer Substanz, da Jugendliche und Schüler mit schmalen Budget die vergleichsweise teuren Flugzeugschlepps nicht bezahlen können.
- d) Der Fallschirmsport benötigt erheblichen Raum.

Der Sprungbetrieb für lizenzierte Fallschirmspringer benötigt einen Abstand des Landepunktes zu Hindernissen von 200 m. Dies bedeutet einen hindernisfreien Zielkreis mit einem Durchmesser von 400 Metern. Für den Schulsprungbetrieb ist eine Hindernisfreiheit von 300 m erforderlich, also ein Zielkreis von 600 m. Um diese Anforderungen zu erfüllen, wurde der Sprungkreis am Flugplatz jüngst verlegt.

- e) Der Flugplatz muss vollständig, umfassend und auf Dauer gegen den Zutritt von Fußballfans gesichert werden. Wir erwarten hierzu verlässliche und prognosesichere Aussagen.

Man wird um die Errichtung besonderer Sperranlagen nicht herumkommen. Diese werden erheblichen Aufwand erfordern und sich wiederum negativ auf den Flugbetrieb auswirken.

- f) Der Flugplatz und der Flugbetrieb müssen vor Beeinträchtigung durch von der warmen Stadionluft aufgewirbelten und umherfliegenden Gegenstände geschützt werden.

Es ist betrieblich nicht möglich, nach jedem Spiel das gesamte Flugplatzareal nach Gegenständen wie z. B. Papptellern, Folien, Papierstreifen u. ä. abzusuchen. Diese Gegenstände sind aber im Flugbetrieb unmittelbar gefährlich.

- g) Wir haben außerdem auf aktuelle Gefährdungen des Flugbetriebes durch Laserpointer aufmerksam gemacht. Auch hier erwarten wir Aussagen zum Schutz des Flugbetriebes.

4. Lärm und Klima

Die BI Pro Flugplatz Freiburg macht darauf aufmerksam, dass der Standort am Wolfswinkel für ein Stadion schalltechnisch hochproblematisch ist. Nicht nur schalltechnisch, sondern städtebaulich handelt es sich um eine viel zu enge Zuordnung konfligierender Nutzungen.

- a) Wiederum ist das Betriebskonzept von entscheidender Bedeutung. Entschließt man sich zur Planung eines „reinen Fußballstadions“, so gehen damit erhebliche Betriebsbeschränkungen – des Stadionbetriebs - einher.

Es ist damit zu rechnen, dass bereits nach der Sportanlagenlärmschutzverordnung erhebliche Restriktionen für die Zahl zulässiger Spiele bestehen. Diese Restriktionen treffen den Betreiber und schränken seine Möglichkeiten und Befugnisse zur Nutzung empfindlich ein.

Für weitere, nicht sportliche Nutzungen gelten andere, teilweise strengere Regelwerke, namentlich die TA Lärm 1998.

Wir machen namentlich auf zivilrechtliche Abwehransprüche gegen rechtswidrige Stadionnutzungen aufmerksam, die einzelne Bürger bei den Zivilgerichten, auch im Wege einstweiliger Verfügungen, einfach, schnell und effektiv durchsetzen können. Diese im Eigentum begründeten Abwehransprüche können im Wege bauleitplanerischer Abwägungen nicht beseitigt werden.

- b) Es sollte klar sein, dass ein einmal beschlossenes Betriebskonzept verbindlich sein wird. Diese Verbindlichkeit wird einem Kalkül, sich weitere Nutzungen „schleichend“ und unter der Plausibilität wirtschaftlichen Drucks zu ersitzen und notfalls den Flugbetrieb zu verdrängen, entgegenstehen.
- c) Alle diese Fragen sind nicht, wie aus der „Themenfeldanalyse“ hervorgehen könnte, rein schalltechnischer Art. Sie sind vielmehr Ausdruck des wesentlichen städtebaulichen Problems, das die enge Nachbarschaft eines Stadions zu einem Wohngebiet offenkundig aufwirft. Hier stoßen grundsätzlich miteinander unvereinbare Nutzungen aufeinander.

Es gab in der gesamten Republik in den letzten Jahren keine einzige Stadionplanung, in denen eine solche Nähe von schutzwürdiger Nutzung und einem Fußballstadion realisiert wurde.

Auch diese städtebauliche Frage wird mit „K.O.-Kriterien“ nicht erfasst.

- d) Namentlich die BI Pro Wolfswinkel und Herr Prof.Dr. Jendritzky haben auf die besondere Bedeutung des Flugplatzes als grundsätzlich von Bebauung freie Fläche für das Stadtklima hervorgehoben. Die BI Pro Flugplatz Freiburg e. V. schließt sich den Einwänden der BI Pro Wolfswinkel vollständig an.

Die Bedeutung des Flugplatzareals als Freifläche für das Stadtklima war bisher und bis in die jüngste Zeit hinein fachwissenschaftlicher und politischer Konsens. Sie ist Grundlage aktueller Stadtplanung. Sie ist Inhalt der Plansätze des Regionalplans und der Darstellungen des Landschaftsplans der Stadt Freiburg.

Für die BI Pro Flugplatz Freiburg e. V. ist es schlichtweg unvorstellbar, dass die klimawissenschaftlichen Erkenntnisse, die bislang einhellige Meinung aller Beteiligten und Grundlage einer Vielzahl von gemeinderätlichen Entscheidungen waren, auf einmal nicht mehr gelten sollen.

5. Flächenverfügbarkeit

Es hieß, ein Vorteil des Flugplatzes sei die rasche zivilrechtliche Verfügbarkeit der Fläche, da sie in Eigentum der Stadt sei.

Diese Annahme verkennt, dass wesentliche Teile des Areals an Vereine und Unternehmen teils vermietet, teils auf sachenrechtlicher Grundlage (Erbbaurechte) überlassen wurden. Einige dieser Verträge sind nicht oder nur unter hohen Voraussetzungen kündbar.

Die BI Pro Flugplatz Freiburg erwartet Aussagen der Stadtverwaltung zum Bestand und zur Kündbarkeit dieser zivilrechtlichen Nutzungsrechte.

6. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen des Stadionbetriebs

Für die Stichhaltigkeit der Ergebnisse des „Dialogprozesses“ ist – nochmals – entscheidend, welche wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den Stadionbetrieb bestehen. Ohne diese Rahmenbedingungen ist eine verantwortliche Planung vollständig unmöglich.

Ohne die Offenlegung der Rahmenbedingungen, der Finanzierung und der Notwendigkeiten der Refinanzierung ist – erst recht – keine Entscheidung des Gemeinderats über die Fortsetzung der Planung des Stadions im Wolfswinkel möglich.

Wir bitten, diese Gesichtspunkte im Rahmen des „Dialogprozesses“ zu berücksichtigen, und erwarten Aussagen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Bender
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht