



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

STADTPLANUNGSABTEILUNG STRASSENWESEN UND VERKEHR

Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 · 79083 Freiburg i. Br.

Stadt Freiburg im Breisgau
Stadtplanungsamt
Postfach
79095 Freiburg

Freiburg i. Br. 20.10.2016

Name Dieter Kowohl

Durchwahl 0761 208-4708

Aktenzeichen 46-3846/16-39.3

(Bitte bei Antwort angeben)

Stadtplanungsamt	
DV	in 10/24/16
ME	
RE	
ST	
TR	
VR	
VS	
WT	
ZS	
ZZ	
Post	
Verw	
Registatur	

Änderung des Bebauungsplanes „Stadtbahn Messe mit Ausgleichsflächen in Lehen“
sowie 13. Änderung des Flächennutzungsplanes 2020 "Stadtbahn Messe"
Ihr Schreiben vom 15.08.2016

Anlagen

Stellungnahme DFS (Mail vom 14.10.2016 sowie vom 02.09.2013)

Stellungnahme RPF vom 11.09.2013

Stellungnahme RPF zum Gutachten GfL vom 15.08.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit zum o.g. Bebauungs- und Flächennutzungsplan als Träger öffentlicher Belange Stellung nehmen zu können und für die gewährte Fristverlängerung.

Grundlage unserer Stellungnahme sind die ausgelegten Unterlagen sowie die dazugehörigen Untersuchungen und Gutachten. Wichtig ist insbesondere auch das Gutachten der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH (GfL) zur Prüfung der Vereinbarkeit der geplanten Stadtbahn Bedarfshaltestellen für das SC-Stadion mit dem Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Freiburg (Berechnung des externen Risikos) sowie unsere am 15.08.2016 dazu übersandten Anmerkungen, welche Bestandteil dieser Gesamtstellungnahme sind. Die von uns aufgeworfenen Fragen wurden wiederum mit Schreiben der GfL (Datum vom 17.08.2016 uns übersandt, per Email am 26.09.2016) kommentiert.

I.

Linienführung der geplanten Stadtbahn Messe/Hinderniswirkung von geplanten Bauwerken:

Hindernistechnisch wurden potenzielle Bauwerke (auch Vertiefungen und die Verschmälerung des Sicherheitsstreifens von 50 auf 40 m) von der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) bereits bewertet und für unbedenklich erklärt. Wir als Landesluftfahrtbehörde schließen uns diesen Aussagen mit dem Vorbehalt an, dass ggf. zur Reduzierung von Restrisiken auf der Grundlage der AVV-Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen und zur Gefahrenabwehr nach § 29 LuftVG bei Vorlage von Detailplanungen Hindernisse wie Oberleitungsmasten, Beleuchtungsmaste, Gebäudekanten etc. zu kennzeichnen sind. Hindernisbegrenzungsflächen dürfen nicht durchdrungen werden. Zum Einsatz kommende Baukräne/Mobilkräne sind gesondert zu beantragen. Wichtige Grundlage für diese Zustimmung ist jedoch, dass das zur Reduzierung des Sicherheitsstreifens laufende Plangenehmigungsverfahren rechtskräftig abgeschlossen wird.

II.

Haltestellen

Im Rahmen dieser TÖB-Anhörung ist es Aufgabe der Landesluftfahrtbehörde den Bebauungsplan- bzw. Flächennutzungsplanentwurf luftrechtlich in den Gegenvergleich zu dem gem. § 6 LuftVG genehmigten Verkehrslandeplatz Freiburg zu setzen, Konflikte und Luftfahrtrisiken zu benennen und diese entsprechend zu bewerten. Dazu wurden seitens der Stadt auch schon die eingangs genannten Gutachten in Auftrag gegeben, welche Gegenstand der hier vorliegenden Bewertung sind.

1.

Mittlerweile ist die **3. Haltestelle** nicht mehr Teil der hier vorgelegten Planungen. Dies wird seitens der Landesluftfahrtbehörde begrüßt, da diese aus unserer Sicht als besonders kritisch zu bewerten war, da sie sich genau im Bereich der Anfluggrundlinie befand. Eine Stellungnahme dazu erfolgt dann ggf. im Rahmen des Bebauungsplans zum geplanten SC-Stadion. Wir gehen an dieser Stelle davon aus, dass die derzeit dort eingezeichneten Verkehrsflächen bzw. Bahnbetriebsflächen nicht als Nothaltestelle, Bushaltestelle oder ähnliches genutzt wird, da hier weiterhin das größte Gefahrenpotential besteht.

2.

Bewertung des Risikos durch die Nutzung der geplanten **zwei Haltestellen** einschließlich der Zuwegung zum geplanten neuen SC Stadion. Die Stadt Freiburg hat die Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH mit der Prüfung bzw. Berechnung des externen Risikos für die geplanten Bedarfshaltestellen sowie den Zuwege- und Wartebereich zum geplanten SC-Stadion beauftragt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das Einzelrisiko sowohl vor, als auch nach dem Spiel nach den zur Verfügung stehenden Kriterien vertretbar ist. Das Gruppenrisiko wird jedoch nach dem Spiel als über dem dafür festgelegten Grenzwert angesehen, so dass als Risikominimierungsmaßnahme die Untersagung des Flugbetriebs in Betriebsrichtung 34 sowie das Untersagen von Landungen Richtung 16 am Verkehrslandeplatz Freiburg im Zeitraum der Abreise der Stadionbesucher, d.h. jeweils eine Stunde nach Spielende im Stadion vorgeschlagen wird. Zu diesem Gutachten haben wir am 15.08.2016 Stellung genommen. Diese Stellungnahme ist, soweit die Fragen nicht ausreichend beantwortet wurden (dazu gleich unten), weiterhin Bestandteil dieser Gesamtstehlungnahme. Auch nach der eingangs erwähnten Kommentierung von GfL zu unserer Stellungnahme bleibt weiterhin in wichtigen Punkten Klärungsbedarf, bevor wir einer Nutzung der geplanten zwei Haltestellen wie beabsichtigt zustimmen können.

a)

Zu unserer Frage, warum im Gutachten nur die Gefahrensituation nach einem Spiel und nicht auch das Sicherheitsrisiko vor dem Spiel untersucht bzw. falls unkritisch erachtet, dieses auch so deutlich artikuliert wird, wird seitens GfL angegeben, dass nach Aussagen des Auftraggebers angenommen wird, dass sich zum Zeitpunkt der Anreise keine großen Menschenansammlungen im Bereich der Bedarfshaltestellen und des Wartebereichs aufhalten werden. Deshalb hat sich das Gutachten allein auf die Situation nach dem Spiel fokussiert. Hier besteht aus unserer Sicht weiterer Untersuchungs- bzw. Aufklärungsbedarf. So wird auf S. 7 des Ausgangsgutachtens ausdrücklich festgestellt, dass vor und nach dem Spielbetrieb in dem untersuchten Bereich große Personenansammlungen erwartet werden. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum in der Antwort zu unserer Fragestellung jetzt letztlich festgestellt wird, dass sich keine großen Menschenansammlungen im Bereich der Bedarfshaltestellen aufhalten, ohne dies näher zu konkretisieren.

Aus unserer Sicht ist hier zunächst klar zu definieren was große Menschenansammlungen sind und ob diese auch vor dem Spiel erreicht werden. Dies muss dann in Relation zu dem Gefährdungspotential gesetzt werden, wie dies auch bezüglich der Menschenansammlungen nach dem Spiel im Gutachten geschehen ist. Der Verweis auf die Grafikabbildung 10 (Grenz-FN-Kurve) im Ausgangsgutachten zum Gruppenrisiko der Bedarfshaltstellen gibt besonderen Anlass hier vertieft in diese Untersuchung einzusteigen. Nach der dortigen Grafik ist davon auszugehen, dass Gruppengrößen von ca. 70 Personen und mehr schon als kritisch anzusehen sind. So wird auch im vorliegenden Text im Gutachten ausgeführt: „allerdings sind insbesondere für große Gruppengrößen $N > 100$ verhältnismäßig hohe Risikowerte zu verzeichnen“. Es ist wohl davon auszugehen, dass Menschenansammlungen in dieser Größenordnung sich auch vor dem Spiel längerfristig im untersuchten Bereich aufhalten werden. Dies ist auf jeden Fall näher zu beleuchten. Wie oben gesagt, ist dazu zunächst die maximale Anzahl an Personen die sich zeitgleich auch vor dem Spiel im fraglichen Bereich aufhalten (einschließlich Personen die nicht mit der Stadtbahn zum Stadion gelangen) genau darzustellen und dann auf dieser Grundlage eine klare Aussage zu treffen, ob das Gruppenrisiko über- oder unterhalb des Grenzwertes liegt.

Falls das Gruppenrisiko auch vor dem Spiel oberhalb des Grenzwertes liegt, sind auch hier entsprechende Risikominimierungsmaßnahmen vorzuschlagen.

b)

Wie schon in unserer Stellungnahme zum Ausgangsgutachten ausgeführt, sollte die **Betrachtungsbasis** (im Jahr 2015) ergänzt werden, um eine Einschätzung der Flugbewegung und eines höheren Flugverkehrsaufkommens rund um ein Fußballspiel. Dazu gibt es genügend Beispiele aus der Vergangenheit, welche Grundlage dafür sein können. Hier erwarten wir noch eine Aussage des Gutachters, ob möglicher erhöhter Luftverkehr zu einer Erhöhung des Gefährdungspotentials dahingehend führt, dass weitere Risikominimierungsmaßnahmen festzulegen wären, oder ob die genannte auch in diesem Fall ausreichend wäre. Das Gleiche gilt zu den bisher gar nicht beachteten Hubschrauberflügen. Auch dazu ist eine ergänzende Aussage erforderlich, ob aus möglichen Unfallszenarien aus Sicht des Gutachters weitere Risikominimierungsmaßnahmen notwendig wären.

c)

Festzuhalten ist, dass der Gutachter zu unserer Frage hinsichtlich der Notwendigkeit einer **Totalsperrung der Piste** in dem vom Gutachter vorgeschlagenen Zeitraum, diese mittlerweile ebenfalls als notwendig anerkennt. So wird in der Kommentierung durch GfL angeführt, „die Frage einer Totalsperrung des Flugplatzes in dem durch GfL vorgeschlagenen Zeitraum ist durchaus berechtigt. Seitens der GfL wurde jedoch auf den Regelflugbetrieb abgestellt. Notsituationen die eine sofortige Rückkehr zum Flugplatz erfordern, sind nicht gänzlich auszuschließen, so dass im Sinne maximaler Sicherheit auch seitens der GfL eine Totalsperrung des Flugplatzes in dem genannten Zeitraum befürwortet werden kann.“

d)

Als **Risikominimierungsmaßnahme** wird seitens des Gutachters zusammen mit der jetzt ergänzten Kommentierung damit die Vollsperrung des Verkehrslandeplatzes Freiburg jeweils eine Stunde nach Spielende vorgeschlagen. Von der Stadt Freiburg wird dieser Zeitraum aus Sicherheitsgründen auf 1 ½ Stunden ausgedehnt.

Zunächst ist festzustellen, dass die Nutzung des Verkehrslandeplatzes Freiburg durch die geltende Betriebsgenehmigung und den entsprechenden Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich auch in diesem Zeitraum zulässig ist, der vorgeschlagenen Risikominimierungsmaßnahme also derzeit entgegensteht. Für eine Beschränkung des Nutzungszeitraums in dem vom Gutachter angegebenen Umfang wäre zunächst auf Grundlage des § 45 Abs. 3 LuftVZO eine Befreiung von der Betriebspflicht erforderlich. Wie in unserer Stellungnahme zum Gutachten bereits dargelegt, wären auf Grundlage ausreichender Antragsunterlagen vor einer solchen Entscheidung im Rahmen des dafür erforderlichen Rechtsverfahrens zunächst sämtliche Hauptnutzer (z.B. örtliche Flugschulen, örtliche Flugunternehmen, Organisationen des Rettungsdienstes sowie insbesondere wegen der Rettungsflüge der am Flugplatz stationierten Hubschrauber sowie Tankflüge von und auf dem Hubschrauberlandeplatz der Uniklinik landenden Hubschrauber, die Uniklinik wegen möglicher Einschränkung hinsichtlich Organtransporte) zu hören, um auf einer umfassenden Grundlage dann eine abwägungsfehlerfreie Entscheidung treffen zu können.

Entscheidender und wesentlicher Punkt ist an dieser Stelle aus unserer Sicht auch das Bestimmtheitskriterium. Ein allgemeiner Verweis auf alle Ligapflichtspiele und DFB-Pokalspiele ist hier nicht ausreichend. Erforderlich ist ein Bezug auf ganz konkrete Tage und die entsprechenden Tageszeiten. Auch die Dauer der Befreiung muss konkret bestimmt beantragt werden, ein Bezug auf das Spielende genügt diesen Anforderungen nicht (gerade angesichts diverser Unwägbarkeiten wie Verlängerungen, Verzögerungen im Spielablauf, späterer Anpfiff etc.).

Der Verkehrslandeplatz Freiburg unterliegt einer Betriebspflicht, so dass entsprechende Ausnahmen für anfliegende Piloten eindeutig definiert und Beschränkungen schon vor Flugbeginn eindeutig bekannt sein müssen, damit entsprechende Vorbereitungsmaßnahmen bzw. Ausweichziele festgelegt werden können.

Sollte sich aus der Beantwortung der o.g. Fragen ergeben, dass weitreichendere Beschränkungen des Flugbetriebs notwendig werden, ist dies zunächst im Hinblick auf die derzeit gültige Genehmigungslage und den entsprechenden Status des Verkehrslandeplatzes zu prüfen. Eine abschließende Stellungnahme kann zu diesem Punkt daher noch nicht erfolgen.

Ergebnis:

Insgesamt lässt sich festhalten, dass trotz der relativen Nähe der geplanten Stadtbahntrasse im Bereich des Verkehrslandeplatzes Freiburg der Trasse als solches nach derzeitigem Kenntnisstand keine luftrechtlichen bzw. technischen Hindernisse entgegenstehen.

Hinsichtlich der geplanten Haltestellen (Nutzung im Zusammenhang mit dem geplanten SC Stadion) besteht jedoch weiterhin Untersuchungs- bzw. Klärungsbedarf. Die von uns aufgeworfenen Fragen sind vor einer Zustimmung zur geplanten Nutzung zu beantworten. Da sich nach Auskunft der Gutachter das Gefahrenpotential insbesondere auch aus der mehrere hundert Meter langen in nächster Nähe parallel zur Anfluggrundlinie verlaufenden Bewegungssituation der Besucher ergibt, ist schon heute anzumerken, dass daraus zwangsläufig auch Untersuchungsbedarf für das geplante Stadion selbst resultiert, welches ebenfalls in Verlängerung des jetzt untersuchten Bereichs zu liegen kommt.

Um ein ausreichendes Gesamtbild hinsichtlich des Gefährdungspotentials zu erhalten und die richtigen Risikominimierungsmaßnahmen daraus ableiten zu können, wäre es sinnvoll sehr zeitnah auch hinsichtlich des Stadions eine entsprechende Untersuchung in Auftrag zu geben und diese mit den hier vorliegenden Erkenntnissen in Abgleich zu bringen.

Wir weisen auch ausdrücklich nochmals darauf hin, dass im Rahmen der bauplanerischen Abwägung auch immer risikoärmere Alternativen (wie das weitere Abrücken der Stadtbahnhaltestellen oder eine andere Wegeführung zum Stadion) zu prüfen sind. Dies ist in den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen u.E. nicht in ausreichendem Maße geschehen.

Wir bitten Sie, uns die notwendigen Ergänzungen zu unseren aufgeworfenen Fragen im weiteren Verfahrensverlauf rechtzeitig zur Verfügung zu stellen, damit dann auf dieser Grundlage eine abschließende Stellungnahme abgegeben werden kann.

Zur FNP-Änderung wird unser Referat 21 eine zusammenfassende Stellungnahme abgeben.

Mit freundlichen Grüßen



Dieter Kowohl