

Rechtsanwälte – Reichsgrafenstraße 16 – 79102 Freiburg

Stadt Freiburg i. Br.
Dezernat V
Herrn Bürgermeister
Prof.Dr. M. Haag
Postfach
79095 Freiburg

Vorab per Telefax Nr. 201-4099

zur Kenntnis per E-Mail:

Dialog Basis, Frau Dr. Grobe
APS, Herrn Staible

F R E I B U R G

DR. MICHAEL BENDER
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
DR. FRANK BRÜNNER
Fachanwalt für Medizinrecht
DR. DOROTHEE LAXHUBER
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

17. Januar 2014 (MB-13-07/St)

Bitte angeben
4898 / 13

Neubau SC Stadion am Flugplatz „Dialogprozess“

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

mit der Präsentation der Voreinschätzungen der Gutachter am 10.01.2013 ist der „Dialogprozess“ nahezu abgeschlossen. Das Ergebnis wird von der Stadtverwaltung so verstanden und öffentlich kommentiert, dass es keine „k.o.-Kriterien“ für den Bau des Stadions am Flugplatz westlich der Landebahn gebe. Inwieweit damit die folgende Bebauungsplanung noch ergebnisoffen ist, oder ob sie vorrangig im Interesse des SC Freiburg geführt werden wird, ist bisher unklar und für die BI Pro Flugplatz Freiburg zweifelhaft.

Die BI Pro Flugplatz Freiburg e. V. und die am Flugplatz Freiburg angesiedelten und tätigen Vereine und Unternehmen nehmen zu diesem Zwischenergebnis des Planungsprozesses Stellung und äußern ihre Erwartungen an die Verwaltung und an den Gemeinderat.

1. Keine Fortsetzung des Flugbetriebs für Segelflieger und Fallschirmspringer

Ein wesentliches Ergebnis des „Dialogprozesses“ ist, dass nach derzeitigem Sachstand die Segelflieger und die Fallschirmspringer den Flugplatz Freiburg nicht mehr werden nutzen können. Dieses Ergebnis ist für die BI Pro Flugplatz Freiburg nicht akzeptabel.

Die BI Pro Flugplatz Freiburg hat den Willen der Stadtverwaltung vernommen, sich im weiteren Verfahren zu bemühen, dass Segelflug- und Fallschirmsport weiterhin eine Heimat am Flugplatz haben können. Die BI Pro Flugplatz Freiburg schätzt dieses Bemühen, ist aber skeptisch, dass es zum Erfolg führen wird. Denn es ist für einen sicheren und zukunftsfähigen Flugbetrieb einfach zu eng auf der Restfläche, die für den Flugplatz verbleiben soll. Andererseits ist die schalltechnische Situation gegenüber der Mooswaldsiedlung derart kritisch, dass eine für den sicheren und zukunftsfähigen Betrieb von Segelflug- und Fallschirmsport notwendige West- oder Nordwestverschiebung des Stadions wenn überhaupt nur in engsten Grenzen möglich ist.

Auf diese schalltechnischen und städtebaulichen Bedenken und exakt diese Folgen für den Bestand des Flugplatzes auf einer eng limitierten Restfläche hat die BI Pro Flugplatz Freiburg von Anbeginn an hingewiesen.

2. Zur Prüfung von „k.o.-Kriterien“

- a) Die BI Pro Flugplatz Freiburg hat seit Anbeginn des Gutachtenprozesses die Fragestellung, so genannte „k.o.-Kriterien“ zu untersuchen, als verfehlt bezeichnet.

Es ist nicht so, wie Sie mehrfach öffentlich erklärt haben, dass die Suche nach „k.o.-Kriterien“ eine Forderung der BI Pro Flugplatz Freiburg e. V. gewesen sei oder in deren Interesse gelegen hätte. Vielmehr haben wir bereits mündlich auf der Veranstaltung am 24.07.2013 und ausführlich im Schreiben vom 05.08.2013 (Ziffer 1 Buchstabe b, Seite 5 und passim) ausdrücklich gegen die Vorgehensweise Stellung bezogen. Dieses Schreiben liegt allen Stadträten vor.

Die Bedenken der Flieger sind deshalb durch das Ergebnis des „Dialogprozesses“ nicht widerlegt. Einer derartigen Darstellung der Stadtverwaltung, insbesondere, dass die Suche nach „k.o.-Kriterien“ eine Forderung der Flieger gewesen sei, wird die BI Pro Flugplatz Freiburg nachdrücklich widersprechen. Priorität hat die städtebauliche Sicht, und diese fehlt bisher völlig.

Der Ansatz, „k.o.-Kriterien“ zu suchen, bleibt falsch. Die Fragestellung ist plane-
risch unergiebig. Sie hat für den Planungsprozess nachteilige Folgen.

- b) Wer einem Sachverständigen, sei er Techniker oder Ingenieur, die Frage vorlegt, ob etwas geht oder nicht, wird immer hören: Es geht. Die Machbarkeit von Vorhaben ist nur eine Frage des Aufwandes und der Kosten. Ohne eine Eingrenzung der Bedingungen ist die Frage nach einem „k.o.“ sinnlos.

Das Wesentliche ist erstens das Maß der Zielerreichung. Zweitens ist es die vergleichende Beurteilung von Vor- und Nachteilen verschiedener Standorte, und genau dies ist nicht geleistet. Drittens kommt es auf die städtebauliche Gesamtsicht an, und diese wird durch die cursorische Abprüfung von Einzelaspekten vollständig verfehlt.

Was jetzt vorliegt, sind nicht mehr als Machbarkeitsstudien, teilweise auch nur deren Ansätze, und diese beschränkt auf isoliert betrachtete Einzelansätze. Mehr gibt es bisher nicht.

- c) Die BI Pro Flugplatz Freiburg erwartet von der Verwaltung die klare Aussage, was man nun nach dem „k.o.-Durchlauf“ alles nicht weiß.

Das ist nahezu alles. Was durchweg fehlt, sind Angaben zum Ausmaß der Zielerreichung – „geht“ oder „geht so gerade noch“. Genau darauf kommt es im Planungsprozess aber an.

- aa) Bereits die Methodik einiger Gutachter ist anzuzweifeln. So haben Klimagutachter und Flugwetterkundler mit Rechenmodellen gearbeitet, die in hohem Maße deterministisch sind. Um den Test der Ergebnisse an vorhandenen Daten, Kenntnissen und Erfahrungen hat man sich nicht ausreichend bemüht, jedenfalls nicht respektiert.

- bb) Beispiel Stadionlärm. Werden die Grenzwerte der Sportanlagenlärmschutzverordnung knapp eingehalten, noch dazu unter welchen Annahmen, oder wird das Stadion künftig genug „Luft“ für eine den erheblichen Aufwand rechtfertigende Nutzung haben – dies ist nicht bekannt. Allerdings steht fest, dass einige Veranstaltungen, Ausnahmegenehmigungen nach § 6 SportanlagenlärmschutzVO benötigen; dass für diese die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind, ist in höchstem Maße zweifelhaft. Es sind kurioserweise genau die Veranstaltungen, die den Neubau rechtfertigen sollen.

Beispiel Flugbetrieb: Abgesehen vom Verlust des Segelflugs und des Fallschirmsports: Der Motorflug ist eben nicht mehr unbeeinträchtigt möglich. Einschränkungen jeglicher Art gefährden aber den Status eines öffentlichen Verkehrslandeplatzes und sie waren bisher – darauf ist zurückzukommen – für die Stadtverwaltung und den Gemeinderat ein k.o.-Kriterium.

Beispiel Verkehr: Es wird alles sehr eng. Es bleibt unklar, wie der Wochenendbetrieb der Möbelzeile gewährleistet sein soll.

Schutz der Flächen der Universität: Nicht gewährleistet.

Beispiel Klima: Streitige Ansätze. Dass die bisherige Klimapolitik der Stadt – Stichwort: fünf Finger – wesentlich geändert werden soll, wird bisher nicht zugestanden, ist aber so und in hohem Maße erklärungsbedürftig.

- cc) Nahezu skurril sind die Aussagen des Herrn Freytag zu Unfallwahrscheinlichkeiten, der Gleitwege und Fallkurven aus dem Gegenanflug der Platzrunde in das Stadion betrachtet hat. Derartige Wahrscheinlichkeitsbetrachtungen sind für den Abwägungsprozess ohne jede Bedeutung und schlicht wertlos – wie Herr Freytag auch einräumt. Entscheidend bleibt die politische Bewertung, welche Risiken man in Kauf nimmt.

Allein angesichts der Planung des Herrn Serwill, die Straßenbahnhaltestellen unmittelbar unter den Abflug der Startrichtung 16 oder der Landerichtung 34 zu legen, müssen die Flieger befürchten, dass der Motorflugbetrieb während des Stadionbetriebs eben nicht aufrechterhalten werden kann. Es

gibt weder eine Garantie noch eine auch nur halbwegs gesicherte Aussicht, dass der Flugbetrieb bei Fußballspielen aufrechterhalten bleiben kann.

Vor allem gibt es keinen rechtlich durchsetzbaren Anspruch auf unbeschränkte Fortsetzung. Und mit regelmäßigen zeitlichen Beschränkungen während des Stadionbetriebs hätte der Flugplatz Freiburg seinen Status als öffentlicher Verkehrslandeplatz verloren.

- d) Völlig unklar, und auch nicht Gegenstand des Dialogprozesses, sind die wirtschaftlichen Voraussetzungen des Stadionneubaus. Die Annahme, ein Ligastadion für EUR 60 Mio. zu bekommen, ist offenkundig falsch, ja geradezu abwegig.

Unter diesen Umständen ist auch zu prüfen, ob nicht die Beibehaltung des Stadions am bisherigen Standort eine Alternative darstellt. Denn die Entscheidung für den Neubau ist unter offenkundig falschen Voraussetzungen getroffen. Die BI Pro Flugplatz Freiburg bestreitet die Richtigkeit der Ernst & Young-Einschätzung der Kosten der Beibehaltung des bisherigen Standorts. Sie bestreitet vor allem die derzeit prognostizierten Neubaukosten.

Die Refinanzierung der Neubaukosten ist völlig unklar. Hier wirken sich besonders schmerzlich die schalltechnisch bedingten besonders engen Betriebsbedingungen des Standorts aus, die jegliche wirtschaftlich einträgliche Zusatznutzung ausschließen und ebenfalls einen bisher unbeachteten gravierenden Nachteil des Standorts am Flugplatz bedeuten.

- e) Durch die Vereinzelung auf Einzelaspekte fehlt bisher die entscheidende Voraussetzung einer sachlich richtigen Bauleitplanung: Nämlich eine städtebauliche Einschätzung.

Diese kann nur zum Ergebnis kommen, dass es städtebaulich fernliegt und vollkommen falsch ist, ein Fußballstadion für den Ligabetrieb in unmittelbarer Nähe zu einem Wohngebiet zu realisieren. Der Standort am Flugplatz hat gravierende Nachteile: Zur Mooswaldsiedlung, zur Altlast Wolfsbuck, zur Universität, zur Möbelzeile, zur Messe, und nicht zuletzt zum Flugplatzbetrieb. Es wird gewissermaßen in jede Himmelsrichtung der größtmögliche Schaden angerichtet.

Es ist geradezu absurd, dass diese gesamthafte Betrachtung nicht am Anfang des Planungsprozesses stand, sondern die nicht weiterführende Betrachtung von sogenannten k.o.-Kriterien.

Die BI Pro Flugplatz Freiburg erwartet vom künftigen Verfahren eine Alternativenprüfung, die ihren Namen verdient, und zwar ergebnisoffen. Sie gibt es bisher nicht. Darauf ist zurückzukommen.

3. K.o.-Kriterium Flugbetrieb

Bei allen Unsicherheiten der flugbetrieblichen Prognosen: Es steht jetzt fest, dass ein k.o.-Kriterium erfüllt ist. Nach der öffentlichen und klaren Aussage des Oberbürgermeisters unter anderem auf der öffentlichen Veranstaltung in der Rothaus-Arena im Juli 2013 sollte die Planung nicht fortgesetzt werden, wenn der Motorflugbetrieb in irgendeiner Weise beeinträchtigt würde.

Genau dies ist der Fall: Der Sachverständige Streicher hat festgestellt, dass der Flugbetrieb beeinträchtigt werden wird. Dass die Beeinträchtigung nach Stunden bemessen optisch gering erscheint, ist unerheblich. Denn auch hier ist das Maß der Beeinträchtigung nicht klar. Andererseits steht fest, dass sich die Strömungsverhältnisse auch außerhalb der 90 Stunden, die Herr Streicher einräumt, nachteilig verändern. Verwertbare Ausführungen von Herrn Lehner gerade zum Maß der Beeinträchtigungen fehlen.

Nimmt man die Erklärung des Oberbürgermeisters ernst, so ist damit ein k.o.-Kriterium erfüllt. Es erstaunt, dass der Oberbürgermeister davon jetzt nichts mehr wissen will.

4. Die falsche politische Botschaft

Die politische Aussage des Dialogverfahrens ist falsch. Dies verkehrt den Sinn des Dialogverfahrens in sein Gegenteil. Es ist kein Wunder, dass die politisch befriedende Wirkung, die mit dem „Dialogprozess“ beabsichtigt gewesen sein mag, nicht ein-

tritt. Die Verschärfung des politischen Streits ist nämlich keineswegs Zeichen von Starrköpfigkeit oder Uneinsichtigkeit der Gegner der Planung.

- a) Die Aussage, es gebe keine „k.o.-Kriterien“, enthält als politisches Signal eine weit darüber hinausgehende Botschaft – und soll sie wohl auch enthalten. Es wird suggeriert: „Es geht“. Dies findet sich auch so im Presseecho, und genauso war es zu erwarten.

Differenzierungen, welche begrenzte Aussagekraft die gutachtlichen Voreinschätzungen bisher haben und dass die eigentlichen Abwägungsvorgänge auch in Hinsicht auf die Ermittlung der betroffenen Belange erst beginnen, sind angesichts des erheblichen Interessendrucks des gewerblichen Profifußballs und des Umfangs der wirtschaftlichen Interessen, die mit ihm verbunden sind, nicht vermittelbar.

- b) So ergibt sich politisch nun ein positives Bild eines Standorts, obwohl dessen Einzelnachteile in der Addition viel schwerer wiegen als die Nachteile anderer Standorte, namentlich diejenigen, die im Suchlauf von Albert Speer & Partner aufgrund von schematischen, „harten“ Ausschlusskriterien vorab ausgeschieden worden sind – von den wirtschaftlichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen einmal ganz abgesehen.

Ein solcher Zwischenstand mag in Planungsprozessen gelegentlich anzutreffen sein. Jedoch verbietet das Zwischenergebnis, dass es keine k.o.-Kriterien jeweils aus Sicht von Einzelaspekten gegen den Standort gebe, die überschießende positive Bewertung des Standorts, wie sie jetzt von der Stadtverwaltung politisch vertreten wird. Für diesen Eindruck in der Öffentlichkeit ist die Stadtverwaltung verantwortlich, und genau diesen Eindruck zu vermitteln, wirft die BI Pro Flugplatz Freiburg der Stadtverwaltung vor.

- c) Es ist bedauerlich, dass diese irreführende politische Botschaft das objektive und logische Ergebnis des „Dialogprozesses“ ist.

Genau dies ist der Vorwurf, den die BI Pro Flugplatz Freiburg jetzt an die Stadtverwaltung – und auch an den Gemeinderat – richtet.

Dies ist auch der Fehler bei der Installation des „Dialogprozesses“. Er mag noch so verständnisvoll moderiert worden sein, hat aber zu einer politischen Botschaft führt, die durch die in aller Eile ermittelten Fakten nicht gedeckt ist.

Dies alles war zu erwarten und ist von der BI Pro Flugplatz Freiburg zu Beginn dieses Prozesses zum Ausdruck gebracht worden. Man kann sich nur schwer dem Eindruck entziehen, dass genau diese positive politische Botschaft auf unsicherer Grundlage beabsichtigt war.

Es verwundert die BI Pro Flugplatz Freiburg nicht, dass die Folge dieses Dialogprozesses jetzt eine politische Auseinandersetzung in einer wenig wünschenswerten Härte ist. Diese Härte ist aber das zwingende Ergebnis eines Prozesses, bei dem Erwartungen und Inhalt nicht übereinstimmen. Eine Untersuchung isolierter k.o.-Kriterien, noch dazu unter Ausblendung der wirtschaftlichen Voraussetzungen, ist eben keine ausreichende Grundlage für ein positives Gesamturteil, wie es jetzt verkündet und verstanden wird.

Für diese sachliche Irreführung der Öffentlichkeit und die politisch wenig komfortable Lage ist die BI Pro Flugplatz Freiburg nicht verantwortlich. Nebenbei: Die Flieger sind übrigens diejenigen, die von der Härte der Auseinandersetzung im Ergebnis den größten Nachteil haben werden. Der Konflikt nützt nur den Befürwortern der Planung.

5. Ergebnis und Erwartung an die Verwaltung und an den Gemeinderat

Die Flieger bleiben bei ihrer Einschätzung, dass der Bau des SC-Stadions auf dem Flugplatz mittel- und langfristig zum Ende des Flugbetriebs in Freiburg führen wird. Die BI Pro Flugplatz Freiburg hält den Standort am Flugplatz in der städtebaulichen Gesamtsicht für ungeeignet und erwartet die Einstellung dieser Planung.

Sollte die Planung, wie zu erwarten, fortgesetzt werden, gilt Folgendes:

- a) Die Flieger und die BI Pro Flugplatz Freiburg erwarten von der Verwaltung und vom Gemeinderat die klare politische Aussage, dass man sich der Begrenztheit

des Zwischenergebnisses, es gebe keine „k.o.-Kriterien“, bewusst ist.

Sie erwarten weiter die klare politische Aussage, dass man sich von der Vorgabe, den Motorflug uneingeschränkt zu gewährleisten, verabschiedet. Dies ist spätestens der politischen Ehrlichkeit geschuldet.

- b) Sie erwarten weiter die politische Zusage, dass der Planungsprozess, der nun eingeleitet werden soll, ergebnisoffen weitergeführt und namentlich eine vergleichende Untersuchung des Standorts am Flugplatz mit allen anderen durch das Büro Albert Speer & Partner untersuchten Standorten durchgeführt wird.
- c) Bei dieser Prüfung müssen auch die wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt werden, von denen bisher, und auch nicht im Dialogprozess, nichts zu hören war.

Angesichts der offenkundig falschen Erwartung, einen Stadionneubau für EUR 60 Mio. zu bekommen, ist auch die Entscheidung zu hinterfragen, inwieweit ein Stadionneubau überhaupt der Beibehaltung des bisherigen Stadions vorzuziehen ist.

Eine derartige Alternativenprüfung einschließlich der Prüfung der wirtschaftlichen Voraussetzungen und der Nullvariante ist übrigens nach Lage der Dinge wesentliche Rechtmäßigkeitsvoraussetzung eines Bebauungsplans.

Die BI Pro Flugplatz Freiburg wird den weiteren Planungsprozess sehr genau beobachten. Sie fordert, dass sie in diesem Planungsprozess und auch in die Prüfung von Alternativstandorten einbezogen wird.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Bender
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht