

Rechtsanwälte – Reichsgrafenstraße 16 – 79102 Freiburg

Regierungspräsidium Freiburg  
Abteilung 2  
Herrn Lucht  
79083 Freiburg im Breisgau

vorab per Telefax: 208-394200  
(ohne Anlagen)

F R E I B U R G

DR. MICHAEL BENDER  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

DR. FRANK BRÜNNER  
Fachanwalt für Medizinrecht

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](http://www.bender-rechtsanwaelte.de)  
[info@bender-rechtsanwaelte.de](mailto:info@bender-rechtsanwaelte.de)

2. März 2017 (MB-01-09 / ER/UC)

Bitte angeben  
5467 / 15

**Verkehrslandeplatz Freiburg  
Antrag der Flugplatz Freiburg-Breisgau GmbH auf Erteilung einer Plangenehmigung  
für die Anpassung des Sicherheitsstreifens u. a. - Teilentscheidung  
Ihr Zeichen: 24-3846/02**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Lucht,

wie dem Regierungspräsidium bekannt, vertreten wir die folgende Vereine und Unternehmen sowie Einzelpersonen:

- Bürgerinitiative Pro Flugplatz Freiburg e. V., Am Flugplatz Freiburg, Postfach 245, 79002 Freiburg
- FFH Aviation Training, Am Flughafen 11, 79108 Freiburg
- FFH Technik GmbH, Am Flughafen 11, 79108 Freiburg
- Herrn Udo Harter, c/o FFH Aviation Training 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
- Herrn ..., 79199 Kirchzarten
- Herrn ..., 79111 Freiburg
- Herrn ..., 79199 Kirchzarten
- Herrn ..., Gundelfingen
- Herrn ..., Freiburg
- Herrn ..., Freiburg.

In deren Auftrag erheben wir

## **EINWENDUNGEN**

gegen den Antrag der Flugplatz Freiburg-Breisgau GmbH (im Folgenden: Flugplatz Freiburg GmbH) auf Teilentscheidung für die Anpassung des Sicherheitsstreifens sowie weiteren Maßnahmen am Flugplatz Freiburg vom 28.12.2016.

Wie bisher, sind die Einwendungen der Anwaltskanzlei Quaas & Partner, Stuttgart, vom heutigen Tage für die Akademische Fliegergruppe mit uns abgestimmt. Wir machen wir auch zum Inhalt unseres Vortrags, insbesondere die Einwendungen wegen unzulässiger Abschnittsbildung, mangelnder Erforderlichkeit und des vorgeschobenen Planungsziels.

Unsere Mandanten beantragen **hilfsweise**

### **Bestimmung der Wirksamkeit der Entscheidung**

und zwar

- für die Verringerung der Breite des Sicherheitsstreifens längs der Start- und Landebahn auf den Zeitpunkt des Erlasses der Baugenehmigung für das Stadion und auf den Zeitpunkt der formellen Rechtmäßigkeit des Baus der Erschließungsstraße westlich der Start- und Landebahn einschließlich der Beleuchtungsanlagen,
- für die Verkleinerung des Sicherheitsstreifens am Süden der Start- und Landebahn wegen des Baus der Stadtbahn Messe auf den Zeitpunkt des Eintritts der formellen Rechtmäßigkeit der Baumaßnahmen für die Trasse der Stadtbahn Messe
- sowie für die Entwidmung des für den Bau des Geh- und Radweges benötigten Grundstücksstreifens auf der Westseite der Madisonallee auf den Zeitpunkt des Eintritts der formellen Rechtmäßigkeit dieser Baumaßnahme.

Höchst hilfsweise beantragen unsere Mandanten

### **Aussetzung der Vollziehung**

der beantragten Entscheidungen, soweit diese erlassen werden und sofort vollziehbar sind, bis zum oben genannten Zeitpunkt.

Wir beantragen weiterhin die Anordnung einer Nebenbestimmung mit der

### **Verpflichtung der Flugplatz Freiburg GmbH zum Antrag auf Wiederherstellung des bisherigen Zustandes**

sollten die Entscheidungen für den Bau des Stadions, der Erschließungsstraßen sowie des Baus der Stadtbahntrasse entlang des Flughafens aufgehoben oder geändert werden.

## I.

### **Bisheriges Verfahren**

Mit Schriftsatz vom 06.10.2015 haben wir für unsere Mandanten Einwendungen gegen den Antrag auf Plangenehmigung für die Anpassung des Sicherheitsstreifens und weitere Maßnahmen erhoben, und mit Schriftsatz vom 22.11.2016 Einwendungen gegen die Anträge der Flugplatz Freiburg GmbH und der Stadt Freiburg auf Aufhebung der Betriebsgenehmigung für bestimmte Flächen des Flugplatzes und auf Entwidmung.

Alle Einwendungen gelten in vollem Umfange fort und werden auch für den nunmehr anhängigen Antrag auf Teilentscheidung erhoben.

## II.

### **Zeitliche Abfolge und mangelnde Erforderlichkeit**

Wieder einmal stellt die Flugplatz Freiburg GmbH Anträge zur Unzeit, und zwar in noch weitergehendem Umfang als bisher. Denn sie beantragt vorbeugende Reaktionen auf unfertige Planungen.

#### **1. Verkleinerung des seitlichen Sicherheitsstreifens**

Die Verkleinerung des seitlichen Sicherheitsstreifens von beidseits 50 m auf je 40 m hat ihren Anlass alleine in einer prospektiven, gar spekulativen Berücksichtigung des Stadionsdachs – was allein wiederum die nicht hinnehmbare Enge der Planung zeigt – sowie der Beleuchtung einer möglichen Erschließungsstraße westlich der Start- und Landebahn.

Ob es zu diesen Maßnahmen kommt, geschweige denn, ob sie notwendig sind, so dass sie diejenigen Gründe, die für die Beibehaltung der bisherigen Streifenbreite sprechen, überwiegen, wird nicht dargelegt.

Die Wahrheit ist das schlichte Gegenteil: Eine Grundaussage des Gutachters GfL im Gutachten „Bewertung der Auswirkungen eines Stadionneubaus auf die Start- und Landebahn den Flugbetrieb und die Flugsicherheit am Verkehrslandeplatz Freiburg“ vom 12.10.2016 ist, dass die „gesetzlichen Hindernisbegrenzungsflächen“ eingehalten sind (Seiten 23 ff., Ergebnis Seite 25), und zwar nach ausführlicher Schilderung der geltenden Genehmigungen des Flugplatzes. Im Gutachten vom 30.07.2016 steht also das Gegenteil zum jetzt als Antrag vorgelegten Begründung.

Was stimmt denn nun? Wie kann es sein, dass Gutachten ein und desselben Gutachters in einer solch zentralen Frage voneinander abweichen? Entweder ist das Gutachten vom Oktober 2016 unbrauchbar, oder der vorliegende Teilantrag auf Plangenehmigung ist überflüssig.

Hier gilt zunächst: Es gibt keinen Grund für die Verkleinerung des seitlichen Sicherheitsstreifens. Sie ist nach Antragsstand schlicht nicht erforderlich.

## **2. Versetzung des Flugplatzzauns und Entwidmung eines Grundstücksstreifens**

Im Ergebnis ebenso ist es mit der Versetzung des Flugplatzzaunes und der Entwidmung des Grundstücksstreifens entlang der Madisonallee. Diese Maßnahmen hängen mit der Verlegung der Stadtbahntrasse an die Flugplatzseite der Madisonallee zusammen.

Die Offenlage im Herbst 2016 hat gezeigt, dass der Entwurf für die 1. Änderung des Bebauungsplans „Stadtbahn Neue Messe“ nicht als Bebauungsplan beschlossen werden kann.

Es wird nicht weiter erläutert, dass die zeitliche Abfolge des Baus der Stadtbahn und deren Bezuschussung gefährdet. Belege fehlen. Wir bestreiten dies. Nach den Informationen der Stadtverwaltung an den Gemeinderat ist die Bezuschussung der Stadtbahnstrecke nicht gefährdet, da nicht an Stichtage oder Fristen gebunden.

Es ergibt sich aus dem Antrag auf Teilentscheidung auch nicht, inwieweit die Antragsgegenstände durch einen Zeitdruck beim Bau der Stadtbahntrasse geboten sind,

und konkret, welche dies sein sollen. Diese Gründe können allenfalls für die geringfügige Anpassung des Sicherheitsstreifens am Süden der Start- und Landebahn bestehen. Alle anderen Antragsgegenstände haben mit dem Bau der Stadtbahn offenkundig nichts zu tun.

### **3. Aufschiebung der Wirksamkeit der „Teilentscheidung“ und Pflicht zur Wiederherstellung des bisherigen Zustandes**

Unabhängig davon, dass die zur Plangenehmigung beantragten Maßnahmen nicht genehmigt werden können, müssen sie von der (formellen) Rechtmäßigkeit der beantragten Vorhaben abhängig gemacht werden. Da Rechtsmittel gegen die Plangenehmigung keine aufschiebende Wirkung haben, dürfen die Maßnahmen allenfalls aufschiebend bedingt genehmigt werden.

Überdies muss sichergestellt sein, dass der derzeitige Zustand wiederhergestellt wird, sollten die Entscheidungen, die Anlass für die Änderungen am Flugplatz Freiburg geben, ihrerseits aufgehoben oder geändert werden. Anders mag es allenfalls bei der Genehmigung der Durchdringung der seitlichen Übergangsfläche durch Schornsteine und Gebäude der Universität sein (dazu in der Sache allerdings unten).

## **III.**

### **Keine Verringerung des seitlichen Sicherheitsstreifens**

#### **1. Neuantrag und Unzulässigkeit der Plangenehmigung**

- a) Entgegen dem Eindruck, der durch den Antrag auf Teilentscheidung erweckt wird, ist die „Anpassung“ des Sicherheitsstreifens, die nur eine schönfärberische und irreführende Bezeichnung für die beabsichtigte wesentliche Reduzierung ist, bisher nicht beantragt. Die erhebliche Verringerung der Breite des Sicherheitsstreifens entlang der gesamten Start- und Landebahn, wie sie jetzt beantragt wird, ist neu.

Dieser Antragsteil ist gewichtig, und die Voraussetzungen der § 8 Abs. 1 Satz 10 LuftVG, § 74 Abs. 6 Satz 1 VwVfG sind nicht erfüllt. Mit der Verringerung der Breite des seitlichen Sicherheitsstreifens ist eine wesentliche Änderung des Flugplatzes verbunden, mit erheblichen nachteiligen Folgen für die Nutzer.

Die Entscheidung kann deshalb nicht als Plangenehmigung ergehen, sondern bedarf der Planfeststellung.

- b) Überhaupt handelt es sich nicht um einen Antrag auf Teilentscheidung, sondern um einen vollständigen und eigenständigen Neuantrag. Weder die Verringerung der Breite des vollständigen seitlichen Sicherheitsstreifens noch die Entwidmung eines Grundstückstreifens im Süden des Flugplatzgeländes (dazu unten) finden sich im Antrag vom Mai 2015, noch nicht einmal ansatzweise.

## **2. Keine Erforderlichkeit – Untauglichkeit der Gutachten Wacker und GfL**

Im Schriftsatz vom 22.11.2016 zum Antrag auf Teilentwidmung haben wir dargelegt, dass Maßnahmen zur flächenmäßigen Reduzierung des Flugplatzes oder Einschränkungen im Betrieb nach Lage der Dinge nicht erforderlich sind. Ich verweise auf meinen Schriftsatz vom 25.11.2016 (Seiten 10 ff.). Dies gilt auch und erst recht für die Verkleinerung des seitlichen Sicherheitsstreifens entlang der gesamten Start- und Landebahn.

Es bleibt dabei, dass sich das Fußballstadion, so wie offenbar vorausgesetzt, nicht realisieren lässt.

Wir konnten uns mittlerweile mit den städtischen Gutachten der Wacker Ingenieure vom 04.10.2016 und der GfL vom 12.10.2016 befassen. Diese Gutachten erbringen den Nachweis der Vereinbarkeit des Stadionbaus mit dem Flugbetrieb auf dem Flugplatz nicht. Ich verweise hinzu auf unser Schreiben an die Stadt Freiburg im Breisgau vom 02.03.2017.

Schreiben der Rechtsanwälte Bender & Philipp  
an die Stadtverwaltung Freiburg vom 02.03.2017  
als **Anlage E 1**

Kurz:

- a) Durch Wacker Ingenieure ist nicht nachgewiesen, dass die Windfeldmessungen am kleinskaligen Modell Ergebnisse erzeugen, die die Feststellung der flugmechanischen Reaktion des Luftfahrzeuges auf das Windfeld im Lee des Stadion erlauben; dies ist auch unwahrscheinlich.
- b) Die Vorgehensweise von GfL wiederum, die Situation im Leewind-Feld durch einen „Flugsimulator“ flugbetrieblich zu erfassen, ist von vornherein ungeeignet. Zudem hat GfL entgegen eigener Darstellung keinen Flugsimulator verwendet, sondern mit dem Verfahrenstrainer ein ungeeignetes und für diese Aufgabe nicht zugelassenes Gerät, das weder vertikale Luftbewegungen noch Turbulenzen wiedergeben kann.

Die flugmechanischen Auswirkungen des Leewindfeldes auf das landende oder startende Luftfahrzeug sind weiterhin völlig offen, und diese entscheidenden Effekte sind von GfL noch nicht einmal untersucht worden. Man hat offenkundig das Problem nicht verstanden. Was GfL vorlegt, ist – kurz gesagt – Blendwerk und fachlich vollständig untauglich.

Weitere Ratschläge von GfL, etwa zur Erhöhung der Motorflug-Platzrunde, widersprechen den maßgeblichen Vorschriften und sind fachlich abwegig. Insgesamt ist der Gutachter GfL – auch aus diesem Grunde – fachlich ungeeignet.

- c) Es fehlt damit weiterhin der Nachweis für die Vereinbarkeit von Stadion und Flugbetrieb. Solange dieser Nachweis nicht geführt ist, ist die Errichtung des Stadions, und damit auch der Bau der Erschließungsstraße, ausgeschlossen.



### 3. Keine Variantenprüfung

- a) Es ist im Schriftsatz vom 22.11.2016 an das Regierungspräsidium dargelegt, dass ernsthafte Variantenprüfungen fehlen. Dies ist bis heute so geblieben. Weder entspricht die Standortsuche den Anforderungen, noch sind der „Mikrostandort“ des Stadions sowie die Lage der Start- und Landebahn oder die konkrete Gestaltung des Stadion-Baukörpers einer Variantenprüfung unterzogen worden, wie sie vom Regierungspräsidium verlangt wurde.

Hinzu kommt: Im Laufe der Planung hat sich die Vielzahl und Komplexität der Probleme erwiesen, die die Stadionplanung am konkreten Standort aufwirft. Es ist dringend geboten, an dieser Stelle innezuhalten und eine iterative und umfassende Variantenprüfung unter Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnisse einzuleiten (dazu Schreiben vom 22.11.2016, Seiten 20 ff.).

- b) Konkret für das anhängige Plangenehmigungsverfahren: Erneut wird die Realisierbarkeit einer Planung unterstellt, ohne dass Varianten geprüft wurden. So heißt es nunmehr, das Stadion werde die seitliche Übergangsfläche durchdringen, und ebenfalls die Beleuchtungsanlagen der Erschließungsstraße. Dies ist der einzige Grund für die Verlegung des Sicherheitsstreifens.

Es ist nicht erkennbar, dass geprüft wurde, inwieweit sich – anders herum – der Baukörper des Stadions und die Beleuchtungsanlagen der Erschließungsstraße ihrerseits den bestehenden seitlichen Übergangsflächen anpassen können. So liegt auch dem Gutachten GfL vom 30.07.2016 eine „gesetzte“ Dimensionierung des Stadionbaukörpers und der Beleuchtungsanlagen zu Grunde. Eine Abwägung dieser angeblichen räumlichen Anforderungen mit der Minderung der Flugsicherheit durch die Verkleinerung des Sicherheitsstreifens fehlt, und sie ist auch nicht möglich.

Dies kann nicht hingenommen werden.

#### 4. „Etikettenschwindel“ und Fernwirkungen der Verringerung des seitlichen Sicherheitsstreifens

Die Flugplatz Freiburg GmbH beantragt die Reduzierung des seitlichen Sicherheitsstreifens um 10 m auf je 40 m, will aber die bisherigen Sicherheitsstreifen von je 50 m irgendwie „faktisch“ freihalten. Die Notwendigkeit hierfür ergibt sich aus dem Gutachten GfL.

Die Flugplatz Freiburg GmbH beantragt also diese Reduzierung nicht wegen eines notwendigen Eingriffs in den Sicherheitsstreifen, sondern wegen der Verschiebung der seitlichen Übergangsfläche. Dieser Effekt hat mit dem Sicherheitsstreifen nur deshalb etwas zu tun, weil das Ende des Sicherheitsstreifens die „Fußlinie“ der seitlichen Übergangsfläche definiert.

Dies ist nichts anderes als ein Etikettenschwindel und ein Taschenspielertrick.

- a) Es ist davon auszugehen, dass das Regelwerk, das der Bemessung der seitlichen Übergangsfläche zu Grunde liegt, rechtlich und fachlich geboten ist. Wenn zugleich die Breite des Sicherheitsstreifens wegen erhöhter Unfallwahrscheinlichkeit irgendwie doch nicht reduziert wird, so wird mit der „rechtlichen“ Verschiebung der Fußlinie für die seitliche Übergangsfläche das Regelwerk, dem die seitliche Übergangsfläche zu Grunde liegt, umgangen. Dies ist unzulässig.

Dabei spielt noch nicht einmal eine Rolle, dass die Breite des Sicherheitsstreifens von je 40 m, wie GfL darstellt, EASA-konform ist. Denn dieses Maß ist ein Mindestmaß.

Was die Flugplatz Freiburg GmbH hier beantragt, ist der Sache nach eine Befreiung von den seitlichen Hindernisfreiflächen, ohne dass diese zulässig wäre oder die Voraussetzungen dargetan wären.

- b) Die Unzulässigkeit dieses „Etikettenschwindels“ ergibt sich auch daraus, dass die Versetzung der Fußlinie der seitlichen Übergangsfläche Fernwirkungen hat. Denn die Zulässigkeit von Hochbauten wird nicht nur im Nahbereich der Start- und Landebahn erweitert, sondern auch in weiterer Entfernung. Eine Folge ist

zum Beispiel, dass die Universitätsbauten westlich des Flugplatzes höher ausfallen dürfen. Diese Folge wird bisher offenbar übersehen, denn es fehlt eine Bewertung.

Es ist aber durch die Untersuchungen der Wacker Ingenieure bekannt, dass schon die bislang zulässigen Universitätsbauten ein Windfeld erzeugen, das Rückwirkungen auf den Flugbetrieb hat. Diese Rückwirkungen würden durch die bei Verschiebung der seitlichen Übergangsfläche möglichen Maße baulicher Nutzung erhöht. Zu dieser Fernwirkung des Taschenspielertricks der Verkürzung des seitlichen Sicherheitsstreifens findet sich in den Antragsunterlagen nichts, auch nicht im Gutachten GfL.

- c) Angesichts dieser Sachlage ist von der Verringerung des seitlichen Sicherheitsstreifens abzusehen.

Sie ist auch nicht erforderlich. Wie bereits dargestellt: Es ergibt sich aus den Unterlagen nicht, in welchem Maße das Stadiondach und die Beleuchtungsanlagen der Erschließungsstraße die seitliche Übergangsfläche überhaupt durchdringen. Das Gegenteil – keine Durchdringung – ergibt sich aus dem Gutachten GfL vom 12.10.2016.

Es fehlt auch jede Darlegung, warum das Stadiondach so gebaut werden muss, dass die Hindernisfreifläche durchdrungen wird. Die Reduzierung des Sicherheitsstreifens ist nach dem Antrag vielmehr eine bloße Vorratsplanung, allein zu dem Zweck, dem Stadionplaner Freiraum zu verschaffen.

Es ist anders herum richtig: Der Bauherr mag nachweisen, dass er ein Stadiondach benötigt, das die Reduzierung des seitlichen Sicherheitsstreifens zur Voraussetzung haben soll, und dass es dazu keine Alternative gibt. Denn der Bauherr des Stadions ist zunächst verpflichtet, eine bestehende Genehmigungslage zu respektieren. Er steht in der Pflicht, überwiegende Gründe zu benennen, weswegen das bislang genehmigte Niveau an Flugsicherheit reduziert werden soll. Dann, und auf der Grundlage der dann zu beurteilenden Lage der Dinge und der vom Bauherrn dargelegten Gründe, lässt sich die Entscheidung treffen.

## 5. Verringerung des Sicherheitsstreifens am südlichen Ende der Start- und Landebahn

Die Flugplatz Freiburg GmbH hat außerdem Veränderungen des Sicherheitsstreifens am südlichen Ende der Start- und Landesbahn beantragt. Was sie konkret beantragt, wird aus den Antragsunterlagen nicht klar. Sollte aus diesen Änderungen irgendeine Betriebseinschränkung folgen, etwa durch Verkürzung der verfügbaren Start- und Landestrecke, wenden sich unsere Mandanten hiergegen.

Wir machen vor allem darauf aufmerksam, dass die Veränderungen am südlichen Ende der Start- und Landebahn die Eignung des Flugplatzes Freiburg für Organtransporte mindern werden, bis hin zum Wegfall. Wir erwarten die Einschaltung der Deutsche Stiftung Organtransport DSO und deren Begutachtung / Auditierung der geplanten Situation. Es darf nicht sein, dass Einschränkungen des Flugbetriebes, die durch die Veränderung des Seitenstreifens bedingt sind, zum Entfall der Organtransporte über den Flugplatz Freiburg führen.

## 6. Gutachten GfL vom 30.07.2016

Die Flugplatz Freiburg GmbH rechtfertigt die Verkleinerung des seitlichen Sicherheitsstreifens durch ein neuerliches Gutachten von GfL, das sich erneut (teilweise) in Probabilistik ergeht. Dieses Gutachten kann die Einschätzung, die „rechtliche“ Verkleinerung des seitlichen Sicherheitsstreifens sei unbedenklich, nicht stützen.

- a) Vorab: GfL räumt ein, dass die Verringerung der Breite des seitlichen Sicherheitsstreifens Auswirkungen auf Flugbetrieb und Flugsicherheit hat – und empfiehlt deshalb den Etikettenschwindel, die Breite des seitlichen Sicherheitsstreifens „faktisch“ zu belassen.

Zu dieser Einschätzung hätte es allerdings jener Gutachtenübung nicht bedurft.

- b) Unsere Mandanten wehren sich nachdrücklich gegen die erneut zur Anwendung gebrachte Methode von GfL, Aussagen zur Flugsicherheit durch Wahrscheinlichkeitsberechnungen zu generieren. Derartige Probabilistik kann weder technische Normen noch fliegerische Erfahrung ersetzen. Zuverlässige Aussagen über Flug-

betrieb und Flugsicherheit lassen sich nur durch langjährige, weltweite Erfahrungen treffen, wie in der Fliegerei aus guten Gründen üblich.

Risikobewertungen nach Wahrscheinlichkeitsberechnungen und dem Produkt von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadensgröße werden etwa zur zivilen Nutzung der Kernkraft oder der Großchemie heute politisch und rechtlich nicht mehr akzeptiert. Die Methodik verstößt gegen den Vorbehalt des Gesetzes, da es um Leib und Leben geht. Das Baurecht oder das Luftverkehrsrecht bieten für diese Vorgehensweise ebenfalls keine Rechtsgrundlage. Entscheidend sind jahrzehntelange Erfahrungen, nicht aber Berechnungen.

- c) Offenbar spielen die Gutachten vom Oktober 2016 bei der Berechnung des „Veer Off“-Risikos („Gefahr 1“) keine Rolle. Ihr liegen stattdessen empirische Flugunfalluntersuchungen zugrunde, da diese der „Ermittlung statistischer Verteilungsfunktionen“ dienen. Also ausdrücklich keine konkrete Berücksichtigung des Stadionbaus .

GfL kommt zwar zum Ergebnis, dass der Risikozuwachs durch die Verkleinerung des seitlichen Sicherheitsstreifens nicht zu vernachlässigen sei. Das heißt aber andererseits, dass die – empfohlene – „faktische“ Breite des Sicherheitsstreifens von 50 m ausreicht.

Dabei sind allerdings die Auswirkungen des Stadionbaus auf diesen „Veer Off“ nicht berücksichtigt. Damit ist ein wesentliches Risiko außer Betracht geblieben. Die Ergebnisse („extrem geringe Kollisionsrisiken“ bei 50 m Streifenbreite) sind unbrauchbar. Sie sind auch mindestens wegen der Nähe der geplanten Lichtmasten unplausibel.

Die Betrachtung von Flugunfallanalysen führt nicht weiter. Denn dass diese Untersuchungen vergleichbare Fälle betreffen, wird nicht dargelegt.

Die Vergleichbarkeit liegt im Übrigen fern. Wie mittlerweile vielfach ausgeführt, wird die in Freiburg geplante Situation eines Massivbauwerks neben einer Start- und Landebahn und in Hauptwindrichtung einzigartig sein. Bezugfälle, auch Unfälle, gibt es nicht. Und die Vergleichbarkeit ist auch nicht dargelegt, obwohl immer und immer wieder angemahnt. Der Gutachter ignoriert zuverlässig und

fortgesetzt die Singularität der in Freiburg ohne Not herbeigeplanten Lage.

Berücksichtigt wurden nur Flächenflugzeuge, und nicht Hubschrauber, da diese nicht von der befestigten Start- und Landebahn operierten (Seite 14). Das ist falsch, da Hubschrauber in Freiburg die gleichen An- und Abflugverfahren wie die Flächenflugzeuge einhalten müssen.

Auch kommt besonderen Flugverfahren Bedeutung zu, zum Beispiel Durchstartmanövern, bei denen Bahnabweichungen notwendig sind, oder andere Überflüge. Für diese Manöver Raum zu lassen, ist ein wesentlicher Grund für seitliche Sicherheitsstreifen, was GfL selbst schreibt (Seite 11). Als Ausweichraum wird die Westseite künftig nicht mehr zur Verfügung stehen, und bei einem Ausweichen nach Osten wird das Messegelände überflogen, was auch zur Erhöhung unerwünschter Risiken führt.

Derartige Abweichungen vom regulären Betrieb sind nicht betrachtet.

Die Feststellung, die Risikoerhöhung (namentlich beim Start) sei akzeptabel, ist deshalb nicht begründet.

- d) Die Gefahr der Kollision mit Hindernissen seitlich der Bahn („Gefahr 2“) soll extrem gering sein. Diese Einschätzung soll auf den Feststellungen in den Gutachten Wacker Ingenieure und GfL vom Oktober 2016 beruhen.

Diese Gutachten sind aber untauglich. Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 02.03.2017 an die Stadtverwaltung, beigefügt als **Anlage E 1**. Sie sind erst recht keine Grundlage für weitergehende Schlussfolgerungen außerhalb des unmittelbaren Untersuchungsgegenstandes.

Wiederum beschränkt GfL die Betrachtung der Gefahren auf Abweichungen von der Flugbahn. Soweit vertikale betrachtet werden, haben diese im GfL-Gutachten vom 12.10.2016 keine Grundlage. Die dort verwandte Methode erlaubt keine Bestimmung vertikaler Abweichungen von der Flugbahn.

Dass der Stadion-Baukörper ganz andere und wesentlich höhere Gefahren als seitliche oder vertikale Abweichungen erzeugt (vor allem dazu unsere Stellung-

nahme vom 02.03.2017), bleibt unberücksichtigt. Die „Freizeichnung“ bei einer Streifenbreite von 50 m entspricht also nicht der Lage der Dinge.

- e) Das zentrale Argument von GfL für die Reduzierung des seitlichen Sicherheitsstreifens ist übrigens von der Berechnung von Wahrscheinlichkeiten unabhängig und deshalb noch nicht einmal nach den eigenen Maßstäben von GfL folgerichtig begründet: Die Breite sei wegen Einflüssen des Wolfsbuck im Landeanflug höher als das Maß von 40 m beidseits festgelegt worden, die von ICAO / EASA vorgegebene Breite von 40 m aber „unabhängig“ von örtlichen Gegebenheiten oder Witterungseinflüssen maßgeblich – wobei unklar bleibt, was „unabhängig“ heißen soll.

Dieser Grund für die bestehende Breite des Sicherheitsstreifens wird zunächst nur behauptet, aber nicht belegt. Es ist unklar, welchem Dokument GfL diese Motivation entnommen hat. Nach unserer Kenntnis findet sie sich weder im Planfeststellungsbeschluss vom 02.04.2009, noch in der Betriebsgenehmigung vom 08.10.2010. Von „Leewellenwirkungen“ und „Kompensationsmaßnahmen“ (Gutachten GfL, Seite 7) kann keine Rede sein.

Vor allem aber ist die Auffassung, die Breite des Sicherheitsstreifens sei mit 40 m von ICAO und EASA vorgegeben, rein formal und in der Sache Unsinn. Sie mag „unabhängig“ von der Lage der Dinge am Flugplatz normativ vorgegeben sein. Gerade deshalb stellt die Vorgabe aber auch nur ein Mindestmaß dar, von dem nach örtlichen Gegebenheiten abgewichen werden darf und sogar muss. GfL missversteht die ICAO-Vorgabe (deutlich Seite 10). Es ist eben nicht so, dass wegen der (unterstellten) Außerachtlassung der Topografie und der Windlage durch ICAO

„aus fachlicher Sicht keine Notwendigkeit besteht, aufgrund der konkreten Situation über den internationalen Mindeststandard hinauszugehen.“ (GfL, Seite 10)

Sachgründe, warum die Streifenbreite von 50 m verzichtbar sein soll, fehlen.

- f) Es fehlt jegliche Prüfung, inwieweit die Reduzierung des seitlichen Sicherheitsstreifens geboten ist oder in rechtem Verhältnis zum Anlass steht. Es fehlen Er-

wägungen, inwieweit das Stadiondach den schmaleren seitlichen Sicherheitsstreifen zwingend erfordert, und es fehlt eine Variantenprüfung für die Straßenbeleuchtung. Diese Abwägungsaufgabe kann die von GfL ausschließlich ange stellte Wahrscheinlichkeitsberechnung nicht leisten. Im Antrag selbst findet sich hierzu nichts.

#### IV.

### **Versetzung des Flugplatzzauns und Entwidmung des für den Geh- und Radweg benötigten Grundstücksstreifens**

#### **1. Unklarheit über Anträge und Verfahren**

- a) Die Flugplatz Freiburg GmbH beantragt nunmehr die Versetzung des Flugplatzzaunes sowie die Entwidmung eines Grundstücksstreifens entlang der Madisonallee.

Wieso die Entwidmung „im ursprünglichen Antrag“ enthalten gewesen sei, wenn auch lediglich konkludent, erschließt sich uns nicht. Auch insoweit ist ein neuer Antrag gestellt.

Auch deshalb wird das Anwendungsfeld einer Plangenehmigung überschritten.

- b) Soweit dem Schreiben des Regierungspräsidiums vom 27.01.2017 zu entnehmen sein sollte, dass die Versetzung des Flugplatzzaunes zum Bau eines Geh- und Radweges Gegenstand der Anhörung vom Juli 2015 gewesen sei, so entsteht damit erneut die Unklarheit, inwieweit dieses Verfahren überhaupt noch betrieben wird und der Antrag, der der Anhörung vom Juli 2015 zu Grunde lag, noch gestellt ist. Wir waren bisher davon ausgegangen, dass der Antrag vom Mai 2015 zurückgenommen oder nicht mehr aufrechterhalten, jedenfalls aktuell nicht mehr gestellt ist.

Wir wiederholen nachdrücklich die Bitte um Klärung, ob die Flugplatz Freiburg GmbH den Antrag vom Mai 2015 (Anhörung vom Juli 2015) weiterverfolgt. Wir



haben diese Unklarheit bisher mehrfach gerügt und zum Beispiel im Schreiben vom 17.05.2016 das Regierungspräsidium gebeten, die Flugplatz Freiburg GmbH zur Rücknahme des Antrags auf Plangenehmigung vom Mai 2015 aufzufordern.

- c) Die gleiche Frage stellt sich mittlerweile, was die Anträge der Flugplatz Freiburg GmbH vom September 2016 auf Teilentwidmung angeht, und an das daran anschließende Verfahren nach dem Anhörungsschreiben des Regierungspräsidiums vom 10.10.2016.

Welche Verfahren werden aktuell geführt und welche Anträge sind wirksam, so dass sie zur Entscheidung anstehen?

## **2. Keine Verlegung der Startbahntrasse „Neue Messe“ auf die Westseite der Madisonallee**

- a) Mit unseren Einwendungen vom 06.10.2015 haben wir zum Antrag der Flugplatz Freiburg GmbH auf Plangenehmigung vom Mai 2015 (Anhörung Juli 2015) Stellung genommen. Diese Einwendungen bleiben aufrechterhalten.
- b) Unsere Mandanten wenden sich gegen den geplanten Geh- und Radweg. Seine Lage auf dem Flugplatzgelände hängt von der Führung der Stadtbahnstrecke auf der Westseite der Madisonallee ab. Die Flugplatzfläche müsste nicht in Anspruch genommen werden, wenn die Änderung der Trassenführung der Stadtbahn unterbleibt.

Wir haben gegenüber der Stadt Freiburg zum Entwurf für die 1. Änderung des Bebauungsplans „Stadtbahn Messe mit Ausgleichsflächen in Lehen“ mit Schriftsatz vom 29.09.2016 Stellung genommen.

Schriftsatz der Rechtsanwälte Bender & Philipp  
vom 29.09.2016 als **Anlage E 2**

Dabei haben wir nicht nur die Stadtbahn-Haltestellen in der Anfluggrundlinie und unter den An- und Abflugflächen beanstandet, sondern insgesamt die Änderung der Stadtbahntrasse gegenüber dem bisherigen, durch wirksamen Bebauungsplan festgesetzten Verlauf.

Es ergibt sich aus den Unterlagen zur Plangenehmigung nicht, dass die Variante, es bei der bisherigen Stadtbahnführung zu belassen, ausreichend geprüft wäre. Wir können deshalb dazu auch nicht Stellung nehmen.

Anlass für die Planung der Flugplatz-Variante war dem Vernehmen nach die Forderung der Technischen Aufsichtsbehörde, dass die Querung der Madisonallee durch die Stadtbahn beschränkt werde. Mit welchem Nachdruck die Stadtverwaltung dieser Forderung entgegengetreten ist, ist unklar.

Selbst wenn die Stadtverwaltung die Querung jetzt selbst vermeiden will, käme als Variante eine Unterführung in Betracht, sobald die Stadtbahn weiter in Richtung Norden geführt werden soll. Es ergibt sich nicht, dass diese Variante geprüft worden wären. Kostengründe müssten ins Verhältnis zur Erhaltung des bisherigen Niveaus der Flugsicherheit gesetzt werden.

- c) Entfällt die Stadtbahnführung entlang des Flugplatzes, sind sowohl die Versetzung des Flugplatzzaunes, als auch der Bau eines neuen Fußgänger- und Radweges, die Reduzierung des Sicherheitsstreifens am Südende der Start- und Landebahn und die Entwidmung des Grundstückstreifens überflüssig.

## V.

### **Schornsteine der Universitätsklinik und Gebäude der Universität**

Unsere Mandanten wenden sich weiter gegen die Genehmigung der Durchdringung der seitlichen Übergangflächen durch Schornsteine und Gebäude.

## 1. Schornsteine

- a) Die Universitätsklinik habe mitgeteilt, dass der ältere Schornstein im Jahre 2016 außer Betrieb ist und abgerissen werden soll (Antrag der Flugplatz Freiburg GmbH vom 28.12.2016, Seite 23). Der Schornstein ist also eigentlich schon weg – oder etwa doch nicht?

Es erschließt sich nicht, wieso dann beantragt wird, dass er die seitliche Übergangsfläche durchdringen dürfe. Die Uniklinik mag zunächst einmal diesen alten Schornstein den materiellen Vorschriften anpassen, oder, wie in Aussicht gestellt, abreißen. Er ist schlicht materiell rechtswidrig. Irgendein schützenswertes Interesse an der Herstellung der formellen Rechtmäßigkeit der Durchdringung gibt es nicht, wenn der Schornstein abgebrochen werden soll.

Für den Antrag fehlt bereits ein ausreichendes Bescheidungsinteresse.

- b) Zum Schornstein, der offenbar Bestand haben soll: Dem Antrag lassen sich keine Gründe entnehmen, warum der materiell rechtswidrige Zustand beibehalten werden soll. Anstatt die Befreiung von der seitlichen Übergangsfläche zu erteilen, ist der materiell rechtswidrige Schornsteins bis zur zulässigen Höhe zurückzubauen. Gründe dafür, dass Belange der Flugsicherheit hintanstellen sollen, sind nicht dargelegt.

## 2. Universitätsgebäude

Im Ergebnis das gleiche gilt für die Universitätsgebäude im Westen des Flugplatzes, die lediglich, so es nun im Antrag heißt, im Zentimeterbereich die seitliche Übergangsfläche durchdringen. So, wie mitgeteilt (Antrag, Seite 21), soll die Durchdringung nur noch am südlichen Gebäude mit 0,15 cm bestehen. Die bisherigen Angaben waren – deutlich – anders. Die nunmehr behauptete Höhenangabe wird bestritten. Hier mögen zunächst einmal der Sachverhalt und die bisherigen Differenzen aufgeklärt werden.

Ansonsten gilt auch hier der Grundsatz, dass materielles Recht gilt und vor einer Befreiung der Rückbau steht. Was dem entgegensteht, mag mitgeteilt werden.

## **VI. Ergebnis**

Der Antrag der Flugplatz Freiburg GmbH auf Plangenehmigung ist abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Bender  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht