

Rechtsanwälte – Reichsgrafenstraße 16 – 79102 Freiburg

Stadt Freiburg i. Br.
Herrn Oberbürgermeister
Dr. Salomon
Rathaus
79098 Freiburg

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

15. Februar 2016 (MB-12-13 / UC)

Bitte angeben

4898 / 13

**Bebauungsplan-Verfahren „Neues Stadion am Flugplatz“, Plan-Nr. 2-74 (Brühl)
Informationsveranstaltung am 27.01.2016 mit den Gutachtern der GfL, Dresden, und
Schreiben des Regierungspräsidiums vom 20.07.2015**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit Schreiben des APS vom 02.02.2016 habe ich endlich die Stellungnahme des Regierungspräsidiums, Referat 46, vom 20.07.2015 an das Stadtplanungsamt zur Sicherheit des Flugbetriebes erhalten. Sie enthält wesentliche und überaus kritische Aussagen zur Flugsicherheit. Das Regierungspräsidium beruft sich dabei auf die von der BI Pro Flugplatz Freiburg und der Flugschule FFH vorgelegten Gutachten CFD Consultants und Prof.Dr. Hanke, die vom Baudezernat unbeachtet geblieben sind. Da ich nicht weiß, ob Ihnen diese Stellungnahme bekannt ist, füge ich Ihnen eine Kopie bei.

Ich hatte diese Stellungnahme erstmals schriftlich am 28.07.2015 (!) angefordert. Das Baudezernat hat sie mir also schlicht über sechs Monate vorenthalten, und zwar rechtswidrig.

Die Flugplatznutzer fühlen sich durch diese Zurückhaltung wesentlichster Informationen hintergangen. Von der ständig versprochenen Transparenz keine Spur. Sowohl ich als auch der BWLV und AOPA-Germany haben im Laufe des Jahres 2015, auch Ihnen gegenüber, mehrfach die Sorge wegen der Gefährdung der Sicherheit des Flugbetriebs ausgedrückt und haben, meist von nachgeordneten Stellen, beschwichtigende, und, wie sich jetzt herausstellt, falsche Antworten erhalten.

Die Darstellung der Stadtverwaltung gegenüber den Flugplatznutzern, der Öffentlichkeit, aber auch gegenüber dem Gemeinderat, weicht von den Aussagen der Fachbehörde, offenkundig bewusst, vollständig ab. Darin liegt eine massive Täuschung. Wie die Fachbehörde schreibt, haben sogar die Gutachten der Stadtverwaltung (DWD, Herr Streicher, und Sachverständigenbüro Lehner) die Unverträglichkeit von Stadionbau und Flugbetrieb bestätigt (Stellungnahme vom 20.07.2015, S. 3 3. Absatz). Verwendet hat sie das Baudezernat für die gegenteilige Behauptung, noch bis heute.

Entgegen der aktuellen Darstellung des Baudezernats wurden die Probleme auch keineswegs „sofort“ nach Eingang der Stellungnahme vom 20.07.2015 angegangen, sondern erst nach erheblicher Überzeugungsarbeit seitens des Regierungspräsidiums, wie sich aus der E-Mail von Dr. Dreier vom 23.10.2015 deutlich ergibt.

Das alles ist weder seriös noch transparent, sondern bestärkt die Vermutung, dass die Probleme für Leib und Leben der Flugplatznutzer durch Forcierung der Planung schlicht erdrückt werden sollen.

Ich kenne im Übrigen kein Bebauungsplan-Verfahren, das nach einer solch prononcierten Aussage der zuständigen Fachbehörde fortgesetzt worden wäre.

Am 27.01.2016 fand in der Flugschule FFH auf Einladung der Flugplatz Freiburg-Breisgau GmbH ein Gespräch statt, in dem die Flugplatznutzer zum „Luftverwirbelungsgutachten“ informiert werden sollten.

Als Vertreter der Stadt Freiburg nahmen die Herren Staible und Springer teil. Herr Bürgermeister Prof. Dr. Haag war nicht anwesend. Von den beauftragten Gutachterbüros waren für GfL, Dresden, Herr Professor Fricke und Herr Fiedler erschienen, das Büro Wacker Ingenieure war nicht vertreten.

Bei diesem Gespräch blieb vieles unklar. Die Ergänzungsgutachten zur Sicherheit des Flugbetriebes sollen aufgesplittet werden – also die Verwirbelungsproblematik getrennt von der Sicherheit der Stadtbahn-Haltestelle behandelt werden, obwohl Zusammenhang besteht. Risiken lassen sich aber durch Aufspaltung von Gutachtaufträgen nicht mindern.

In Anbetracht dieses Verfahrensstandes erheben die Flugplatznutzer die folgenden

Forderungen

zum weiteren Vorgehen:

1. Keine Begutachtung durch Wacker Ingenieure und GfL allein, sondern Bildung eines Gutachterteams, wie bei ähnlich komplexen Begutachtungen in der Luftfahrt üblich und bewährt, und Mitwirkung von Herr Prof.Dr. Frank Janser, FH Aachen, und eines erfahrenen Berufspiloten (CPL oder ATPL).
2. Keine Trennung der Prognose zur Lee- und Scherwindproblematik des Stadions von der der Sicherheit der Stadtbahnhaltestelle. Übernahme durch das Gutachterteam und, falls nicht, Mitwirkung von Herrn Harter an dieser Begutachtung.
3. Erweiterung der Gutachtaufträge, Alternativen und Maßnahmen zur Verbesserung der durch das Stadion beeinträchtigten Sicherheit des Flugbetriebs aufzuzeigen, falls noch nicht geschehen.
4. Überlassung der Gutachtaufträge an GfL, Dresden, und Wacker Ingenieure sowie Vorlage von Referenzen über die Tauglichkeit der gewählten Methodik zur prognostischen Begutachtung: Vermessung des Windfeldes an Hand eines kleinmaßstäblichen Modells des Stadions in einem Windkanal durch ein Büro für Bauingenieurwesen, „Nachfliegen“ in einem Flugsimulator.
5. Aussagen der Gutachter zur Validität der Prognosen.
6. Beteiligung der nationalen Luftfahrtverbände (BWLIV, DAeC, AOPA-Germany) am Gutachtenprozess.

Zur

Begründung

übergebe ich zunächst die Präsentation von Herrn Harter bei der Veranstaltung am 27.01.2016, ich beziehe mich ausdrücklich auch auf diese Präsentation.

I.

Ausgangslage, Aufgabe und Vorgehensweise der Gutachter

1. Es ist an keinem anderen Flugplatz in Deutschland oder im Ausland eine vergleichbar enge, massive Bebauung unmittelbar neben einer Start- und Landebahn und in Hauptwindrichtung bekannt. Die Situation ist also singulär, Erfahrungen gibt es nicht.

Für die Bewertung des Fortbestandes der Sicherheit des Flugbetriebes gibt es praktisch keine Vorgaben in Rechtsvorschriften oder technischen Regelwerken, etwa Grenz- oder Richtwerte zu Abständen oder Windgeschwindigkeiten. Die „Gemeinsamen Grundsätze“ in NfL I 92/13 enthalten zur Leewindproblematik keine Aussagen.

Für die konkret ins Auge gefasste Vorgehensweise der Gutachter für ihre Prognose gibt es keine anerkannte, gesicherte Auffassung in der Fachwelt oder einen Stand der Technik.

2. Deshalb bleibt die prognostische Begutachtung ein Experiment, und das auch nur teilweise wissenschaftlich als vielmehr auch flugpraktisch.

Die Gutachter CFD und Hanke sind zum Ergebnis gekommen, dass die Flugsicherheit nicht gewährleistet ist, und richtig verstanden auch die Gutachten DWD und Lehner. Eine abweichende Risikoeinschätzung würde besonders hinterfragt, und sie muss verantwortet werden.

3. Das Büro Wacker Ingenieure wird fachfremd tätig. Die reguläre Aufgabe des Büros ist, Windbelastungen an Bauwerken zu prognostizieren, und zwar zur Bemessung der Standsicherheit und Festigkeit von Gebäuden, insbesondere der Fassaden.

Diese Aufgabe ist allerdings verschieden von der Prognose eines Windfeldes im Lee eines Baukörpers. Es geht beim Stadion nicht um Windbelastungen des Bauwerks, sondern um Luftbewegungen im Windfeld hinter diesem Bauwerk, in spezifischen Distanzen und unter Erfassung sämtlicher vertikaler und horizontaler Luftbewegungen sowie der Turbulenzen, die induziert werden. Diese Bewegungen müssen zudem wegen der Auswirkungen auf Kleinflugzeuge sehr kleinskalig prognostiziert werden.

Das Büro Wacker Ingenieure wird für die Prognose einen Grenzschicht-Windkanal benutzen. Allerdings gibt es nach den von uns befragten Fachleuten keine anerkannte Fachmeinung, nach der Messungen an kleinmaßstäblichen Modellen in Windkanälen zuverlässigere Ergebnisse bei der Prognose eines bodennahen Windfeldes ergeben als Berechnungen. Diese Berechnungen liegen durch CFD vor.

4. Ob die Flugsimulation zur Prognose taugt oder genügt, ist ebenfalls zweifelhaft. Erfahrungen gibt es bisher nicht. Sie sind nicht benannt worden.
 - a) Flugsimulatoren können vertikale Luftbewegungen nicht reproduzieren. Diese vertikalen Luftbewegungen sind aber wesentliche Ursache der Gefährdung der Flugsicherheit im Lee des Stadion-Baukörpers.
 - b) Die Reproduktion kleinräumiger Luftbewegungen und der Prognose von deren Auswirkungen auf das Flugverhalten des Flugzeugmusters (in Bodennähe!) muss höchsten Anforderungen genügen, im Hinblick auf die Flugmechanik des Modells wie auch im Hinblick auf das Derivat der Trägheit der Flugzeugmasse.

Es ist am 27.01.2016 unklar geblieben, welche Qualität die Modelle haben, mit denen die Ergebnisse von Wacker Ingenieure in einem Simulator „nachgeflogen“ werden sollen. Ein Muster eines UL-Flugzeuges hat Herr Professor Fricke nicht benannt. Inwieweit das Modell einer Piper PA28 den hohen Anforderungen an die Wiedergabe des tatsächlichen Flugverhaltens dieses Musters entspricht, ist unklar. Das Gleiche gilt für das Modell der Cessna Citation.

II.

Zu den einzelnen Forderungen

1. Angesichts der erheblichen Komplexität der Aufgabe, des Fehlens einer gesicherten Fachauffassung zur Vorgehensweise bei der Prognose, des Fehlens normativer Vorgaben und des „Experiment“-Charakters der Methodik kann der Kreis der Gutachter nicht auf das Büro Wacker Ingenieure und GfL, Dresden, beschränkt bleiben. Es ist vielmehr eine Besetzung erforderlich, die fachlicher Pluralität entspricht.

Wir erwarten deshalb, dass ein Gutachter-Team gebildet wird. Diese Teambildung ist bei ähnlich komplexen Gutachtenprojekten in der Luftfahrt üblich und bewährt.

An diesem Team soll

Prof.Dr.-Ing. Frank Janser, Fachhochschule Aachen,
Hohenstaufenallee 6, 52064 Aachen

mitwirken.

Herr Professor Janser unterrichtet an der Fachhochschule Aachen die Lehrgebiete Strömungsmechanik und Industriaerodynamik. Er hat einschlägige Erfahrung und jüngst an einer Arbeit zur Bestimmung des Windfeldes hinter Windrädern mitgewirkt.

Wir erwarten weiter, dass im Team ein erfahrener Berufspilot (CPL oder ATPL) mitwirkt, der praktische Kenntnisse und Erfahrungen zur Aerodynamik, insbesondere den Fluggeschwindigkeiten im Endanflug und Landeanflug, hat. Keiner der Vertreter der von der Verwaltung beauftragten Büros hat fliegerischen Sachverstand oder fliegerische Erfahrung.

Im Hinblick auf Transparenz, Ausgewogenheit und fachliche Richtigkeit des Gutachtens ist die Mitwirkung von Herrn Professor Janser und eines Luftfahrzeugführers der oben beschriebenen Qualifikation geboten.

2. Die luftverkehrsrechtliche Beurteilung der Bedarfshaltstellen der Stadtbahn unter der An- und Abflugfläche am Süden südlich der Landebahn hängt unmittelbar von der Einschätzung ab, in welchem Umfang die Leewindsituation hinter dem Stadionbaukörper die Zahl von Startabbruch- und Durchstartmanövern erhöht. Deshalb darf die Frage nicht von derjenigen nach den Auswirkungen des Windfeldes auf den Flugbetrieb getrennt werden.

Wir erwarten, dass Herr Harter auch an der Prognostik zu dieser weiteren Frage beteiligt wird. Denn es geht ebenfalls um die Flugsicherheit im Sinne des Heranrückens einer empfindlichen Nutzung. Insoweit möge uns der Gutachter unverzüglich benannt werden, und, falls verschieden von den bisher beauftragten Gutachtern, sollte es Gelegenheit zum Gespräch bestehen.

3. Unklar geblieben ist, ob GfL den Auftrag hat, Alternativen und Maßnahmen zur Verbesserung der durch den Stadionbau beeinträchtigten Flugsicherheit zu diskutieren.

Dies ist jedoch notwendig, und die Aufgabe ergibt sich auch aus der Stellungnahme des Regierungspräsidiums vom 20.07.2015.

Zeitliche oder flugbetriebliche Einschränkungen scheiden aus, da weder deren Voraussetzungen (Windrichtung und Geschwindigkeit) noch deren situative Einhaltung gewährleistet ist.

Angesichts der überragenden Bedeutung der Flugsicherheit können die Kosten von Maßnahmen zur Minderung der konkreten Gefährdung keine Rolle spielen. „Störer“ im planungsrechtlichen Sinne ist das Fußballstadion, und nicht der Flugplatz.

4. Der schriftliche Gutachtenauftrag muss die Anforderungen aus den Schreiben des Regierungspräsidiums vom 20.07. und 22.10.2015 erfüllen. Dies ist zu prüfen.
5. Aussagen zur Validität von Prognosen sind üblich und geboten.

Im konkreten Fall kommt hinzu: Es geht um Leben und Gesundheit der Flugzeugbesatzungen. Will man zur Zulässigkeit der Bebauung kommen, sind Prognoseunsicherheiten ausgeschlossen. Es muss Gewissheit bestehen, dass die Sicherheit des

Flugbetriebes vollständig und unvermindert gewährleistet bleibt. Genauso wenig, wie Leben und Gesundheit abwägungsfähig sind (Schreiben des Regierungspräsidiums vom 20.07.2015, S. 2), sind Prognoseunsicherheiten tolerabel.

6. Im Schreiben des Regierungspräsidiums vom 20.07.2015 (S. 5) wird empfohlen, nationale Luftfahrtverbände zu beteiligen. Es gibt keinen Grund, dieser Empfehlung nicht zu folgen.

Ich bitte um die oben genannten Angaben, erbetenen Antworten und um Ihre Stellungnahme, insbesondere zur Bildung des Gutachter-Teams.

Die Hausspitze des Regierungspräsidiums Freiburg erhält Mehrfertigung dieses Schreibens, ebenso AOPA-Germany und BWLV als baden-württembergischer Landesverband im DAeC.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Bender
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht