

## ABSCHRIFT

Anwaltskanzlei Quaas & Partner mbB Postfach 80 10 60 70510 Stuttgart

Stadt Freiburg im Breisgau  
Stadtplanungsamt  
Berliner Allee 1  
79114 Freiburg

20. September 2016 AK/cr vorab per Fax: 0761/201 4199

**Öffentliche Auslegung 1. Änderung des Bebauungsplans  
„Stadtbahn Messe mit Ausgleichsflächen in Lehen“, Plan 5-  
96a (Brühl-Industriegebiet); 13. Änderung des Flächennut-  
zungsplans 2020 „Stadtbahn Messe“**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir zeigen an, dass wir gemäß beiliegender Vollmacht die

*Akademische Fliegergruppe Freiburg e.V., vertr. d. d. Vorstand,  
Herrn Gerhard Lehmann, Am Flughafen 1a, 79108 Freiburg*

anwaltschaftlich vertreten. Namens und im Auftrag unserer Mandantin  
geben wir zu den ausliegenden Planentwürfen folgende

## STELLUNGNAHME

ab:

Anwaltskanzlei Quaas & Partner mbB  
Sitz: Möhringer Landstraße 5, 70563 Stuttgart  
USt.-ID-Nr. DE 240 267 816  
AG Stuttgart PR 179

### Standort Stuttgart

Rechtsanwalt Prof. Dr. Michael Quaas M.C.L.  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
Fachanwalt für Medizinrecht  
Richter im Senat für Anwaltssachen beim BGH a.D.

Rechtsanwalt Dr. Jens-M. Kuhlmann  
Fachanwalt für Arbeitsrecht  
Fachanwalt für Medizinrecht

Rechtsanwalt Dr. Alexander Kukk  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Rechtsanwalt Dr. Ulrich Trefz  
Fachanwalt für Medizinrecht

Rechtsanwalt Dr. Till Flachsbarth  
Fachanwalt für Medizinrecht

Rechtsanwalt Dr. Moritz Quaas  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Nichtanwaltlicher Kooperationspartner:  
Dr. Otmar Dietz

Möhringer Landstraße 5 (Schiller-Haus)  
70563 Stuttgart (Vaihingen)  
Deutschland  
Telefon (0711) 9 01 32-0  
Telefax (0711) 9 01 32-99  
info@quaas-partner.de

### Standort Dortmund

Rechtsanwältin Dr. Heike Thomae  
Fachanwältin für Medizinrecht

Rechtsanwalt Frank Montag

Rechtsanwältin Kristina Schwarz

Märkische Straße 115 (K2 Bürocenter)  
44141 Dortmund  
Deutschland  
Telefon (0231) 22 24 28-30  
Telefax (0231) 22 24 28-31  
info-do@quaas-partner.de

www.quaas-partner.de

Baden-Württembergische Bank  
Konto-Nummer 2 232 704 BLZ 600 501 01  
IBAN DE27 6005 0101 0002 2327 04  
BIC SOLAEST

## A.

### Sachverhalt

Die **Akademische Fliegergruppe Freiburg e.V.** ist ein Flugsportverein in Freiburg. Sie hat einen langfristigen Pachtvertrag über Grundstücke auf dem Verkehrslandeplatz (VLP) Freiburg einschließlich einer Halle mit Laufzeit von noch bis Ende 2031. Sie betreibt Segel- und Motorflug. Satzungsgemäßer Zweck der gemeinnützigen Akademischen Fliegergruppe Freiburg e.V. ist die Förderung des Luftsports insbesondere durch die Errichtung und den Betrieb von Luftsportanlagen und technischen Einrichtungen, die Förderung von flugsportlicher Aus- und Weiterbildung und die Durchführung von Wettbewerben. Solche Fliegergruppen gelten als „Wiege des zivilen Flugsports“, insbesondere des Segelflugs in Deutschland: Die Akademische Fliegergruppe Freiburg e.V. will Interessierten, insbesondere Studierenden, die Möglichkeit geben, Luftfahrt als Sport zu betreiben und mit Bezug auf die Universität Freiburg gemeinschaftsbildend zu wirken. Die Akademische Fliegergruppe Freiburg e.V. erfüllt damit **wichtige gesellschaftliche und damit dem Allgemeinwohl dienende Aufgaben**. Dies bestätigt ihre Anerkennung als **gemeinnütziger Verein**.

**Flugsport ist Breitensport.** Sowohl die allgemeine, jedermann zugängliche Mitgliedschaft in unserem Mandanten als e.V. als auch dessen Veranstaltungen finden ein großes Interesse in der Bevölkerung. Flugsport ist als Breitensport ein **wesentlicher Faktor für das Wohl der Allgemeinheit**. Er ist besonders wichtig für Jugendliche und Heranwachsende, um entsprechend Interessierten

- Freizeit-,
- Beschäftigungs- und
- Entwicklungsmöglichkeiten ebenso wie
- Körperliches Training und das
- Erlernen von Verantwortung im Umgang mit Mensch und Maschine (technischem Fluggerät) zu bieten.

Der **Verkehrslandeplatz (VLP) Freiburg** verfügt über einen beschränkten Bauschutzbereich im Umkreis von 1,5km um den Flughafenbezugspunkt (FBP). Für den VLP besteht eine öffentlich-rechtliche Betriebspflicht. 2013 und 2014 erfolgten jeweils ca. 30.000 Flugbewegungen. Die letzte Ausbauplanung für den Segelflughbereich westlich der Start- und Landebahn erfolgte innerhalb des Planfeststellungsverfahrens 2007.

**Gegenstand der beiden Bauleitplanaufstellungsverfahren** ist die geplante Stadtbahntrasse einschließlich der parallelen öffentlichen Verkehrsflächen vom Knotenpunkt Berliner Allee/Emmy-Noether-Straße/Georges-Köhler-Allee, entlang der Madisonallee unter Inanspruchnahme von Teilflächen der Flurstücke 6175/8 (Technische Fakultät der Universität Freiburg), 6175/9 und 6256 (Flugplatz) einschließlich der Erschließung des Messeparkplatzes, entlang dieser Erschließung bis zur Madisonallee und endend nordwestlich der Kreuzung Madisonallee/Hermann-Mitsch-Straße. Die Stadtbahnverlängerung ist aber nur vordergründig Gegenstand der Bauleitpläne. Tatsächlich geht es um die Schaffung der Voraussetzungen für den Neubau des Fußballstadions für den SC Freiburg am Standort „Wolfswinkel“, in unmittelbarer Nähe westlich des VLP. Der Neubau des Stadions bedingt die Erschließung dieses Gebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

## **B.**

### **Einwendungen**

Ein Inkrafttreten und die Umsetzung der Bauleitplanvorhaben würden zu einer schweren Beeinträchtigung der öffentlichen und privaten Belange unseres Mandanten führen; die Pläne können zudem nicht abwägungsfehlerfrei verabschiedet werden:

## **I.**

### **Keine Erforderlichkeit der ausliegenden Bauleitpläne**

Der Geltungsbereich der Bauleitpläne liegt innerhalb des beschränkten Bauschutzbereichs nach § 17 LuftVG des VLP. Der Entwurf der Begründung zur Änderung des Bebauungsplans meint dazu auf S. 7, es bedürfe auf den VLP „zur Realisierung der Stadtbahn zur **Verkürzung des Sicherheitsstreifens** von 50 m auf 40 m auf eine Länge von etwa 17 m. Dazu werde ein luftverkehrsrechtliches Verfahren durchgeführt. Die Änderung der Betriebsgenehmigung sei „von der zuständigen Luftfahrtbehörde in Aussicht gestellt“.

#### **1. Keine positive Prognose**

Wir halten diesen Antrag auf Einschränkung des VLP für nicht genehmigungsfähig und haben im Namen und Auftrag unseres Mandanten auch dort mit Schriftsatz vom 16.09.2015 an das Regierungspräsidium Freiburg Einwendungen erhoben. Diese sind bislang nicht bescheiden. Eine positive Prognose für diesen Antrag kann in der Zwischenzeit nicht gestellt werden.

#### **2. Keine Erforderlichkeit der Bauleitpläne**

So lange es keine positive Prognose für die luftverkehrsrechtliche Änderung gibt, fehlt es wiederum an der Erforderlichkeit der ausliegenden Bauleitpläne. Nach § 1 Abs. 3 BauGB haben Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Erfordert der Bebauungsplan Abweichungsentscheidungen von geltenden Flächenregimen, hier dem Bauschutzbereich,

so ist dem Gebot des § 1 Abs. 3 BauGB nur Rechnung getragen, wenn eine **positive Prognose** im Sinne des „Hineinplanens in eine Befreiungslage“ besteht. Diese positive Prognose muss **objektiv gegeben** sein.

BVerwG Beschl. v. 09.02.2004 – 4 BN 28.03 - BauR 2004, 786: „Wirksam ist der Bebauungsplan hingegen, wenn für die geplante bauliche Nutzung die Erteilung einer Ausnahme oder Befreiung von diesen Bestimmungen rechtlich möglich ist, weil objektiv eine Ausnahme- oder Befreiungslage gegeben ist und einer Überwindung der naturschutzrechtlichen Verbotsregelung auch sonst nichts entgegensteht. ... Aus bundesrechtlicher Sicht ist allein das Ergebnis der naturschutzrechtlichen Prüfung für die Frage maßgebend, ob sich der inhaltliche Widerspruch zwischen Landschaftsschutzordnung und Bebauungsplan in absehbarer Zeit durch eine Ausnahme oder Befreiung beseitigen lässt oder nicht“.

BVerwG. Urt. v. 17.12.2002 – 4 C 15.01 – BVerwGE 117, 287, 290 f.: „Zeichnet sich die Erteilung einer Befreiung für die Zukunft ab, weil eine Befreiungslage objektiv gegeben ist und einer Überwindung der Verbotsregelung auch sonst nichts im Wege steht, so darf die Gemeinde dies im Rahmen der Prognose, die sie bei der nach § 1 Abs. 3 BauGB gebotenen Erforderlichkeitsprüfung anzustellen hat, berücksichtigen... . Hierbei bildet die Stellungnahme der zuständigen [Naturschutz] Behörde ein gewichtiges Indiz.“

BVerwG, Urt. v. 30.01.2003 – 4 CN 14.01 – BauR 2003, 1175, 1177: „Die Planung einer baulichen Nutzung in einem Landschaftsschutzgebiet scheidet jedoch nicht an § 1 Abs. 3 BauGB, wenn eine Ausnahme oder Befreiung von dem Bauverbot in Betracht kommt. Die Gemeinde darf vorausschauend berücksichtigen, daß sich die Erteilung einer Ausnahme oder Befreiung für die von ihr geplante bauliche Nutzung abzeichnet, weil objektiv eine Ausnahme- oder Befreiungslage gegeben ist und eine Überwindung der naturschutzrechtlichen Verbotsregelung auch sonst nichts entgegensteht.“

Ein Bauleitplan ist insbesondere dann nicht erforderlich, wenn er mangels objektiver positiver Prognose keine Aussicht auf Verwirklichung hat. So ist es hier. Die ausliegenden Bauleitpläne verstoßen folglich gegen das Gebot der Erforderlichkeit aus § 1 Abs. 3 BauGB.

## II.

### Keine zulässigen Einschränkungen des Flugbetriebs

Der Geltungsbereich der künftigen Bauleitpläne liegt innerhalb des beschränkten Bau-schutzbereichs nach § 17 LuftVG des VLP. Besonders problematisch ist der Konflikt zwischen Personenansammlungen im Zusammenhang mit dem Stadionbesuch und dem Überflug im Zusammenhang mit der Nutzung des VLP. Hierin liegt auch der für den Einwender

maßgebliche Konflikt. Die in den ausliegenden Bauleitplänen vorgeschlagene „Lösung“ einseitig zu Lasten des Betriebs des VLP ist rechtsfehlerhaft.

## 1. Risiko“berechnung“ der GfL

Hierzu wird auf das ausliegende Gutachten der GfL (Gesellschaft für Luftverkehrsforschung) vom 14.03.2016, „Prüfung auf Vereinbarkeit geplanter Stadtbahnbedarfshaltestellen für das SC-Stadion mit dem Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Freiburg – Berechnung des externen Risikos“ verwiesen. Dort heißt es auf S. 8:

Es „verbleibt aus Gutachtersicht das Untersagen des Flugbetriebs in Betriebsrichtung 34 sowie das Untersagen von Landungen in Richtung 16 am VLP Freiburg im Zeitraum der Abreise der Stadionbesucher, d.h. jeweils eine Stunde nach Spielende im Stadion, um hinreichende externe Sicherheit zu gewährleisten. Starts Richtung Norden können unbenommen hiervon unterbrechungsfrei durchgeführt werden“.

Das Gutachten geht laut Seite 20 davon aus,

„dass sich zum Zeitpunkt der Anreise keine großen Menschenansammlungen im Bereich der Bedarfshaltestellen und des Wartebereichs aufhalten werden, da die Stadionbesucher sich direkt auf den Weg ins Stadion begeben. Zum Zeitpunkt der Abreise werden jedoch große Menschenansammlungen erwartet, weshalb vor den eigentlichen Haltestellen ein Wartebereich ... eingerichtet wird und immer nur max. 250 Personen auf die jeweiligen Bahnsteige gelassen werden. Innerhalb einer Stunde sollen die gesamte 12.400 Stadionbesucher abtransportiert werden“.

## 2. Abwägungsfehlerhafte Lösung zulasten des Flugbetriebs

Der Konflikt soll zulasten des Flugbetriebs gelöst werden, auf den unser Mandant zur **Wahrnehmung seiner satzungsgemäßen Zwecke** angewiesen ist. Die Bebauungsplangebegründung führt auf S. 8 f. dazu aus:

„Als einzige Möglichkeit stellte sich für den Zeitraum nach Spielende, in dem die Fahrgäste vom Stadion zur Haltestelle strömen, heraus, den Anflug von Süden und den Abflug in Richtung Süden durch den Anflug aus Richtung Norden zu unterbrechen. Der Abflug in Richtung Norden bleibt weiterhin möglich, so dass keine vollständige Unterbrechung des Flugbetriebs erforderlich wird. Je nach den maßgeblichen Einflussgrößen (Zahl der Zuschauer, Witterung, Tageszeit, Spielergebnis etc.) ist dies nach ca. 45 bis max. 90 Minuten nach Spielende abgeschlossen. Damit für alle Beteiligten (v.a. Flugplatzleitung, Flugzeugführer und Genehmigungsbehörde) klare Grundlagen und Planungssicherheit gege-

ben sind, wird die Unterbrechung nach Spielende stets 90 Minuten dauern. Da der Flugplatz ab Sonnenuntergang plus 30 Minuten (Winter) oder ab 20:00 Uhr (Sommer) generell geschlossen ist, lösen beispielsweise Abendspiele keine Beschränkungen im Flugbetrieb aus und da diese Unterbrechungen in der Regel mindestens 14 Tage vorher bekannt sind, ist die Ausrichtung der privaten und geschäftlichen Flüge auf diese Bedingungen (Unterbrechungszeit von 1,5 Stunden) möglich und zumutbar“.

Eine solche „Lösung“ **einseitig zulasten des Flugbetriebs**, letztlich nur um den Betrieb des Stadions zu ermöglichen, **wäre abwägungsfehlerhaft:**

- a. Der nach Ansicht des Bebauungsplanentwurfs erforderliche Eingriff in den Flughafenbetrieb belegt einmal mehr den **falschen Standort des Stadions**. Der Standort muss an anderer Stelle vorgesehen werden.
- b. Die vorgesehene Einschränkung des Flugbetriebs kann nicht abwägungsfehlerfrei der Aufstellung der Bauleitpläne zugrunde gelegt werden. Vielmehr überwiegen die **privaten und öffentlichen Belange der unbeeinträchtigten Durchführung des jahrzehntelangen so durchgeführten Flugbetriebs**.
- c. Eine plangemäße Schließung des VLP einschließlich Information an- und abfliegender Piloten für jeweils 90 Minuten ist ein unverhältnismäßiger Eingriff in den Verkehr auf dem VLP und verstößt auch gegen die öffentlich-rechtliche **Betriebspflicht** (§ 45 LuftVZO) des Flughafenbetreibers, um den Verkehrsbedarf zu decken. Der Versuch, hierzu mit Prozentzahlen bezogen auf die gesamte Betriebszeit des VLP zu argumentieren, scheitert. Denn einerseits ist die Betriebspflicht solchen prozentualen Betrachtungen nicht zugänglich. Andererseits sind die verwendeten Zahlen unzutreffend, weil sich die Schließungen realistischere Weise nicht auf die genannten engen Korridore beschränken lassen werden.
- d. Hinzu kommt, dass zu **bezweifeln ist, ob die vorgesehene Betriebsunterbrechung geeignet ist und ausreicht:** Für den Überflug von Menschenansammlungen

gilt nach SERA 5005 Buchstabe f. (Standardized European Rules of the Air) eine Mindesthöhe von 1.000 ft (300 m).

- aa. Es ist unklar, was bei einem vorzeitigen Verlassen größerer Gruppen von Zuschauern, **etwa bei enttäuschendem Spielverlauf**, für den Flugbetrieb gelten soll.
- bb. Zudem ist zweifelhaft, ob das unzulässige Überfliegen von Menschenansammlungen **wirklich nur nach Spielende** oder nicht doch auf vor Spielbeginn auftreten wird. Dies muss die Abwägung berücksichtigen; steht der Bahnanschluss und das Stadion erst einmal, muss ausgeschlossen sein, dass den VLP noch weitere Einschränkungen treffen. Dies ist schon jetzt sicherzustellen, jedoch zu Unrecht unterblieben.
- cc. Einen **Abwägungsausfall** dokumentiert im Übrigen der Verweis in der Abwägungssynopse unter Ziff. A.12.2, es werde die „Lenkung der Besucherströme ... durch die Stadionplanung erarbeitet“, so dass sie „nicht in der Planung der Stadtbahnmaßnahme enthalten“ ist. Dies bedeutet eine unzulässige Verlagerung auf ein Folgeverfahren. Angesichts der Anforderungen des Gebots der planerischen Konfliktbewältigung, wonach die durch einen Bebauungsplan ausgelösten Konflikte auch von diesem Bebauungsplan zu lösen sind, BVerwG Urt. v. 12.09.2013 – 4 C 8.12, Rdnr. 20 f.: „Löst der Bebauungsplan - wie vorliegend vom Oberverwaltungsgericht angenommen - von ihm aufgeworfene Konflikte nicht, obwohl ein Konfliktlösungstransfer unzulässig ist, so führt dies zur Fehlerhaftigkeit der Abwägungsentscheidung nach § 1 Abs. 7 BauGB. Ein solcher Abwägungsfehler wird - vorbehaltlich der Vorschriften über die Planerhaltung gemäß §§ 214, 215 BauGB - grundsätzlich zur (Voll- oder Teil-)Unwirksamkeit des Bebauungsplans führen.“
- ist dieses Verschieben auf eine spätere Planung abwägungsfehlerhaft.



- e. Die Betriebsunterbrechung kann zudem nicht für Flüge mit **überlebenswichtigen Spenderorganen** dienen. Eine Verlagerung der Organtransporte nach Lahr oder Bremgarten ist wegen fehlender Nachtflugtauglichkeit dieser Flugplätze nicht möglich. Außerdem würde dies zu einer Verlängerung der Transportzeiten von Spenderorganen zur Uniklinik Freiburg von bis zu 1 Stunde führen. Die damit einhergehenden Gefährdungen von Leib und Leben der Betroffenen können durch die Belange der Massenvergnügung durch Fußball nicht überwogen werden. Die Verhältnismäßigkeitsüberlegungen zu vermeintlich geringen Anzahlen bedeuten ein Abwägen von fußballbezogenen Interessen gegen das Leben der Betroffenen; solche Überlegungen sind offensichtlich rechtsfehlerhaft.

### III.

#### **Kein ordnungsgemäßer Umweltbericht; keine ordnungsgemäße Behandlung des Artenschutzes**

##### **1. Mängel des Umweltberichts**

Die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen im Umweltbericht des Büros faktorgrün vom 24.02.2016 zum Bebauungsplan ist unvollständig. Insbesondere der Bebauungsplan kann auf dieser Grundlage nicht in Kraft gesetzt werden. Bei der Beschreibung des Schutzgutes Mensch (betrachtet wird nur eine „Erholungsnutzung“, „zum Hunde ausführen“) fehlen die Auswirkungen auf den Betrieb des VLP und unseren Mandanten mit seinen Rechten aus Art. 9 GG.

##### **2. Unzureichende Betrachtung des Artenschutzes**

Der Artenschutz ist bislang ebenfalls nicht ordnungsgemäß abgearbeitet. Die Planung schränkt insbesondere den Lebensraum der Braunfleckigen Beißschrecke ein. Der Umweltbericht (S. 15) und die artenschutzrechtliche Stellungnahme des Büros FrInaT vom

01.06.2015 (S. 5) stellen dazu fest, dass deren Population gesunken ist. Der Eingriff darf deswegen aber weder nach § 1a BauGB noch nach den Anforderungen des Artenschutzrechts nicht geringer bewertet werden.

Die Maßnahme der Schaffung zusätzlich von 0,18ha Lebensraum ist nicht ausreichend, da dieser Lebensraum, wie eingeräumt wird, „im Schnitt von geringerer Wertigkeit“ ist. Der Betrieb des VLP war mit dem Lebensraum der Braunflügeligen Beißschrecke dagegen stets gut vereinbar. Die plangegenständliche Maßnahme muss dagegen unterbleiben.

Das artenschutzrechtliche Gutachten ist im Übrigen nicht aktuell, weil es den Sommerzeitraum 2016 nicht betrachtet. Zudem befasst es sich mit einer anderen Eingriffsmaßnahme (Verlegung der Gras-Landebahn).

### **3. Fehlendes Luftverwirbelungsgutachten**

Das Luftverwirbelungsgutachten liegt noch nicht vor. Bei den erst noch einzuholenden Luftverwirbelungsgutachten muss die bereits geplante Bebauung neben den bestehenden Bahnen durch die Universität und das Fraunhofer Institut berücksichtigt werden.

Das erst noch einzuholende Luftverwirbelungsgutachten wird den Umweltbericht beeinflussen. Änderungen des Umweltberichts nach der Auslegung führen aber zum Erfordernis einer erneuten Auslegung.

Schrödter in: Schrödter, BauGB, 8. Aufl. 2015, § 4a Rdnr. 9.

## **IV.**

### **Fehlerhafte Alternativenauswahl**

Die Alternativenauswahl für das Vorhaben ist fehlerhaft; dies führt zu einem die Abwägung erschütternden Abwägungsfehler. Maßgabe für das gesamte Verfahren war von vornherein, dass in Wahrheit nicht oder jedenfalls nicht nur die Messe, sondern vorrangig das künftige SC-Stadion am Flugplatz angefahren werden können sollte. Bis zuletzt wurde dies jedoch

nicht eingeräumt, etwa in der Drucksache G16/009 für die 6. Sitzung des Bau- und Umlegungsausschusses am 06.07.2016.

C.

**Ergebnis und Antrag**

Namens und im Auftrag unseres Mandanten beantragen wir daher,

**die beiden Bauleitplanaufstellungsverfahren einzustellen.**

Hilfsweise beantragen wir,

**den Inhalt der Bauleitplanung so zu ändern, dass Auswirkungen auf den Flugbetrieb des VLP ausgeschlossen sind.**

Dies könnte insbesondere durch eine Verlegung der Stadionplanung und der Stadtbahnplanung heraus aus dem Bauschutzbereich des VLP erfolgen. Zu denken ist außerdem an Alternativen wie etwa eine Tunnelführung der fußläufigen Stadionbesucher.

Mit freundlichen Grüßen

- Dr. A. Kukk -

Rechtsanwalt

-Nach Diktat verweist-

Anlage: Vollmacht

- i. V. Dr. Moritz Quaas

Rechtsanwalt