

Rechtsanwälte – Reichsgrafenstraße 16 – 79102 Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau
Stadtplanungsamt
Postfach
79095 Freiburg

Vorab ohne Anlagen per Telefax Nr. 201-4199

Gegen Empfangsbekanntnis

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

22. Juli 2015 (MB-22-01 / UC)

Bitte angeben

4898 / 13

**16. Änderung des Flächennutzungsplans 2020 und
Bebauungsplan-Verfahren „Neues Stadion am Flugplatz“, Plan-Nr. 2-74 (Brühl)
Frühzeitige Beteiligung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir vertreten weiterhin die BI Pro Flugplatz Freiburg e. V., die am Flugplatz Freiburg tätigen Vereine und Gewerbebetriebe sowie die Flugschule FFH und Einzelpersonen, wir verweisen auf unser Schreiben vom 11.07.2013 an das Amt für Projektplanung und Stadterneuerung. Im Auftrag unserer Mandanten äußern wir

Einwendungen

gegen die Entwürfe zur 16. Änderung des Flächennutzungsplans und des Bebauungsplans „Neues Stadion am Flugplatz“, Plan-Nr. 2-74 (Brühl). Diese Einwendungen gelten namentlich den Aspekten künftigen Flugbetriebes und der Flugsicherheit am Flugplatz Freiburg nach dem Bau des SC-Stadions am vorgesehenen Standort.

Unsere Mandanten lehnen die Planung ab.

1. Sie wenden sich zunächst dagegen, dass der Segelflug und der Fallschirmsport am Flugplatz Freiburg aufgegeben werden müssen und die Vereine, die Halter und Haltergemeinschaften heimatlos werden.

Luftsportvereine können nicht ohne gravierende Folgen für ihre Existenz verlegt werden– wobei zweifelhaft und bisher keineswegs gesichert ist, das es realistische Perspektiven für die Segelflieger und die Fallschirmspringer gibt, ihren Sport in zumutbarer Entfernung weiter ausüben zu können. Jede Verlagerung von Vereinsstandorten weg vom bisherigen Standort gefährdet namentlich die Jugendarbeit der Vereine, die die Zukunft bedeutet. Wenn der Aufwand für den Luftsport steigt, wird die Vereinsarbeit als Grundlage eines Hobbys für alle erheblich erschwert.

2. Der Motorflugbetrieb soll aufrecht erhalten werden. Er wird aber durch den Bau des Stadions ganz erheblich gefährdet werden, und die Risiken des Flugbetriebes werden signifikant und im Ergebnis unzulässig erhöht.

Entgegen den Annahmen der Stadtverwaltung wird der Motorflugbetrieb am Flugplatz Freiburg keineswegs unbeeinträchtigt fortgesetzt werden können. Der Flugbetrieb und die Flugsicherheit werden massiv beeinträchtigt werden. Der Betrieb eines Verkehrslandesplatzes wird neben dem Stadion nicht möglich sein.

Wir übergeben als Anlage nochmals und zur Dokumentation der Kenntnis der Stadtverwaltung je ein Exemplar der Gutachten

- CFD Consultants GmbH: Ermittlung der lokalen Strömungsstruktur im für den Flugverkehr relevanten Bereich des Flugplatzes Freiburg nach Errichtung eines Flugplatzstadions am Standort „Wolfswinkel“, erstellt von Heiko Tebben, Stand 25.11.2014

und

- Prof.Dr. Harald Hanke: Veränderung der Flugsicherheit durch den möglichen Bau eines Stadions auf Grund der Simulationsrechnung von Herrn Tebben (CFD Consultants GmbH), Stand 12.12.2014.

Wir bitten, das beiliegende Empfangsbekanntnis unterzeichnet zurückzusenden.

Die Gutachten Tebben und Hanke befassen sich mit den Einschätzungen des DWD/Herr Streicher („Meteorologisches Gutachten zum Einfluss des Neubaus des Freiburger SC Stadions im Wolfswinkel auf den Flugbetrieb am Flugplatz Freiburg“, Dezember 2013) und des Sachverständigenbüros für Luftfahrt Herbert Lehner („Voruntersuchung zum Bau eines Sportstadions auf dem Gelände des Verkehrslandeplatzes Freiburg“ vom 09.01.2014).

Die Gutachten Tebben und Hanke belegen, dass die Risiken des Motorflugbetriebes am Flugplatz Freiburg nach Errichtung des Stadions entgegen den Annahmen und Bewertungen DWD/Streicher und Lehner signifikant und massiv erhöht sein werden. Denn der Baukörper des Stadions wird bei den vorherrschenden Windrichtungen aus Südwest die Strömungsverhältnisse an der RWY 16/32 erheblich verändern.

3. Unseren Mandanten ist die „Ersteinschätzung“ des Sachverständigenbüros für Luftfahrt Herbert Lehner vom 21.01.2015 zu den Gutachten Tebben und Hanke bekannt. Diese Ersteinschätzung ist mit ihrem Ergebnis, nach dem Bau des Stadion sei kein signifikant höherer Schadensverlauf zu erwarten, grob falsch.
 - a) Allerdings unterscheiden sich die Ersteinschätzung Lehner und die Gutachten Tebben und Hanke im Hinblick auf die Erhöhung der Betriebsrisiken insoweit nicht voneinander.

Vielmehr geht auch der Gutachter Lehner davon aus, dass der Bau des Stadions die Gefährdungslage für den Motorflugbetrieb verändert und die Betriebsrisiken erhöht. Denn er kommt zu seiner Bewertung, dass kein signifikant höherer Schadensverlauf zu erwarten sei, allein auf der Grundlage von – ihrerseits nicht näher definierten und zu hinterfragenden – Vermeidungsstrategien und der Forderung nach einer bestimmten Qualifikation der Piloten und deren Verhalten,

oder mit der Unterstellung, dass bei bestimmten angenommenen meteorologischen Verhältnissen kein Flugbetrieb stattzufinden habe.

Damit ist eingeräumt, dass sich die Risiken des Flugbetriebes durch den Bau des Stadions erhöhen.

Denn diese Risiken lassen sich offenbar nur vermeiden, indem der Flugbetrieb entweder nicht oder nur unter bestimmten Voraussetzungen stattfindet – wobei diese Voraussetzungen unklar, jedenfalls aber mit der Verkehrsfunktion und den Betriebsbedingungen eines öffentlichen Verkehrslandesplatzes unvereinbar sind.

- b) Die Gutachter DWD/Streicher und Lehner meinen, diese Risiken auf eine begrenzte Zeit von 90 Stunden begrenzen zu können. Allerdings ist bereits der Ansatz fester „Zeitblöcke“ der Erhöhung des Risikos sachwidrig. Kennzeichnend für das Risiko ist, dass die Veränderungen der Strömungsverhältnisse für den Luftfahrzeugführer zu einem konkreten, für das anstehende Flugmanöver nicht vorhersehbaren Zeitpunkt auftreten, sondern überraschend und nicht vorhersehbar.

Sowohl das Gutachten Lehner wie auch seine Ersteinschätzung sind an der entscheidenden Stelle entweder unklar oder falsch. Es fehlen Ausführungen, wie die von ihm als Bedingung des Flugbetriebs formulierten Einschränkungen an einem öffentlichen Verkehrslandeplatz umgesetzt werden sollen. Soweit er Hinweise gibt (etwa die Verlegung der Aufsetzpunkte), sind sie mit den in der Luftfahrt international und national geltenden Regularien unvereinbar.

- c) Der Sachverständige Lehner unterstellt den Gutachten Tebben und Hanke unklar, für einen großen Teil der Ausführungen seien „Strömungsrichtungen / Querwindkomponenten 210 Grad / 10 m/sec die Basis“.
- aa) Damit unterscheidet er nicht zwischen Strömungsrichtung und Querwindkomponente. Wind aus 210 Grad bildet mit der Start-/ Landerichtung 16 einen Anströmwinkel von immerhin 50 Grad. Aus einem Wind aus 210 Grad mit 10 m/sec (entsprechend 20 kt) ergibt sich eine Seitenwindkomponente, die unter den Betriebsgrenzen der meisten Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt liegt.

Die Annahme,

„dass bei solchen Querwindkomponenten am bzw. über dem zulässigen Maximum mit leichten Flugzeugen in der Regel bereits jetzt nicht geflogen wird ...“

ist deshalb falsch. Die meisten Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt sind für eine höhere als die sich ergebende Seitenwindkomponente zugelassen.

Die Betriebsgrenzen liegen also deutlich über dem Maß der Windverhältnisse, die die Gutachter als signifikante Risikoerhöhung einstufen. Es kommt also auf die Entscheidung des Luftfahrzeugführers an.

- bb) Der Sachverständige Lehner übersieht außerdem, dass die Gutachter Tebben und Hanke auch geringere Windgeschwindigkeiten (5 m/sec) betrachten und zu ähnlichen, bereits für sich als signifikante Risikoerhöhung einzuschätzenden, Bewertungen wie bei 10 m/sec kommen.
- d) Der Sachverständige Lehner verkennt, dass ein wesentlicher Teil der Flugbewegungen am Flugplatz Freiburg im Schulbetrieb erfolgt, und zwar der Flugschule FFH wie auch der Vereine. Würde bei der Nutzung des Flugplatzes künftig – in unklarer Weise – zwischen erfahrenen und weniger erfahrenen Luftfahrzeugführer differenziert, käme dies einer gewichtigen und im Betrieb unzumutbaren sowie unpraktikablen Einschränkung dieser Betriebe gleich.

Schul- und Ausbildungsflüge müssen aber im bisherigen Umfang zulässig und fliegerisch verantwortbar bleiben.

- e) Der Sachverständige Lehner unterscheidet zwischen erfahrenen und weniger erfahrenen Piloten. Er suggeriert dabei, Gefahren und Risikoerhöhungen würden nur unerfahrene Piloten treffen.

Dies ist falsch. Selbstverständlich erhöhen sich auch die Risiken für erfahrene Piloten, und zwar in exakt gleichem Maße wie für weniger erfahrene. Diese Unterscheidung ist für die Einschätzung des Risikos des Flugbetriebes unergiebig und sachwidrig. Sie ist auch nicht umsetzbar und liegt vollständig fern.

- f) Die Annahmen und Bewertungen des Sachverständigen Lehner sind in hohem Maße spekulativ. Er stützt sich auch in seiner Ersteinschätzung auf keinerlei Erfahrungswerte oder auf eine vergleichbare Situation stützen.

Es gibt in Deutschland oder in Europa, soweit unseren Mandanten bekannt, keinen dem geplanten Stadion vergleichbaren Bau in einer derart kurzen räumlichen Distanz zur Bahn eines Verkehrslandeplatzes oder gar Flughafens, wie er in Freiburg geplant ist. Der Sachverständige Lehner nennt selbst keinen Vergleichsfall. Auf die Idee, so nahe an einen Flugplatz ein massives Gebäude mit einer Seitenlänge von 150 mal 180 m und einer Höhe bis 30 m zu bauen, ist bisher niemand gekommen. Diese Idee ist schlicht abwegig.

Bei der Planung handelt es sich aus fliegerischer Sicht um ein Experiment – zu Lasten der Luftfahrzeugführer und des Flugplatzes und mit höchst ungewissem Ausgang.

Bereits dies reicht, dass die Planung luftverkehrsrechtlich unzulässig ist.

- g) Die „Ersteinschätzung“ des Sachverständigen Lehner ist in einem Maße unrichtig, dass die Sachkunde des Sachverständigen Lehner im Zweifel steht. Seine Annahmen und Bewertungen sind nicht mehr vertretbar.
4. Die Stadt Freiburg betreibt parallel die 1. Änderung des Bebauungsplans Stadtbahn Messe – Plan-Nr. 5-96a. Dabei ist vorgesehen, Haltestellen der Stadtbahn unmittelbar unter die Einflugschneise und den Abflugsektor der RWY 16/32, südlich des Flugplatzes, zu legen.

Auch diese Planung ist strikt abzulehnen, ich verweise hierzu auf mein Schreiben vom 05.06.2014. Sie ist mit dem Erhalt des Flugplatzes unvereinbar. Denn sie ist luftverkehrsrechtlich unzulässig, da mit § 6 Abs. 1 LuftVO unvereinbar. Gerade weil die Sicherheitsmindesthöhe bei Start und Landung unterschritten werden darf, ist die Planung des Aufenthalts von einer Vielzahl von Menschen unterhalb von An- und Abflugstrecken unzulässig.

Unsere Mandanten werden sich weiterhin nachdrücklich gegen den Bau des Stadions am vorgesehenen Standort wenden. Abgesehen vom Verlust des Segelfluges und des Fallschirmsports wird neben diesem Stadionbau auch Motorflugbetrieb nicht mehr möglich sein.

Es geht bei der Errichtung eines Stadions in unmittelbarer Nähe der Bahn und in Hauptwindrichtung nicht um irgendwelche Abwägungen gegenüber anderen Belangen, wie sie in der Bauleitplanung üblicherweise auftreten. Es geht vielmehr um harte Kriterien und im Ergebnis um Menschenleben, deren Verlust durch den Bau des Stadions bei Aufrechterhaltung des Motorflugbetriebes sehenden Auges riskiert wird.

Es ist nicht absehbar, dass die zuständige Luftfahrtbehörde einen durch diese Bauleitplanung der Stadt Freiburg beabsichtigten Zustand tolerieren und genehmigungsrechtlich legalisieren wird. Die Bauleitplanung ist unzulässig.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Bender
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht