

Rechtsanwälte – Reichsgrafenstraße 16 – 79102 Freiburg

Regierungspräsidium
Freiburg
Abteilung 2
Herrn 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

22. November 2016 (MB-21-05 / UC)

Bitte angeben

5467 / 15

**Anträge der Flugplatz Freiburg-Breisgau GmbH und der Stadt Freiburg auf Aufhebung der Betriebsgenehmigung für die Gras-Start- und Landebahnen und den Fallschirmsprungkreis (Änderung der Betriebsgenehmigung) und auf Freistellung der hierfür genutzten Flächen von der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung (Entwidmung)
Verfahren nach §§ 6, 8 LuftVG i.V.m. §§ 72 ff. LVwVfG
Ihr Zeichen: 24-3846/02-01**

Sehr geehrter Herr Lucht,

wir vertreten weiterhin die folgenden Vereine und Unternehmen sowie Einzelpersonen:

- 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, Mooswaldallee 12, 79108 Freiburg
- Herr ..., 79199 Kirchzarten
- Herr ..., 79111 Freiburg

Hinzu kommen

- FFH Technik GmbH, Am Flughafen 11, 79108 Freiburg
- Herr ..., 79199 Kirchzarten
- Herr ..., Gundelfingen
- Herr ..., Freiburg
- Herr ..., 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. Die Herren ... sowie die Haltergemeinschaft Maertin / Nutto haben auf dem Flugplatz Gebäude errichtet und nutzen sie gewerblich. FFH Technik GmbH ist wirtschaftlich auf den Flugbetrieb in Freiburg angewiesen. Die Herren ... und ... sind Halter von Segelflugzeugen, die am Flugplatz Freiburg stehen und dort betrieben werden.

Die Akademische Fliegergruppe vertreten wir gemeinsam mit der Anwaltskanzlei Quaas & Partner, Herrn Kollegen Dr. Kukk, Stuttgart. Dessen aktuelle Einwendungen vom 21.11.2016 machen wir auch zum Gegenstand unseres Vortrags.

Unsere Mandanten erheben

Einwendungen

gegen den Antrag der Flugplatz Freiburg-Breisgau GmbH (im Folgenden: Flugplatz Freiburg GmbH) auf Aufhebung der Betriebsgenehmigung und auf Entwidmung von Teilflächen des Flugplatzes Freiburg. Sie lehnen den Antrag ab. Sie beantragen außerdem **hilfsweise**

Bestimmung der Wirksamkeit der Entscheidung

auf den Zeitpunkt, an dem die Stadt und die Stadiongesellschaft die Flugplatz-Teilfläche rechtmäßig in Anspruch nehmen können, und höchst hilfsweise

Aussetzung der Vollziehung

der beantragten Entscheidungen, soweit diese erlassen werden und sofort vollziehbar sind, bis zu diesem Zeitpunkt.

I.

Bisheriges Verfahren

Der Antrag vom 20.09.2016 auf Aufhebung der Betriebsgenehmigung und Entwidmung / Freistellung ist nicht der erste Antrag, den die Flugplatz Freiburg GmbH im Zusammenhang mit der Planung des Fußballstadions auf dem Flugplatz gestellt hat. Wir haben uns bereits mit Schriftsatz vom 06.10.2015 zum vorangegangenen Antrag auf Plangenehmi-

gung für die Anpassung des Sicherheitsstreifens und des Segelfluggeländes geäußert. Zu diesem Antrag ist eine Entscheidung des Regierungspräsidiums nicht ergangen.

Damit ist unklar, welche Bedeutung nun der Antrag vom 20.09.2016 haben soll. Tritt er an die Stelle des Antrags vom Mai 2015, zu dem das Regierungspräsidium die Anhörung mit Schreiben vom 22.07.2015 eingeleitet hatte? Ist dieser Antrag zurückgenommen?

Soweit er aufrechterhalten bleibt, bleiben auch unsere Einwendungen vom 06.10.2015 bestehen. Ich verweise überdies auf unsere Schreiben vom 09.03., 16.05. und 15.06.2016, die bisher unbeantwortet sind.

Im Folgenden wird unterstellt, dass die Anträge vom Mai 2015 nicht mehr weiterverfolgt werden, sondern dass maßgeblich nun der Antrag vom 20.09.2016 ist.

II.

Anträge

1. Flugplatz Freiburg GmbH

Der Antrag der Flugplatz Freiburg GmbH vom 20.09.2016 ist unbeachtlich.

Mit dem Antrag bewegt sich die Flugplatz Freiburg GmbH außerhalb des Gesellschaftszwecks. Der Gesellschaftsvertrag bzw. die Satzung der GmbH übertragen der Flugplatz Freiburg GmbH die positive Aufgabe des Betriebs des Flugplatzes Freiburg EDTF. Damit unvereinbar ist ein Antrag auf Aufhebung der Betriebspflicht und auf förmliche Freistellung der Fläche, die zum Verlust der Hälfte des Flugplatzareals sowie eines wesentlichen Teils der Nutzer führt. Dieser Antrag ist ultra vires gestellt.

2. Stadt Freiburg im Breisgau

Entgegen der Darstellung in der öffentlichen Bekanntmachung der Anträge (unter anderem im Amtsblatt der Stadt Freiburg vom 07.10.2016) ist die Stadt Freiburg im Breisgau nicht Antragsteller. Das Antragsschreiben der Flugplatz Freiburg GmbH vom 20.09.2016 ist allein in deren Namen verfasst und von den Geschäftsführern der Flugplatz Freiburg GmbH unterzeichnet. Ein – paralleler oder anderslautender? – Antrag der Stadt Freiburg im Breisgau ist in den offengelegten Unterlagen nicht enthalten. Auch ist die Flugplatz Freiburg GmbH nicht Vertreter der Stadt Freiburg im Breisgau oder „Verfahrensstandschafter“ für die Interessen der Stadt Freiburg im Breisgau.

Damit sind bei der Entscheidung über den Antrag der Flugplatz Freiburg GmbH Belange der Stadt Freiburg nicht zu berücksichtigen.

3. Form und Inhalt des Antrags vom 20.09.2016

- a) Neu – und insoweit als Klarstellung einer offenkundigen Tatsache zu begrüßen – ist, dass die Flugplatz Freiburg GmbH nunmehr einräumt, die Anträge zu stellen, um Platz für ein Fußballstadion auf diesem Areal zu schaffen. Es ist also jetzt wenigstens der Grund für die Entwidmung offengelegt, die im Antrag vom Mai 2015 noch verschwiegen wurden. Es ist eine andere Frage, ob dieser Grund ausreicht.
- b) Das Antragsschreiben vom 20.09.2016 ist auf eine merkwürdige Art „verrechtlicht“. Offenbar nicht von der Flugplatz Freiburg GmbH selbst verfasst, ähnelt es mehr einem Rechtsgutachten als einer Auseinandersetzung mit der „Lage der Dinge“ – wobei noch dazu die Rechtsprechung im Wesentlichen unrichtig wiedergegeben oder zitiert wird.

Es wird darzustellen sein, dass im Antrag die tatsächlichen Verhältnisse, in denen die Entwidmung wirken soll, nicht vollständig erfasst sind. Darauf kommt es jetzt aber an.

4. Grenzen des Antragsinhalts und Grundsatz der Problembewältigung

- a) Wir verstehen den Antrag vom 20.09.2016 so, dass er sich auf die Teilaufhebung der Betriebsgenehmigung und Entwidmung der westlichen Teilfläche des Flugplatzes einschließlich der Segelflughahn und des Fallschirmsprungkreises beschränkt.

Unklar ist allerdings, ob die Errichtung eines Zauns parallel der RWY, als Verlängerung des im Norden vorhandenen Zauns in Richtung Süden, Inhalt des Antrags ist. Denn er wird im Antrag als Maßnahme ausdrücklich erwähnt (Seite 5).

Ebenso wenig klar ist, ob die noch im Antrag vom Mai 2015 verfolgten Korrekturen am Südende der RWY in der Nähe der geplanten Stadtbahn-Haltestellen zum Antrag gehören.

Unklar ist auch, ob die Verringerung des Sicherheitsstreifens rechts und links der RWY um jeweils 10 m beantragt ist. Sie wird in der „Rechtlichen Stellungnahme“ der Rechtsanwälte Redeker Sellner Dahs vom 01.12.2015 erwähnt und beschrieben.

- b) Sollte dies, womöglich durch parallele Aufrechterhaltung des Antrags vom Mai 2015, so sein, bitten wir um Hinweis und Gelegenheit zum Vortrag.
- c) Vorab machen wir in der Sache darauf aufmerksam, dass diese Elemente des früheren Antrags offenbar notwendige oder beabsichtigte Folge des Wegfalls der westlichen Flugplatzflächen sind. Sie werden aber weder im Antrag noch in den Anlagen betrachtet. Voraussetzungen und Folgen dieser Veränderungen für den – angeblich – verbleibenden Flugbetrieb sind weder dargestellt noch bewertet.

Damit sind die mit der Entwidmung zusammenhängenden Probleme weder erörtert noch bewältigt.

Es ist die Erfahrung unserer Mandanten, dass bei der Planung des Fußballstadions auf dem Flugplatz Freiburg die Wahrheit nur stückweise zum Vorschein

kommen soll. Jüngstes Beispiel: Die Stadtbahn-Bebauungsplanung – mit deutlich weitergehenden Betriebseinschränkungen als bisher behauptet. Das geht in einem Planverfahren nun nicht.

III. Verfahren

Nach Auffassung unserer Mandanten lässt sich über die Anträge nur im förmlichen Planfeststellungsverfahren entscheiden. Auch eine Plangenehmigung griffe zu kurz. In der „Rechtlichen Stellungnahme“ der Rechtsanwälte Redeker Sellner Dahs vom 01.12.2015 wird die Frage des zutreffenden Verfahrens teils unklar (Seite 12), teils mangels Detailangaben offen, im Ergebnis also nicht beantwortet.

1. Bisheriges Flugplatzareal als flugbetriebliche Einheit

Der Flugplatz Freiburg ist bisher einschließlich des Areals, das entwidmet werden soll, als Ganzes genehmigt. Der Flugplatz ist flugbetrieblich als Einheit zu sehen, und zwar für alle dort betriebenen Luftfahrzeuge. Auch außerhalb der primär betroffenen Segelflugzeuge und der Fallschirmspringer ist der Flugplatz Freiburg als Gesamteinrichtung genehmigt. Es ist Grundlage der Betriebsgenehmigung und der Planfeststellung, dass das gesamte Areal zur Verfügung steht, und zwar auch für den Motorflug einschließlich des Hubschrauber- und Tragschrauberbetriebs.

- a) Für diese Luftfahrzeuge ist das vollständige Flugplatzareal einschließlich der Grasbahnen ebenfalls flugbetrieblich wichtig. Denn diese Fläche kann auch von Motorflugzeugen genutzt werden, etwa als Notlandefläche, bei Blockade der RWY oder aus sonstigen flugbetrieblichen Gründen.

Der Entfall dieser Fläche nimmt dem Flugbetrieb Möglichkeiten und ist sicherheitsrelevant. Es wird einfach zu eng. Zu diesen und zu deren Verlust findet sich in den Antragsunterlagen nichts. Erst recht keine Risikoanalysen nach ICAO.

- b) Die Flugplatz Freiburg GmbH mag sich zur Verkleinerung der Sicherheitsstreifen der RWY und zu den Flächenreduzierungen am Südende der RWY äußern. Sie sind offenkundig Folge der Entwidmung.
- c) Die Nutzung der Grasbahn durch Motorflugzeuge ist nach der geltenden Betriebsgenehmigung und Planfeststellung nicht ausdrücklich ausgeschlossen. Flugbetrieblich vorteilhaft, sogar notwendig ist die Nutzung einer Grasbahn durch stark motorisierte, propellerbetriebene Flugzeuge mit Spornrad. Angesichts deren Seitenwindanfälligkeit ist die rollstabilisierende Wirkung einer Grasbahn beim Start unverzichtbar. Sie würde entfallen.
- c) Schließlich wird nicht gesehen, dass der Betrieb auf den Grasbahnen notwendig ist, um den Flugplatz wirtschaftlich tragfähig zu halten. Mit dem Entfall des Segelfluges wie auch des Fallschirmsprungbetriebes fallen Flugbewegungen aus, deren Zahl weit über die Zahl der Segelflugbewegungen hinausgeht.

(Fast) jeder Segelflugstart in Freiburg ist zugleich ein zusätzlicher Motorflugstart, da in Freiburg nur noch Flugzeugschleppstart zulässig ist. Mit dem Entfall des Sprungkreises wird es keine Flüge von Absetzflugzeugen mehr geben.

Die Zahlenangaben zu den Segelflugstarts im Gutachten GfL vom 08.06.2016 sind offenkundig falsch und viel zu niedrig; es ist unseren Mandanten schleierhaft, woher die Zahlen kommen. Und Zahlen zu den von den Fallschirmspringern durchgeführten Flugbewegungen gibt es gar nicht; dazu noch später.

Jede Bewegung am Flugplatz ist aber gebührenpflichtig. Ohne die nun entfallenden Flugbewegungen wird der Flugplatz Freiburg aus der derzeit noch gewährleisteten Kostendeckung ins Defizit rutschen. Damit ist der Bestand des Rest-Flugplatzes zumindest mittelfristig stark gefährdet – allein schon wegen der kommunalen Kostenträgerschaft.

- d) Die Teilaufhebung würde in die Betriebsgenehmigung und in den geltenden Planfeststellungsbeschluss eingreifen, mit den beschriebenen Folgen. Es handelt sich um eine wesentliche Änderung des Flugplatzes, und nicht nur des Flugbetriebs. Ein Planfeststellungsverfahren ist erforderlich.

2. „Kein subjektives Recht“?

- a) Merkwürdig ist der Hinweis im Antrag (Seite 4), dass „private Dritte ... grundsätzlich keinen Anspruch auf Durchführung eines ... Planfeststellungsverfahrens“ hätten. Erwartet die Flugplatz Freiburg GmbH damit vom Regierungspräsidium, dass es eine objektiv rechtswidrige Verfahrensart ergreife, weil dieser Fehler folgenlos bliebe? Das ist inakzeptabel.

Die Beteiligten sollten sich statt der Äußerung solcher Dunkelheiten darauf verständigen, dass objektiv rechtmäßig verfahren wird.

- b) Im Übrigen wird mit dem Zitat eines der Tempelhof-Urteile des OVG Berlin-Brandenburg vom 12.02.2007 (Antrag, Seite 4 unten) die rechtliche Bedeutung des Unterbleibens eines zutreffenden Verfahrens falsch vermittelt (dazu BVerwG, Beschluss vom 16.12.2008 – 4 B 66/08 – juris Rn. 8).

Soweit vertreten wird, die Freistellungsentscheidung bedürfe keines Planfeststellungsverfahrens, wird in dem Antrag der Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.04.2010 zitiert, ohne klarzustellen, dass dieser keine Aussagen zur luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung enthält.

Dass der Tempelhof-Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 29.11.2007 für den hier zu regelnden Fall des Fortbestandes eines „halben“ Flugplatzes keine Aussagen trifft, ebenso wenig wie die vorangegangenen Urteile des OVG Berlin-Brandenburg, ist in den Einwendungen von Herrn Kollegen Dr. Kukk bereits klargestellt. Namentlich der Hinweis auf Rn. 7 im juris-Abdruck des Beschlusses vom 29.11.2007 ist irreführend. Dort geht es nicht um den Unterschied zwischen Teilschließung und vollständiger Schließung.

IV.

Keine Erforderlichkeit

Für die beantragte Aufhebung der Betriebsgenehmigung und Entwidmung fehlt die Planrechtfertigung. Auch hierzu hat Herr Kollege Dr. Kukk bereits vorgetragen. Zur Planrechtfertigung bei Ganz- oder Teilschließungen steht entgegen dem Antrag (Seite 6) bei Reidt (in: Grabherr u. a., LuftVG, § 6 LuftVG Rn. 109) nichts.

1. Nutzungsverträge

Der Entwidmung des westlichen Teils des Flugplatzareals stehen bereits die Nutzungsverträge mit unseren Mandanten entgegen.

Dies ist nicht erst eine Frage der Abwägung.

- a) Soweit den Vereinen in den Mietverträgen nicht die Nutzung des angrenzenden, planfestgestellten Flugplatzes zur Ausübung des Segelflug- oder Fallschirmsport gestattet sein soll, greift die Flugplatz Freiburg GmbH deutlich zu kurz. Die Vermietung dient selbstverständlich nicht ausschließlich dem Zweck, Luftfahrzeuge und „Zubehör“ unterzubringen (vgl. z. B. Urteil des OLG Düsseldorf vom 19.03.1998 – 14 U 231/96). Man fragt sich, zu welchem anderen Zweck wenn nicht zur Ausübung des Fallschirm- und Segelflugsports die Grundstücksflächen auf dem Flugplatz Freiburg denn sonst überlassen sein sollen.

Da nach dem eigenen Antrag der Flugplatz Freiburg GmbH der Umzug auf Flugplätze außerhalb Freiburgs sowohl für die Segelflieger als auch die Fallschirmspringer die sehr wahrscheinliche Folge der Entwidmung sein wird, wären die Hallen übrigens noch nicht einmal mehr zur Unterbringung der Luftfahrzeuge und des Zubehörs geeignet.

Was die Ausführungen zur Kündigung der Mietverträge aus wichtigem Grund (Antrag, Seite 10) außer einer Suggestion bewirken sollen, erschließt sich nicht. Eine Kündigung aus wichtigen Grund „gemäß § 314 BGB“ ist bei Gebrauchs-

überlassungsverträgen mit fest vereinbarter Laufzeit nicht zulässig und unwirksam, dies bedarf keiner weiteren Erklärung.

- b) Nicht erwähnt worden sind die Verträge der Flugplatz Freiburg GmbH mit Herrn Udo Harter bzw. FFH, die überdies dingliche Rechte einräumen. Die Betriebe von Herrn Harter sind sowohl durch die Entwidmung als auch durch den Entfall des Flugbetriebes der Segelflieger und der Fallschirmspringer erheblich nachteilig betroffen.
- c) Die Verträge schließen demnach die Entwidmung aus, unabhängig von der Folgenutzung und einer Abwägung.

2. „Städtebau“ und Fachplanung

Vollständig irrig ist die Auffassung der Flugplatz Freiburg GmbH von einem - irgendwie gearteten – Vorrang des Städtebaus vor dem Luftverkehr.

- a) Bereits die Wortwahl ist falsch. Es ist nicht so, dass „der kommunale Belang zur Realisierung eines neuen Stadions“ lediglich „privaten Belange(n)“ gegenüber steht.

Mit privaten Belangen hat die luftverkehrsrechtliche Betriebsgenehmigung wenig zu tun. Vielmehr handelt es sich bei dieser Genehmigung um diejenige für einen öffentlichen Verkehrslandeplatz. Der Verkehrslandeplatz ist eine öffentliche Einrichtung, und noch dazu von überörtlicher Bedeutung. Dies gilt selbstverständlich auch für den dem Segelflug und dem Fallschirmsport gewidmeten Flächen. Die Flugplatz Freiburg GmbH geht selbst von der Geltung des § 38 Satz 1 BauGB aus, zu Recht.

- b) Demgemäß ist die Abfolge der Darstellung der widerstreitenden Positionen im Antrag vom 20.09.2016 gründlich missglückt.

- aa) Die Flugplatz Freiburg GmbH beantragt eine Entscheidung nach dem Luftverkehrsgesetz. Maßgeblich und an erster Stelle jeder fachgesetzlichen Entscheidung steht, auch in Hinblick auf die planerische Rechtfertigung, der fachgesetzlich verfolgte öffentliche Zweck, oder, mit den Worten des Antrags, das „Ziel“ (unter anderem Seite 6). Insoweit entspricht die Zielsetzung des Luftverkehrsrechts vollständig anderen Fachplanungsgesetzen für öffentliche Infrastruktur wie dem Fernstraßengesetz oder dem Eisenbahnrecht.

Der Antrag der Flugplatz Freiburg GmbH widerspricht dem Ziel der Vorhaltung und Gewährleistung luftverkehrsrechtlicher Infrastruktur, denn die Flugplatz Freiburg GmbH beantragt mit der Aufhebung der Betriebsgenehmigung einen Rückbau des Flugplatzes.

- bb) Unter welchen Voraussetzungen dieser Antrag mit der Zielsetzung des Luftverkehrsgesetzes vereinbar ist, wird im Antrag nicht erörtert.

Richtig ist, dass der Rückbau von Flugplatzinfrastruktur nur bei Fortfall des Bedarfs oder bei anderweitiger Deckung des Bedarfs zulässig ist.

Nichts anderes ergibt sich aus den im Antrag zitierten Entscheidungen. Dabei mag mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, dem die Bedeutung „regionaler Strukturhilfe“ als einschränkender Belang entnommen werden soll (Antrag, Seite 6/7) die „Memmingen“-Entscheidung vom 13.12.2007 gemeint sein. Dort findet sich allerdings nichts dazu, wie „regionale Strukturhilfe“ als Planrechtfertigung für die Teilschließung eines Verkehrslandeplatzes herhalten soll (vgl. dazu den Abdruck in juris, Rn. 53).

In keinem der bisher entschiedenen Rückbau- und Schließungsfällen ist ein fortbestehender Bedarf für den Luftverkehr unbefriedigt geblieben, sondern es ist stets Ersatz nachgewiesen worden. Geradezu klassisch Tempelhof: Natürlich wurde da nicht einfach ein Verkehrsflughafen geschlossen, sondern das Mantra der Verwaltung war die Konzentration des Bedarfs an anderer Stelle auf einen Großflughafen.

Und genau dieser Ersatz wird im Planfeststellungsantrag nicht und erst recht nicht zumutbar nachgewiesen. Aus dem Gutachten GfL vom 08.06.2016

„Bewertung des Segelflugbetriebes“ folgt das Gegenteil zur Realisierung der zusätzlichen Grasbahn auf dem verbleibenden Teil des Flugplatzes Freiburg. Und, soweit Ausweichflugplätze genannt werden, wird die Lage der Dinge teils nicht ermittelt, teils verkannt.

- cc) Dies alles gilt erst recht für den Breisgauverein für Fallschirmsport. Zu dessen Betrieb fehlt jegliche Ausführung im Antrag.
- c) Fehlt bereits diese klare Zielstellung luftverkehrsrechtlicher Entscheidungen, handelt es sich beim Antrag auf Entwidmung um einen „Missgriff“ im Sinne der Grundsätze zur Planrechtfertigung.

Dabei hilft auch nicht die formelhafte Wendung (Antrag, Seite 6), dass das Vorhaben „vernünftigerweise geboten“ sei. „Vernünftigerweise geboten“ wozu? Die Planrechtfertigung muss aus dem Fachrecht kommen. Das Bundesverwaltungsgericht wie zitiert (Urteil vom 09.11.2006 – 4 A 2001/06 – juris Rn. 34) sagt nichts anderes und spricht von fachplanerischer Zielkonformität. Genau darum geht es.

3. Kein Vorrang des Städtebaus vor dem Luftverkehr

Auch materiell hat der Städtebau, so abstrakt wie in § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG genannt, keinen Vorrang vor dem Ziel (sic!) des Luftverkehrsgesetzes, Flugplatz-Infrastruktur zu gewährleisten.

- a) Es ist bereits falsch, wenn im Antrag von der „Erfordernissen des Städtebaus“ als „einem der im LuftVG genannten Ziele“ gesprochen wird. Ziel des Luftverkehrsgesetzes ist die Gewährleistung der Flugplatz-Infrastruktur. Die Erfordernisse des Städtebaus mögen ein Belang sein, der in der Abwägung zu berücksichtigen ist. „Ziel“ des Luftverkehrsgesetzes sind sie aber gerade nicht.
- b) Der angebliche Vorrang des Städtebaus vor der Gewährleistung von Flugplatz-Infrastruktur hat keine Grundlage im Gesetz. Dem Gesetz ist das Gegenteil zu entnehmen.

Nach § 28 LuftVG kann für Zwecke der Zivilluftfahrt enteignet werden. Für „Städtebau“ nicht. Weder allgemein, noch konkret: Die Enteignung für Zwecke des Profi-Fußballs ist nicht zulässig.

Darum geht es doch. Es geht nicht um den Vorrang des „Städtebaus“, um dann noch groß die kommunale Planungshoheit in Stellung zu bringen. Es geht um ein Stadion für Profifußball und damit um ein privates und allein privatnütziges Vorhaben.

4. Keine Realisierung des Fußballstadions

Entgegen der Erwartung im Antrag wird sich das Fußballstadion auf dem Flugplatz nicht realisieren lassen. Auch insoweit verweisen wir auf die Ausführungen von Herrn Kollegen Dr. Kukk.

Zusätzlich hierzu:

- a) Die Erschließung des Fußballstadions durch die Stadtbahn ist ungeklärt, obwohl ein wesentliches Kriterium für die Standortentscheidung. Die Planung, die Grundlage der Offenlage der 1. Änderung des Bebauungsplans „Stadtbahn Messe“ im August 2016 war, wird sich nicht realisieren lassen. Wir verweisen auf unsere Einwendungen vom 29.09.2016, die wir als Anlage beifügen.

Schriftsatz Rechtsanwälte Bender & Philipp vom 29.09.2016
an die Stadt Freiburg im Breisgau
als **Anlage A 1**

In gleichem Sinne hat sich das Referat 46 des Regierungspräsidiums geäußert. Mit der fachlichen Forderung nach weitergehenden zeitlichen Betriebsbeschränkungen für den Flugbetrieb ist zu rechnen.

- b) Der Standort des Stadions unmittelbar westlich der RWY wird sich auch aus flugbetrieblichen Gründen nicht realisieren lassen. Hierzu liegen die Gutachten CFD Consultants GmbH vom 25.11.2014 und von Professor Dr. Hanke vom

Dezember 2014 vor. Die Beachtlichkeit dieser Gutachten ist vom Referat 46 des Regierungspräsidiums in Schreiben vom 20.07.2015 und vom 22.10.2015 anerkannt.

Soweit die Stadtverwaltung mittlerweile, Ende der 45. KW, also Mitte November 2016, Gutachten von Wacker Ingenieure (vom 04.10.2016) und GfL (vom 12.10.2016) vorgelegt hat, müssen diese Gutachten sorgfältig ausgewertet werden, auch durch unsere Mandanten.

Die Stadtverwaltung hat ein Jahr und elf Monate für die Vorlage der eigenen Gutachten benötigt. Es hat allein weit über das erste Halbjahr 2015 gedauert, um der Stadtverwaltung die Bedeutung der Gutachten, die unsere Mandanten in Auftrag gegeben haben, klarzumachen, und dies gelang auch nur dem Fachreferat des Regierungspräsidiums. Aus welchen Gründen auch immer, hat die Stadtverwaltung die fachliche Position der Flieger schlicht ignoriert.

Die Bewertung der Gutachten durch unsere Mandanten wird rascher erfolgen, allerdings nicht bis zum Abschluss der Anhörung in diesem Verfahren. Wir behalten uns die Äußerung vor. Zum heutigen Zeitpunkt werden die Aussagen und Schlussfolgerungen in den Gutachten bestritten, soweit sie von den Feststellungen CFD Consultants und Professor Dr. Hanke abweichen.

- c) Erweist sich eine Planung, zu deren Gunsten die Betriebsgenehmigung eines Flugplatzes aufgehoben werden soll, aber als undurchführbar, so fehlt die planerische Rechtfertigung für die beantragte Aufhebung.

5. Stand der Stadionplanung

Die Flugplatz Freiburg GmbH geht im Antrag davon aus, dass mit Abschluss der ersten Offenlage des Bebauungsplan-Entwurfs (im zweiten Quartal 2017) ein „Konkretisierungsgrad“ erreicht sein wird, die deren Beachtlichkeit und Übergewicht in der luftverkehrsrechtlichen Abwägung begründet (Seite 8). Später heißt es, das Interesse an einer zeitnahen Umsetzung einer kommunalen Planung setze sich durch, wenn „eine tatsächliche Umsetzung dieser Pläne zumindest als möglich erscheint“ (Seite 14).

Dies ist falsch. Aus dem Blickwinkel der fachgesetzlichen Zielkonformität der Entwicklung kann nur maßgeblich sein, ab welchem Zeitpunkt die Sicherheit besteht, dass die kommunale Bauleitplanung abwägungsfehlerfrei zustande kommen wird. Mit anderen Worten, wann Baurecht besteht.

Etwas anderes steht auch nicht beim Bundesverwaltungsgericht (vom 13.12.2007 – „Memmingen“ – juris Rn. 63). Dort war der Kontext schlicht gegenteilig: Das kommunale Konzept bestand – positiv – in der Konversion eines militärischen zu einem zivilen Flughafen. Fachplanerisches Ziel und kommunale Planung stimmten also überein.

- a) Es liegt fern, den für die Realisierung des Bauvorhabens notwendigen Zeitpunkt am Ende der ersten Offenlage anzunehmen.

Bis heute ist völlig offen, was bei der ersten Offenlage vorgetragen werden wird. Das wesentliche Abwägungsmaterial zur künftigen Flugplatznutzung, deren Voraussetzungen und Genehmigungsfähigkeit stehen bis heute nicht fest, und sie werden am Ende der ersten Offenlage auch nicht feststehen. Es ist gerade Sinn der Offenlage, der Gemeinde Kenntnis von abwägungserheblichem Material zu geben, und nicht, die Aufnahme solchen Abwägungsmaterials abzuschließen, und das auch noch, bevor man es zur Kenntnis nehmen und in Erwägung ziehen kann.

Soweit es neue Gutachten gibt, können diese bis heute nicht ausgewertet werden, siehe oben. Eine Variantenprüfung, die diesen Namen verdient, ist bis heute nicht durchgeführt worden. Wie Herr Kollege Dr. Kukk zutreffend schreibt, muss diese Variantenprüfung auch den Fall bewerten, dass das Fußballstadion weiterhin an der Schwarzwaldstraße verbleibt und der Neubau nicht zustande kommt. Dass ein Neubau vom SC Freiburg gewünscht wird, mag sein, genügt aber als überwiegender, lediglich gegenläufiger Belang in der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung nicht.

Mittlerweile haben sich die Parameter auch des Standortvergleichs deutlich verändert. Grundlage und Ausschlusskriterium beim Standortvergleich 2014 (sogar „Phase I“) war, dass Waldflächen unantastbar sein sollten. Diese Voraussetzung

hat die Stadt Freiburg mittlerweile selbst aufgegeben. Ich verweise auf den Beschluss des Gemeinderats vom 18.10.2016 und die Drucksache G-16/177 vom 30.09.2016 zur aktuellen Suche nach Wohnbauflächen.

- b) Mittlerweile stellt sich mehr und mehr heraus, mit wie vielen und wie großen, ganz erheblichen Schwierigkeiten die Planung des Fußballstadions auf dem Flugplatz verbunden ist.

Es ist der Zeitpunkt gekommen, die Variantenprüfung auf der Grundlage aktueller Erkenntnisse, zu denen auch die Schwierigkeiten bei der Erschließung durch die Stadtbahn gehören, zu wiederholen und gewissermaßen einen Neustart durchzuführen.

- c) Es liegt fern, dass mit dem Ende der Offenlage im zweiten Quartal 2017 die Prognose möglich wäre, der Bebauungsplan für das Fußballstadion auf dem Flugplatz werde abwägungsfehlerfrei zustande kommen.

Die gegenteilige Annahme der Flugplatz Freiburg GmbH im Auftrag vom 20.09.2016 unterstellt nichts anderes als einen Abwägungsausfall des Gemeinderats beim Satzungsbeschluss, da ja mit Ende der ersten Offenlage schon alles feststehe. Und darüber hinaus die Bedeutungslosigkeit der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange in der Offenlage, und nichts weniger. Dieser Überheblichkeit und Missachtung der Öffentlichkeit und der Fachbehörden ist deutlich entgegenzutreten.

6. Zwischenergebnis

Dem Antrag der Flugplatz Freiburg GmbH vom 20.09.2016 fehlt – Stand heute – die Planrechtfertigung.

V.

UVP-Pflicht

Entgegen der Auffassung der Flugplatz Freiburg GmbH sind die Aufhebung der Betriebsgenehmigung und die Entwidmung einer Teilfläche des Flugplatzes UVP-pflichtig.

Die UVP-Vorprüfung des Büros faktorgruen genügt nicht.

faktorgruen hält die Teilentwidmung nur für zulässig, wenn sich die Stadt Freiburg verpflichtet, den Zaun auf der Westseite des Flugplatzes stehen zu lassen und die Mahd des Magerrasens wie bisher durchzuführen. Dies soll solange gelten, wie das Schutzgut Magerrasen auf der Flugplatzfläche vorhanden sei.

Diese Annahme ist kaum verständlich, wenn die Stadt doch zugleich auf der Fläche den Bau eines Fußballstadions plant. Die Erklärung ist nicht ernst gemeint, die Sicherungsmaßnahmen greifen zu kurz. Entweder ist Umweltzustand und Artenschutz zu gewährleisten, wie bei Fortsetzung des Flugbetriebes. Oder es soll ein Stadion gebaut werden, und dann greift die UVP-Vorprüfung zu kurz.

VI.

Abwägung

Dem Antrag der Flugplatz Freiburg GmbH kann nicht abwägungsfehlerfrei entsprochen werden. Er ist abzulehnen.

1. Vorrang der luftverkehrsrechtlichen Fachplanung

Bereits oben ist dargestellt, dass die Zielkonformität der luftverkehrsrechtlichen Fachplanung in der Abwägung an erster Stelle steht und vorrangig ist.

Erst dann, wenn sichergestellt ist, dass der – unstreitige – Bedarf des Luftverkehrs, der auf den zur Entwidmung beantragten Flächen stattfindet, anderweit und zumutbar befriedigt werden kann, darf die Entwidmung fachgesetzlich zielkonform erfolgen.

Es ist weiter zu klären, inwieweit der Luftverkehr und die Unternehmen und Privatpersonen, die den Flugplatz Freiburg außerhalb des Segelfluges und des Fallschirmsprungbetriebes und auf der verbleibenden Fläche nutzen, durch die Entwidmung der Teilfläche beeinträchtigt sind. Hierzu fehlen Feststellungen, auch eine Risikoanalyse. Zu klären ist weiter, wie der Bedarf an der Fläche für die Flugzeuge, die Graspisten benötigen, gedeckt werden kann.

2. Kein Vorrang des Profifußballs

Die Antragstellerin beruft sich auf Belange des Städtebaus.

- a) Dass dieser – abstrakt gesehen – nicht über den luftverkehrsrechtlichen Zielen der Gewährleistung einer ausreichenden Flugplatz-Infrastruktur steht, ist dargelegt. Das Gegenteil ist der Fall. Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Grundlagen der Luftverkehrsfachplanung muss im Konfliktfall der Städtebau zurückstehen. Der Antrag stellt diese Rangfolge geradezu auf den Kopf.

- b) Geht es konkret um die Abwägung zwischen dem Segelflugbetrieb und Fallschirmsport sowie den ebenfalls betroffenen Belangen des Motorflugs, so bleibt der Antrag nichtssagend. Wieso der Profifußball Vorrang vor einer genehmigten, planfestgestellten Flugplatz-Infrastruktur, für die unstreitig ein Bedarf besteht, haben soll, wird im Antrag nicht begründet. Dort findet sich lediglich Hinweise auf die „Konkretheit“ der Planung und den Bürgerentscheid vom Februar 2014. Dies reicht in dieser Allgemeinheit nicht. Bürgerentscheide sind für die Bauleitplanung irrelevant.

Ein Vorrang des Profifußballs vor dem vereinsmäßig betriebenen Luftsport ist weder dargetan, noch gibt es ihn.

- c) Planungsrechtlich gilt bei kollidierenden Planungen übrighens der Grundsatz der Priorität. Nachzulesen zum Beispiel auch im „Memmingen“-Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (vom 09.11.2006 – 4 A 2001/06 – juris Rn. 63 m. w. Nachw.). Die Flugplatznutzung hat diese Priorität.

3. „Konkretisierung“ und Problemfülle

Unabhängig von dieser abstrakten Vorrangentscheidung: Es besteht, Stand heute, nicht einmal eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass die Flugplatzfläche für den Bau des Fußballstadions benötigt wird. Vielmehr steht das Bebauungsplan-Verfahren vor einer nahezu beispiellosen Problemfülle.

- a) Dies gilt schon im Hinblick auf die Ziele des Luftverkehrs. Der Gutachtenaufwand, der betrieben werden muss, um die offensichtlichen Hinderungsgründe für die Bauleitplanung – Stichwort: Leewirkung des Stadion-Baukörpers in Hauptwindrichtung zur RWY – zu überwinden, spricht Bände – und auch, soweit die Planung der Stadtbahn-Haltestellen betroffen ist.
- b) Bände spricht der Aufwand an Darlegungskunst im Gutachten GfL „Bewertung des Segelflugbetriebes“ vom 08.06.2016, eine überwiegende Wahrscheinlichkeit abzuleiten, dass Segelflug am Flugplatz Freiburg erhalten werden kann. Irgendwelche Aussichten, dass die in Teil 4.4 des Gutachtens beschriebenen Anforderungen für die Fortsetzung des Segelflugbetriebes am Flugplatz Freiburg erfüllt werden könnten, ergeben sich aus den Gutachten nicht. Das Gutachten zeigt die Schwierigkeiten, aber keine Lösung.
- c) Nochmals: Entgegen der inständigen Beteuerung der Stadt Freiburg reicht die Variantenprüfung für den Standort des Fußballstadions nicht aus. Dass diese Variantenprüfung vorweggenommen wurde („Alternativenprüfung 2014“), ist nicht der Punkt. Diese Prüfung ist vielmehr inhaltlich mit der „Lage der Dinge“ unvereinbar.
 - aa) Flugbetrieb: Reduzierung des Flugplatzes ohne klare Folgenprüfung, beim Stadion-Baukörper offenkundige Gefahrensituationen, Einschätzungen und

- Festlegungen außerhalb von Vorschriften, technischen Regelwerken oder anerkannten fachlichen Grundsätzen des Flugbetriebs, aufwändigste Ermittlungen zum Nachweis des Gegenteils eines offensichtlichen Gefahrenpotentials für den Flugbetrieb.
- bb) Vertragliche Sicherungen der fliegerischen Nutzung und immer weitergehende Einschränkung des Flugbetriebes, Unklarheit der Aufrechterhaltung des Genehmigungsstatus' als öffentlicher Verkehrslandeplatz.
 - cc) Sportlärm: Notwendigkeit weitestgehender und rechtlich ungesicherter Ausschöpfung von Ausnahmen der Sportanlagenlärmverordnung, engste Spielräume für die Nutzung, widersprüchliche Aussagen zum Nutzungsdruck durch die Objektgesellschaft und den SC, Unmöglichkeit weitergehender Nutzungen über den Ligaspielbetrieb im engsten Umfang hinaus, die die Wirtschaftlichkeit verbessern würden.
 - dd) Klimaschutz: Notwendigkeit, das städtische Klimakonzept, das jahrzehntelang Grundlage der Stadtplanung war, einfach als unerheblich zu erklären.
 - ee) Erschließung: Stadtbahnhaltestellen in der Anfluggrundlinie und unter den An- und Abflugflächen, offenkundiger Verstoß gegen Anhang SERA.5005 Buchst. f der Verordnung (EU) Nr. 923/2012, aufwändigstes, zugleich aber thematisch zu knappes Gutachtenwerk zur Widerlegung der offensichtlichen Gefährdung Dritter, keine Betrachtung von Varianten.
 - ff) Nochmals: Der Standort des Stadions auf dem Flugplatz ist der maximal schlechte. Und zwar städtebaulich, fachplanerisch und wirtschaftlich. Er ist allein politisch gewählt.
- d) Längst notwendig ist eine iterative und umfassende Variantenprüfung, nach dem das Ausmaß der Schwierigkeiten für die Realisierung des Fußballstadions auf dem Flugplatz zunehmend auch der Stadt Freiburg bewusst wird. Sie gibt es bis heute nicht.

Auch der immense Aufwand, diesen Schwierigkeiten – sagen wir es einmal so – gutachtlich zu begegnen, und dessen Ausmaß, das jetzt langsam bewusst wird, müssen in die erneute Variantenprüfung für den Standort einbezogen werden.

Die Aussage, dass es in Freiburg nur diesen Standort gäbe, ist schlicht falsch. Sie ist auch eine unbrauchbare Ausgangslage für eine Abwägung, die diesen Namen verdient. Selbstverständlich gehören auch Standorte außerhalb dazu, bei denen die Raumwiderstände weniger groß sind. Einen Belang oder gar ein abwägungsfestes (?) Gebot, dass das Stadion unter allen Umständen in Freiburg zu realisieren sei, gibt es nicht.

Zu diesen Schwierigkeiten, die der Planung des Stadions entgegenstehen, tritt die Beeinträchtigung der luftverkehrsrechtlichen Belange durch die Entwidmung hinzu.

- e) Folge auch hier: Über die Entwidmung kann erst entschieden werden, wenn sicher ist, dass das Fußballstadion in jeder Hinsicht abwägungsfehlerfrei auf dem Flugplatz geplant werden kann. Davon ist man weit entfernt.

4. Grundsatz der Priorität

Bei der Gewichtung konfligierender Nutzungen spielt der Grundsatz der Priorität eine wesentliche Rolle. Die zunächst ausgeübte Nutzung hat in der Abwägung ein Übergewicht gegenüber einer neuen Nutzung, die die ausgeübte verdrängen soll.

Priorität hat der Flugbetrieb.

5. Planungsstand und fachplanerische Zielkonformität

Solange nicht feststeht, dass Baurecht besteht, unter Beachtung der Abwägungsgrundsätze und vor allem der Lage der Dinge, darf die Betriebsgenehmigung und die Planfeststellung für die Segelflughäfen und den Sprungkreis, jeweils mit Rückwirkungen auf den verbleibenden Flugbetrieb, nicht aufgehoben werden. Das ist der

Kern des Vorrangs der Fachplanung und der fachplanerischen Zielkonformität.

Die kommunale Planungshoheit rechtfertigt eine Abweichung oder eine frühere Wirksamkeit der Teilaufhebung der Betriebsgenehmigung oder der Entwidmung nicht.

6. Belange der Vereine und der betroffenen Halter von Luftfahrzeugen

Die Flugplatz Freiburg GmbH stellt die Belange der Vereine nicht mit dem richtigen Gewicht in die Abwägung ein. Sie geht dabei von einem unrichtigen und unvollständigen Sachverhalt aus.

- a) Unbeachtlich ist zunächst die Selbsteinschätzung im Antrag, dass sich die Berücksichtigung der Belange der Flugplatznutzer in der Verschiebung des Zeitpunkts der Wirksamkeit der Entwidmung erschöpfe. Dies liegt fern, abgesehen davon, dass unsere Mandanten darin kein Entgegenkommen, sondern eine Belastung erkennen müssen.
- b) Bereits ausgeführt ist, dass das rechtlich geschützte Interesse der Vereine sich nicht darauf beschränkt, Luftfahrzeuge und Luftsportgerät in Hallen auf dem Flugplatz unterzubringen. Selbstverständlich ist das Interesse sowohl der Segelflieger als auch der Fallschirmspringer an der Ausübung ihres Sports auf dem Flugplatz Freiburg in die Abwägung einzustellen. Dieses Interesse ist rechtlich geschützt und Inhalt der Verträge mit der Flugplatz Freiburg GmbH.

Hinzu kommen die Interessen der Halter von Segelflugzeugen, die am Flugplatz Freiburg betrieben werden.

Es gibt übrigens ein schutzwürdiges und abwägungserhebliches allgemeines Nutzungsinteresse. Entgegen der Antragstellerin findet sich beim Bundesverwaltungsgericht (vom 26.07.1989, Rn. 21) nichts Gegenteiliges.

- c) Zu Recht hat Herr Kollege Dr. Kukk bereits darauf hingewiesen, dass die Vereine Dispositionen getroffen haben. Sie haben die Hallen am Flugplatz gebaut und in

das Vereinsleben investiert. Insoweit ist für sie zumindest die bisherige zeitliche Perspektive des Flugbetriebes am Flugplatz maßgeblich.

- d) Grob falsch ist die Geringschätzung der Vereinsarbeit. Sie ist keinesfalls weniger wert als der Fortbestand gewerblicher Luftfahrtunternehmen. Die Aussage, dass gewerblicher Luftverkehr im Bestand geschützt sei, nicht aber die vereinsmäßige und private Betätigung von Luftsport, findet sich übrigens in den im Antrag (Seite 10) zitierten Entscheidungen nicht.

Es ist zwar richtig, dass die Belange gewerblicher Luftfahrtunternehmen bei der Entwidmung von Flugplätzen ein besonderes Gewicht haben und dass dieses grundrechtlich fundiert ist. Dies jedenfalls für den Fall, dass die Unternehmen investiert haben und zu Recht auf den Bestand der Flugplatz-Infrastruktur vertraut haben.

- e) Die Ausübung schutzwürdigen Vertrauens durch Vereine und Privatpersonen ist von gleichem Gewicht. Die Luftsportvereine können sich dagegen zur Wehr setzen, vom Profifußball verdrängt zu werden. Zu dessen Grundrechtsschutz ist wenig überliefert.

aa) Wie bereits Herr Kollege Dr. Kukk für die Akaflieg ausgeführt hat: Der vereinsmäßig betriebene Luftsport, namentlich Segelflug und Fallschirmsport, ist als gemeinnützig anerkannt. Die Vereinsmitglieder kommen aus allen Schichten und Berufen und aus allen Altersgruppen sowie Nationalitäten.

bb) Von besonderer Bedeutung ist die Vereinsarbeit für Jugendliche: Schüler, Auszubildende, Studenten.

Jugendliche tragen in den Vereinen von Anbeginn an hohe Verantwortung. Sie werden in die Wartung von Luftfahrzeugen eingewiesen und gehen auf Lehrgänge (Zellenwart, Motorwart, Fallschirmpacker). Sie erlangen Fertigkeiten in allen Bereichen: Holzbearbeitung, Stoff, Faserverbundwerkstoffe, Elektrotechnik, Löten, Schweißen, Drehen, Fluglehrerlehrgänge. Dies alles sind wichtige Erfahrungen und Orientierungen für das spätere Berufsleben.

Luftfahrtpersonal und insbesondere Berufspiloten haben ihre berufliche Karriere meist als Jugendliche in einem Segelflugverein begonnen.

Es gibt ein erhebliches öffentliches Interesse daran, dass Jugendliche an die Luftfahrt und die mit ihr verbundenen technischen, betrieblichen und menschlichen Herausforderungen herangeführt werden.

- cc) Und anders herum: Es entspricht der täglichen Erfahrung des Flugsports in Deutschland, dass nur die Vereine mit einer aktiven Jugend überleben können.

Genau dieser Kreis jugendlicher Luftfahrer und Vereinsmitglieder ist aber erfahrungsgemäß nicht in der Lage, zum Wochenende für den Flugbetrieb regelmäßig größere Distanzen zu überbrücken. Jugendarbeit ist nur bei ortsnahem Flugbetrieb möglich.

- f) Der Breisgauverein für Segelflug hat knapp 140 Mitglieder. Viele üben ehrenamtliche Funktionen aus, es gibt zum Beispiel sieben Fluglehrer (mit hoher persönlicher Verantwortung), 48 Windenfahrer, zwei Motorwarte, einen Werkstattleiter, 53 ausgebildete Flugleiter. Wartung und Reparatur der Flugzeuge wird in erheblichem Umfang selbst geleistet. Anteil an Jugendlichen (bis 25 Jahre): Knapp 40 %. Es gibt Beitragserleichterungen für diesen Mitgliederkreis.

Der Breisgauverein für Fallschirmsport hat ca. 180 Mitglieder, davon 120 aktive. 2016 sind bereits mehr als 5.500 Sprünge absolviert worden.

Die Akaflieg Freiburg hat etwa 100 Mitglieder, davon etwa 75 aktiv. Beim Anteil von Jugendlichen sowie beim Ehrenamt ist die Akaflieg mit dem Breisgauverein für Segelflug vergleichbar. Die Mitgliedsbeiträge für Jugendliche sind auch hier reduziert.

- g) Der Umfang des Segelflugbetriebes in Freiburg ist nicht ermittelt worden. Die Zahlen im Gutachten GfL vom 08.06.2016 (Seite 30) betreffen zunächst nur ein Jahr; in den Folgejahren haben sich die Startzahlen übrigens deutlich erhöht. Die Zahl von 163 Segelflugstarts im Jahr 2014 ist nicht richtig und deutlich zu niedrig.

Dabei ist auch zu unterscheiden zwischen „reinen“ Segelflugstarts und Starts mit Eigenstartern, die übrigens wie Segelflugzeuge landen müssen und vom Wegfall der Grasbahnen genauso wie „Nur“-Segelflugzeuge betroffen sind.

- h) Es genügt nicht, den Segelflugvereinen und dem Breisgauverein für Fallschirmsport den Umzug auf teilweise weit entfernte Flugplätze anzusinnen. Denn dieser Umzug gefährdet den Bestand der Vereine unmittelbar.
 - aa) Es fehlt im Antrag jegliches Verständnis für die wirtschaftliche Situation eines Idealvereins für Segelflug und Fallschirmsport. Der Verlust der Investitionen am Flugplatz Freiburg in die Hallen und die bodengebundene Infrastruktur ist finanziell für einen Idealverein nicht zu verschmerzen. Die vertraglich vereinbarten Entschädigungen reichen bei weitem nicht.

Unsere Mandanten machen unmittelbare Existenzgefährdung geltend.

- bb) Verkannt wird auch die luftsportliche Bedeutung des Flugplatzes Freiburg und seine Vorzugsstellung gegenüber den anderen von GfL aufgefundenen Flugplätzen der Umgebung – es genügt eben nicht, diese einfach nur zu benennen. Der Flugplatz Freiburg ist durch seine Lage und die Gewährleistung eines guten Thermikanschlusses als Ausgangspunkt für Streckenflüge vorzüglich geeignet. Das wird mit der Durchführung von nationalen Wettbewerben wie der Deutschen Meisterschaft sowie der (früher jährlich durchgeführten) Freiburger Segelflugwoche mit internationaler Beteiligung belegt.

Diese Standortgunst ist bei den anderen Flugplätzen nicht gewährleistet. Flugplätze in der Rheinebene mit weiterem Abstand zum Schwarzwald bieten wesentlich schwierigeren Thermikanschluss. Notwendig ist ein langer Flugzeugschlepp.

Der Flugplatz Freiburg ist übrigens ganzjährig nutzbar. Das Winterhalbjahr hat für den Segelflug zunehmend Bedeutung, und zwar auch für den Leistungsflug.

- cc) Inwieweit die genannten Flugplätze überhaupt für die Freiburger Vereine aufnahmefähig sind, ist völlig offen. Nur, wenn diese Aufnahmefähigkeit sicher ist, kann den Vereinen zugemutet werden, auszuweichen.

Beispielsweise ist das Segelfluggelände in Kirchzarten nicht mehr aufnahmefähig. Die eine Flugzeughalle ist vollständig belegt. Der Platz ist klein, vor allem ist die Bahn schmal. Das Gelände ausgangs des Dreisamtals in Richtung Oberried ist eng, es gibt wenig Raum für die Platzrunde und eine Vielzahl von Flugzeugen in der Platzrunde.

Flugzeugschlepp ist in Kirchzarten zwar nicht ausgeschlossen, praktisch aber kaum möglich, da Sondergenehmigungen eingeholt werden müssen. Die Kapazität ist auch wegen der Betroffenheit der Standortgemeinden begrenzt. Der Betrieb von Eigenstartern ist begrenzt.

Der Sonderlandeplatz Bremgarten ist segelfliegerisch wenig ergiebig. Es gibt starken Motorflugbetrieb und deshalb niedrige Startfrequenzen. Der Thermikanschluss für Streckenflüge ist nur mit langen und teuren Schleppts gewährleistet.

Viele Segelflieger aus Bremgarten weichen deshalb auf das Segelfluggelände Müllheim aus, womit sich sofort dort die Kapazitätsfrage stellt.

Für Donaueschingen sind Entfernung und Auslastung durch Motorflugbetrieb hoch.

Der Betrieb in Offenburg ist auf Vereinsmitglieder beschränkt; der Platz liegt außerdem in der Platzrunde bzw. den IFR-Anflugverfahren von Lahr, sodass sich Beschränkungen ergeben.

Auch die anderen genannten Plätze mögen einzelnen Privathaltern vielleicht einen Ausweg bieten, für die am Flugplatz Freiburg tätigen Vereine reichen sie nicht aus.

- dd) Zu alledem findet sich bei GfL nichts. Schreibtischgutachten klären nichts.

- i) Es ist richtig, dass der Breisgauverein für Segelflug auch am Segelfluggelände Kirchzarten tätig ist. Dieses Segelfluggelände kann aber den Flugplatz Freiburg nicht ersetzen.

Wie dargestellt: Flugzeugschlepp ist kaum nicht möglich, ebenso ist der Betrieb von Eigenstartern begrenzt. Der Flugplatz ist selbst nur etwa ein halbes Jahr im Sommer nutzbar. Während dieser Zeit findet der Ausbildungsbetrieb in Kirchzarten (kostengünstiger Windenbetrieb) statt. Der Flugplatz Freiburg bleibt aber bevorzugter Ausgangspunkt für Leistungsflüge.

Zur Klarstellung: Der Breisgauverein fliegt auf beiden Plätzen, wenn dies möglich ist, und er braucht angesichts der großen Zahl an Mitgliedern und der Auffächerung von deren Leistungsspektrum vom Flugschüler bis zum Leistungsfieger beide Plätze. Der Website ist nichts anderes zu entnehmen.

- j) Soweit der Sportfliegerclub C. F. Meerwein bereits auf dem Sonderlandeplatz Bremgarten fliegt und dessen Nachteile in Kauf nimmt, ist dies schlicht die Folge der Unsicherheit über den Fortbestand des Flugplatzes Freiburg. Die Flugplatz Freiburg GmbH verwechselt Ursache und Wirkung. Gegen den Fortbestand Segelflughäfen am Flugplatz Freiburg lässt sich dieser Umstand nicht verwenden.
- k) Im Ergebnis ist der Umzug der Vereine auf andere Flugplätze nicht zumutbar. Er ist existenzbedrohend.

6. FFH

Auch FFH ist betroffen, wenn Segelflug und Fallschirmsprung in Freiburg nicht mehr möglich sind.

- a) Herr Harter ist Inhaber und Geschäftsführer der FFH Technik GmbH, deren

Vertretung

wir ebenfalls anzeigen. FFH wartet als LTB unter anderem Motorflugzeuge, die in Freiburg stehen. Hierzu gehört auch das Fluggerät für den Flugzeugschlepp.

- b) Die Flugschule FFH betreibt eine Tankstelle am Flugplatz.

An dieser Tankstelle werden u. a. die Absatzflugzeuge der Fallschirmspringer betankt. Eines der Flugzeuge (Cessna 208 mit PTL-Antrieb) wurde im Jahre 2015 mit 39.000 Litern JET A1 getankt. Dies entspricht einem Bruttoumsatz von EUR 78.000,-. Auch das Gerät zum Flugzeugschlepp wird von FFH betankt.

Diese Umsätze werden entfallen.

7. Gefährdung der Wirtschaftlichkeit des Flugplatzes

Durch den Fortfall der Segelflieger und der Fallschirmspringer ist die Wirtschaftlichkeit des Betriebes des Flugplatzes Freiburg gefährdet. Denn es wird eine erhebliche Anzahl von gebührenpflichtigen Starts entfallen. Hier ist der Antragstellerin offenbar selbst der Umfang des Problems nicht klar.

- a) Wie bereits dargestellt, sind die Annahmen zu den Segelflugstarts bei GfL (Gutachten vom 08.06.2016) falsch. Es sind wesentlich mehr, insbes. bei Betrachtung anderer Jahre als 2014.

Bei den Segelflugzeugen kommt hinzu, dass ein Segelflugstart, der mit Flugzeugschlepp durchgeführt wird, zugleich einen Motorflugstart bedeutet. Die Mehrzahl der Segelflugstarts erfolgt im Flugzeugschlepp, und nicht als Eigenstart, der immerhin auch einen Start darstellt.

- b) Hinzu kommen – genauer gesagt abziehen sind – die Flugbewegungen für den Breisgauverein für Fallschirmsport. Der Verein hat zum Beispiel 2015 fünf verschiedene Flugzeuge eingesetzt, übrigens teilweise mit Flugzeugen mit F-Zulassung. Der BVF rechnet mit 500 bis 800 Flugbewegungen im Jahr.

8. Ersatzloser Entfall der Segelflughahn

Es ist folgerichtig, wenn die Flugplatz Freiburg GmbH den ersatzlosen Wegfall der Segelflughahnen am Flugplatz Freiburg in die Abwägung einstellt. In der Tat bietet das Gutachten GfL „Bewertung des Segelflugzeuges ...“ vom 08.06.2016 keine Perspektive für den Fortbestand des Flugbetriebes am Flugplatz Freiburg.

Dies könnte freilich klarer zum Ausdruck kommen.

Die Entwidmung wird nach heutigem Stand und aller Wahrscheinlichkeit nach das Ende des Segelflugbetriebes am Flugplatz Freiburg darstellen. Dies ist die zu erwartende Grundlage für die Abwägung. Hinzunehmen ist dies nicht.

Ebenso wenig ist der Entfall des Fallschirmsports hinzunehmen. Dessen Ende in Freiburg ist außerhalb von Wahrscheinlichkeitsvermutungen sicher.

9. Ergebnis zur Abwägung

Die zutreffende Abwägung ergibt, dass der Antrag auf Aufhebung der Betriebsgenehmigung und Entwidmung einer Teilfläche des Flugplatzes Freiburg abgelehnt werden muss.

VII.

Zeitpunkt der Entwidmung und Aussetzung der Vollziehung

1. Zeitdruck und Komplexität der Planung

- a) Die Stadt Freiburg plant das Fußballstadion auf dem Flugplatz mit größter Intensität. Sie übt maximalen Zeitdruck aus. Dies nicht nur auf die Flugplatznutzer, sondern auch auf die anderen beteiligten Behörden, namentlich das Regierungspräsidium als Luftfahrtbehörde und als Planfeststellungsbehörde. Allerdings be-

nötigte sie selbst zum Beispiel für die Erstellung der strömungsdynamischen und flugbetrieblichen Gutachten zur Vereinbarkeit des Stadionbaus mit der Fortsetzung des Motorflugbetriebes ein Jahr und elf Monate, also fast zwei Jahre. Der Zeitdruck und die Verfahrenslast sind damit ausgesprochen ungleich und auch unfair verteilt.

Die Bauleitplanung für das Fußballstadion wirft eine Vielzahl von Problemen auf, die nur mit höchstem gutachtlichem Aufwand ermittelt und – wenn überhaupt – gelöst werden können.

- b) Angesichts der Zeitabläufe einerseits, der Komplexität der Fragen andererseits ist wahrscheinlich, dass die für die Abwägung im Bebauungsplan-Verfahren notwendigen Untersuchungen als tatsächliche Grundlagen der Abwägungsentcheidung nicht bis Mitte 2017 fertiggestellt sein werden – also nicht nur für die Stadionplanung, sondern auch für die hier beantragte Entwidmung. Dies vor allem dann, wenn die Betroffenen Gelegenheit haben sollen, sich auf Augenhöhe und unter Wahrung des Grundsatzes der Waffengleichheit um das Abwägungsmaterial zu bemühen. Unsere Mandanten können die Behauptung, mit Abschluss der ersten Offenlage sei „alles klar“, nicht nachvollziehen.

Es liegt fern, dass zum 30.06.2017 oder im weiteren Verlauf des Jahres 2017 das Abwägungsmaterial vollständig vorliegt und im notwendigen Maße bewertet werden kann. Dies gilt in gleicher Weise für die von der Stadt Freiburg offenbar angestrebte „Planreife“ im Sinne des § 33 BauGB.

Nach alledem sind die Zeitabläufe bis zur Planreife völlig offen – zumal im Antrag (Seite 14) für diese – zu Unrecht – die bloße Möglichkeit der Umsetzung der Planung als ausreichend für die Entwidmung angesehen wird.

- c) Es ist auch unwahrscheinlich, dass bis zum beantragten Zeitpunkt eine Ersatzlösung für Segelflieger und Fallschirmspringer gefunden wird. Nur unter dieser Voraussetzung dürfen die westlichen Flugplatzflächen aber entwidmet werden.

2. Keine Notwendigkeit der Entwidmung zum beantragten Zeitpunkt

- a) Es befremdet deshalb, wenn die Flugplatz Freiburg GmbH den Standpunkt einnimmt, Mitte 2017 sei die Notwendigkeit für die Entwidmung der Teilfläche des Flugplatzes gegeben.

Wir beantragen hilfsweise die Festlegung eines späteren als den beantragten Zeitpunkt für die Wirksamkeit der Aufhebung und Entwidmung. Es muss sichergestellt sein, dass Aufhebung und Entwidmung erst wirksam werden, wenn die Zulässigkeit der baulichen Inanspruchnahme der Fläche feststeht und rechtlich gesichert ist. Dazu gehört auch die rechtssichere Schaffung und Gewährleistung des Ersatzes für die Segelflieger und Fallschirmspringer; für die Segelflieger nach Lage der Dinge die neue Grasbahn am Flugplatz Freiburg.

Diese Entscheidung muss überdies in der Hand des Regierungspräsidiums bleiben. Angesichts des erheblichen Eigeninteresses, das die Stadt Freiburg bei der Stadionplanung treibt, ist eine objektiv rechtmäßige Entscheidung über einen Bauantrag der Objektgesellschaft nicht zu erwarten, und namentlich nicht die rechtlich zutreffende Einschätzung der Planreife.

Zu den nicht klaren Ausführungen in der Rechtlichen Stellungnahme der Rechtsanwälte Redeker Sellner Dahs vom 01.12.2015 auf Seiten 18 ff: § 38 Satz 1 BauGB hat nicht die Funktion, die frühere Inanspruchnahme einer Fläche mit einer Nutzung von überörtlicher Bedeutung zu rechtfertigen, sondern die gegenteilige. Deswegen lässt sich mit § 38 Satz 1 BauGB die Fortgeltung der Widmung bis zur baurechtlich im Übrigen zulässigen Nutzung nicht begründen.

- b) Gegen den Fortbestand der Widmung lässt sich auch nicht ein „Businessplan“ der Objektgesellschaft in Stellung bringen. Für einen möglichen Zeitverzug ist allein die Stadtverwaltung verantwortlich.

Zur Erinnerung: Unsere Mandanten haben Anfang 2015 (!) die Gutachten CFD und Prof.Dr. Hanke zu der Leeproblematik des Stadions vorgelegt. Die Beauftragung dieser Gutachten wäre eigentlich Sache der Stadtverwaltung, die aber das Problem, das unsere Mandanten schon im Sommer 2014 nachdrücklich vorgebracht haben, nicht wahrgenommen hat.

Die Stadtverwaltung hat nun diese Gutachten bis in den Sommer 2015 vollständig ignoriert. Sie konnte erst vom Regierungspräsidium zur ernsthaften Befassung mit den Gutachten angehalten werden. Erst jetzt, im November 2016, liegen Gutachten der städtischen Gutachter vor. Zwei Jahre später.

Unter diesen Umständen ist es ausgeschlossen, den „Businessplan“ einer Objektgesellschaft gegen die Nutzung des Flugplatzes auszuspielen. Es fehlt jegliches öffentliche oder schutzwürdige private Interesse, die Nutzerinteressen zurückzudrängen.

- c) Hier kommt zudem der Vorrang der fachgesetzlichen Zielsetzung zum Tragen: Es kann nicht sein, dass der Betrieb eines öffentlichen Verkehrslandeplatzes schon (teilweise) eingestellt wird, bevor das Baurecht für die verdrängende Nutzung nicht objektiv feststeht.

Mit dem beantragten Zeitpunkt der Wirksamkeit der Entwidmung geschieht nun nichts anderes als dass das Risiko des von der Stadt herbeigeführten Zeitdrucks auf die Betroffenen übergewälzt wird. Diese werden sich nachdrücklich hiergegen wehren. Sie sind weder für Businesspläne von Objektgesellschaften, noch für andere, selbst gesetzte Zwänge verantwortlich.

3. Aussetzung der Vollziehung

Aus den gleichen Gründen und höchst hilfsweise beantragen wir für unsere Mandanten die Aussetzung der Vollziehung einer Aufhebungs- und Entwidmungsentscheidung. Sowohl das öffentliche Interesse am Fortbestand des vollständigen Flugbetriebes am Flugplatz Freiburg, „solange es geht“, als auch Belange unserer Mandanten, der Flugplatznutzer, stehen dem Vorrang des Interesses des Profifußballs entgegen.

Beide stehen der Wirksamkeit der Entwidmung ohne Not und zur Unzeit entgegen.

Wenn überhaupt, so hat die bestandskräftige luftverkehrsrechtliche Betriebsgenehmigung erst ab dem Zeitpunkt zurückzutreten, an dem die Stadt und die Stadiongesellschaft rechtmäßig die Flugplatzfläche in Anspruch nehmen können.

Die Anträge sind abzulehnen, den hilfsweise gestellten Anträgen auf Bestimmung eines anderen als des beantragten Zeitpunkts der Wirksamkeit und auf Aussetzung der Vollziehung ist stattzugeben.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Bender
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht