

Rechtsanwälte – Reichsgrafenstraße 16 – 79102 Freiburg

Stadt Freiburg i.Br.
Dezernat V
Herrn Bürgermeister Professor Dr. Haag
Postfach
79095 Freiburg

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

F R E I B U R G

DR. MICHAEL BENDER
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
DR. FRANK BRÜNNER
Fachanwalt für Medizinrecht
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

4. August 2017 (MB-02-04)

Bitte angeben

4898 /13

**Bebauungsplan-Verfahren „Neues SC-Stadion am Flugplatz“, Plan-Nr. 2-74
Offenlage des Planentwurfs - Einwendungen**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrter Herr Bürgermeister,

wir vertreten weiterhin die folgenden Vereine und Unternehmen sowie Einzelpersonen:

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

In der Bürgerinitiative Pro Flugplatz Freiburg e. V. sind u. a. die oben genannten Vereine, Unternehmen und Privatpersonen als Mitglieder vereint. Die Flugschulen FFH Aviation Training 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 betrieben werden.

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

Wir beziehen uns weiterhin auf die Einwendungen der BI Pro Wolfswinkel und einzelner Bürger im Stadtteil Mooswald, die von Herrn Kollegen Dr. Finger, Rechtsanwälte Deubner & Kirchberg, Karlsruhe, vorgelegt werden und die mit uns abgestimmt sind. Auch diese Einwendungen, namentlich zum Sportlärm sowie zum Natur- und Artenschutz, machen wir ausdrücklich zum Gegenstand unseres Vortrags.

Nach einer Vorbemerkung (I.) äußern wir uns zunächst zur Offenlage und den Unterlagen (II.), dann zum Projekt selbst (III.) und schlagen anschließend eine Planungsvariante vor, die gegenüber der Verwaltungsvariante eindeutig vorzugswürdig ist, die sog. Spiegelösung (IV.).

I.

Vorbemerkung

Unsere Mandanten wenden sich nicht gegen ein Fußballstadion auf dem Flugplatz. Allerdings lehnen sie die Verwaltungsvariante strikt ab. Sie ist vor allem mit einer unzumutbaren Risikoerhöhung für den Flugbetrieb verbunden, und sie gefährdet unmittelbar den Bestand des Verkehrslandeplatzes (VLP) Freiburg.

Dagegen tragen sie ein Fußballstadion auf der Ostseite der Start- und Landebahn (RWY) mit. Sie sind bereit, die erheblichen Schwierigkeiten, mögliche Betriebseinschränkungen und die wirtschaftlichen und finanziellen Lasten des Umzugs der Flugplatz-Infrastruktur auf die Westseite des RWY mit zu tragen. Wie mehrfach erklärt, stehen sie für Gespräche über die grundsätzliche und langfristig gültige Neuordnung der Nutzung des Flugplatzes zur Verfügung.

II. Offenlage

Die Offenlage ist unzulässig, sie kann keine Grundlage für den Satzungsbeschluss sein.

1. Keine Offenlagereife

- a) Die Offenlage ist der entscheidende Verfahrensabschnitt in einer Bauleitplanung. Er gibt der Öffentlichkeit sowie den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, die Möglichkeit zur Beteiligung. Die Offenlage bietet dem Bürger die entscheidende Gelegenheit zur Äußerung und zur unionsrechtlich und verfassungsrechtlich gewährleisteten Mitwirkung an der Bauleitplanung. Diese ist geboten, da Bauleitplanung eine wesentliche und tiefgreifende Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 GG darstellt.

Die Offenlage setzt voraus, dass das Abwägungsmaterial wie auch Bedeutung und Tragweite der Planung mit ihren Folgen für die Betroffenen feststehen. Die Offenlage muss weiterhin den aktuellen Stand der Ermittlung des Abwägungsmaterials wiedergeben.

- b) Beides ist nicht der Fall.

Im Hinblick auf Flugsicherheit und Flugbetrieb entsprechen weder die Planbegründung noch die ausgelegten Gutachten und Stellungnahmen zu „Flugsicherheit“ und „Segelflugbetrieb“ dem aktuellen Stand. Vielmehr beruht die Offenlage auf dem Stand von Oktober 2016.

Offengelegt sind – als wesentliche Untersuchungen – das Gutachten Wacker Ingenieure „Neues SC-Stadion, Freiburg“ vom 04.10.2016 und das Gutachten GfL „Bewertung der Auswirkungen eines Stadionneubaus auf die Start- und Landebahn, den Flugbetrieb und die Flugsicherheit am Verkehrslandeplatz Freiburg“ vom 12.10.2016.

Zum Gutachten GfL hat sich zunächst das Regierungspräsidium Stuttgart mit Schreiben vom 17.02.2017 kritisch geäußert. Zu beiden Gutachten haben wir ausführlich mit Schreiben vom 02.03.2017 Stellung genommen, ebenfalls kritisch und mit weitergehenden Fragen. Diese Dokumente sind nicht mit ausgelegt.

Mit Schreiben des Dezernats V vom 10.07.2017 haben wir, auf unsere Anfragen vom 27.03.2017 und 07.06.2017, die Stellungnahmen der Wacker Ingenieure vom 07.04.2017 und von GfL vom 03.07.2017 zu unserem Schreiben vom 02.03.2017 erhalten. Jene Repliken bestätigen zum großen Teil unsere Kritik vom 02.03.2017. Sie sind ebenfalls nicht Bestandteil der ausgelegten Unterlagen, obwohl sie für die Bewertung der Gutachten und deren Beurteilung von Flugsicherheit und Flugbetrieb wesentlich sind.

Die Landesluftfahrtbehörde steht dem Neubau des Fußballstadions westlich der RWY weiterhin kritisch gegenüber. Sie hat mindestens bis zur Offenlage an ihrem Standpunkt festgehalten, dass die aerodynamische Unbedenklichkeit des Baukörpers nicht nachgewiesen sei. Dies ist der Sachstand zum Zeitpunkt des Beschlusses des Gemeinderats vom 23.05.2017 und der öffentlichen Bekanntmachung dieses Beschlusses im Amtsblatt vom 02.06.2017.

Deshalb wird mit der Auslegung der Gutachten Wacker Ingenieure und GfL vom Oktober 2016 der Sachstand unvollständig und schlicht unwahr dargestellt.

- c) Sollte das Regierungspräsidium Stuttgart von der Haltung abrücken, dass der Baukörper im Westen der RWY kategorisch ausgeschlossen sei, so kann sich die luftverkehrsrechtliche Zulässigkeit des Baukörpers nur durch Anordnung einer Vielzahl von Auflagen ergeben. Diese Auflagen werden entscheidend sein für Umfang und Tragweite der Einschränkungen des künftigen Flugbetriebes.

Es ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt völlig unklar, ob die (welche?) vom Regierungspräsidium zu treffenden Anordnungen und Auflagen zum Beispiel den Flugschulbetreibern ausreichen können, um einen sicheren Flugschulbetrieb zu gewährleisten, oder ob die Flugschulbetriebe darüber hinaus Einschränkungen anordnen und praktizieren müssen.

Vom Umfang dieser und möglicher weiterer Einschränkungen sowie insgesamt den Voraussetzungen künftigen Flugbetriebes wiederum hängt entscheidend das Ausmaß der rechtlichen Betroffenheit unserer Mandanten ab. Umfang und Tragweite dieser Einschränkungen sind aber nicht nur bis zum Beschluss und zum Beginn der Offenlage vollständig unklar, sondern bis heute.

- d) Damit fehlt nicht nur ein wesentlicher Teil des notwendigen Abwägungsmaterials. Wir machen bereits hier darauf aufmerksam, dass die grundsätzliche Vereinbarkeit des Baukörpers mit einem im wesentlichen unbeeinträchtigten Flugbetrieb wie auch Umfang und Tragweite künftiger Beschränkungen des Flugbetriebes ein entscheidender Gesichtspunkt für die Erforderlichkeit der Bebauungsplanung im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB sind.
- e) Damit sind wesentliche Fragen der Bauleitplanung offen. Unter diesen Umständen ist die Offenlage eines Planentwurfs unzulässig. Die Offenlage eines Planentwurfs, der als Bebauungsplan Grundlage für ein Vorhaben sein soll, dessen Auswirkung in wesentlicher Hinsicht unklar sind, ist rechtswidrig. Sie ist unbeachtlich. Auf ihrer Grundlage kann kein Satzungsbeschluss ergehen.

2. Inkongruenz der ausgelegten Unterlagen

- a) Nach § 4a Abs. 4 Satz 1 BauGB sind die nach § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB auszulegenden Unterlagen zusätzlich in das Internet einzustellen und über ein zentrales Internetportal des Landes zugänglich zu machen. Hieraus folgt das Gebot der Kongruenz der in Papierform ausgelegten und der über das Internet einsehbaren Unterlagen.
- b) Ausweislich des Bekanntmachungstextes im Amtsblatt vom 02.06.2017 einerseits, der Auflistung auf der Webseite der Stadt Freiburg im Breisgau, abgerufen zuletzt am 01.08.2017, sind zumindest wesentliche Teile der Fachgutachten Natur, Artenschutz und Umwelt nicht zusätzlich in das Internet eingestellt worden und auch nicht über das zentrale Internetportal des Landes zugänglich gemacht.

Auch der Inhalt der ortsüblichen Bekanntmachung ist nicht in ein zentrales Internetportal des Landes zugänglich gemacht.

- c) § 4a Abs. 4 Satz 1 BauGB ist zwingend zu beachten. § 233 Abs. 1 Satz 1 BauGB gilt nicht, § 245c Abs. 1 Satz 1 BauGB.

Auch deshalb ist die Offenlage unbeachtlich.

3. Umweltbezogene Informationen

- a) Nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB ist in der Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung darauf hinzuweisen, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind. Deshalb müssen die bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen mit ausgelegt werden.
- b) Nach der Abwägungstabelle (Anlage 8 zur Drucksache G-17/035) sind in der frühzeitigen Beteiligung zahlreiche umweltbezogene Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit eingegangen. Diese Stellungnahmen sind ebenfalls umweltbezogene Informationen im Sinne des § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB. Sie sind nicht mit ausgelegt, und es ist auch nicht deren Verfügbarkeit angegeben worden. Stattdessen wird nur auf „Gutachten“, „Analysen“ und „Konzepte“ verwiesen, nicht auf die Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange.

Auch hieraus folgt die Fehlerhaftigkeit und Unbeachtlichkeit der Offenlage.

4. Vorwegbindung

Nicht erwähnt sind die wesentlichen Vorfestlegungen, die durch die Stadt Freiburg im Breisgau, die Objektgesellschaft und den SC Freiburg bereits getroffen worden. So ist nach Presseberichten in der vergangenen Woche der Auftrag für den Bau des Stadions vergeben worden; Näheres ist noch nicht bekannt.

Für unsere Mandanten ist die Offenheit des Entscheidungsprozesses zum Standort des Stadions westlich oder östlich der RWY entscheidend. Diese Offenheit besteht nach Einschätzung unserer Mandanten nicht mehr. Hierfür sprechen auch die zahlreichen – allerdings unsubstantiierten – Absagen an die Spiegellösung, die unsere Mandanten bereits von der Verwaltung wie auch vom Sportclub Freiburg erhalten haben.

Danach ist der Planungsprozess längst nicht mehr offen. Deshalb verfehlt die aktuelle Offenlage ihren Sinn. Auch deshalb ist sie unbeachtlich.

5. Folge

Das Bebauungsplan-Verfahren kann aufgrund der derzeit durchgeführten Offenlage nicht fortgesetzt werden. Ein Satzungsbeschluss wäre mangels rechtmäßiger Offenlage unzulässig und rechtswidrig.

III.

Einwendungen zur Verwaltungsvariante

Wir haben uns bereits vielfach zur Verwaltungsvariante geäußert, sowohl im Bebauungsplan-Verfahren als auch in den parallelen luftrechtlichen Verfahren beim Regierungspräsidium. Wir verweisen zunächst auf die Einwendungen vom 22.07.2015 in der frühzeitigen Beteiligung. Diese Einwendungen bleiben aufrechterhalten.

Geäußert haben wir uns außerdem im Bebauungsplan-Verfahren 1. Änderung des Bebauungsplans „Stadtbahn Messe mit Ausgleichsflächen in Lehen“, Plan 5-96a. Wir verweisen hierzu auf unsere Einwendungen vom 29.09.2016 in der (ersten) Offenlage. Auch diese bleiben aufrechterhalten, und sie werden Inhalt dieser Einwendungen.

Wir verweisen weiter auf die zwei (oder drei?) luftverkehrsrechtlichen Verfahren beim Regierungspräsidium Freiburg. Weiterhin beachtlich und Inhalt dieser Einwendungen sind

unsere Schriftsätze vom 06.10.2015 im Plangenehmigungsverfahren Anpassung des Sicherheitsstreifens, vom 02.03.2017 im Verfahren Anpassung des Sicherheitsstreifens – Teilentscheidung – und vom 22.11.2016 im Verfahren Aufhebung der Betriebsgenehmigung und auf Freistellung von der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung (Entwicklung). Nach Auskunft des Referats 24 des Regierungspräsidiums liegen alle Stellungnahmen der Stadtverwaltung vor. Wir werden sie auf Anforderung gerne nachreichen.

Die Verwaltungsvariante darf nicht als Satzung beschlossen werden.

1. Raumordnung und Klimaschutz

Zutreffend wird in der Begründung zum Entwurf der Stand der Regionalplanung 1995 referiert, und ebenso die Gesamtfortschreibung.

Allerdings ist die Gesamtfortschreibung noch nicht in Kraft, und sie kann nicht als „sonstiges Erfordernis der Raumordnung“ nach § 4 Abs. 1 Satz 1 ROG berücksichtigt werden.

- a) Dieses sonstige Erfordernis kann sich gegen den bislang als Ziel der Raumordnung strikt verbindlichen Regionalen Grünzug nicht durchsetzen. Ebenso bestehen bleibt die Bestimmung der Gesamtfläche für den Luftverkehr, die ebenfalls bindend ist.

Soweit ein Zielabweichungsverfahren in Aussicht gestellt wird, wird dieses nicht von der Bindung an die Ziele des Regionalplans 1995 befreien.

Bis zum Abschluss des Zielabweichungsverfahrens oder der Inkraftsetzung des Regionalplans darf weder der Flächennutzungsplan in Kraft gesetzt werden, noch der Bebauungsplan.

- b) Inhaltlich kann das Zielabweichungsverfahren nicht zur vorzeitigen Geltung der Aufhebung des Regionalen Grünzuges über dem Flugplatzgelände führen. Denn der Satzungsbeschluss der Verbandsversammlung vom 08.12.2016 ist insoweit rechtswidrig.

Nach Lage der Dinge kann der Regionalverband nicht eine Ausweisungsmethodik zugrunde legen, nach der große zusammenhängende Bereiche, für die durch fachrechtliche Schutzgebietsausweisungen bereits ein Siedlungsausschluss bestehe, nicht zusätzlich mit Freiraum schützenden Festlegungen regionalplanerisch zu sichern sind. Zwar gibt es entsprechende fachrechtliche Schutzgebietsausweisungen. Jedoch können diese nicht den Entfall des Regionalen Grünzuges auch über der Flugplatzfläche rechtfertigen. Denn entscheidend ist die weitere Schutzrichtung des Regionalen Grünzuges, nämlich die Sicherung der notwendigen klimatischen Auswirkungen der Flugplatzfreifläche auf das Stadtgebiet Freiburg.

Soweit der Regionalverband die positiven klimatischen Auswirkungen der Flugplatz-Freifläche unter anderem durch Rückgriff auf REKLISO relativiert, irrt er. An dieser Studie gibt es erhebliche Zweifel.

Ich verweise hierzu auf die Äußerung von Herrn Professor Dr. Jendritzky, Waldkirch, vom 20.12.2013 an den Regionalverband. Danach ist die Gesamtfläche des bisher geltenden Grünzuges zu betrachten und beizubehalten. Nur so könne der Flugplatz als gewichtiges Element der Kaltluftversorgung der Umgebung erhalten bleiben. Herr Professor Jendritzky hat im Schreiben vom 20.12.2013 dargestellt, dass die Modellierung nach REKLISO einen 180 Grad-Fehler aufweist. Es bleibt deshalb bei der regionalen Bedeutung der klimatisch-lufthygienischen Ausgleichsfunktion des Freiraumbereichs Wolfswinkel/Flugplatz Freiburg für das Schutzgut Klima/Luft. Soweit sich der Regionalverband auf den Bürgerentscheid vom 01.02.2015 bezieht, ist dessen regionalplanerische Relevanz nicht gegeben.

Wegen dieser unrichtigen Tatsachengrundlage ist der Satzungsbeschluss des Regionalverbandes insoweit unbeachtlich.

- c) Das Gleiche gilt für das zusätzlich bei der Stadt Freiburg in Auftrag gegebene Klimagutachten des Büros Lohmeyer vom Dezember 2016. Auf die Stellungnahme von Herrn Professor Jendritzky vom 01.08.2017, die dieser im Rahmen der Einwendungen an die Stadt Freiburg im Breisgau übersandt hat, verweisen wir.

Bei den ersten Analysen des Büros Lohmeyers zeigte sich ebenfalls ein 180 Grad-Fehler gegenüber den Messungen der DWD-Wetterstation auf dem Flugplatz. Es ist in der Folge nicht gelungen, die Modellrechnung soweit zu korrigieren, dass sie für den Bereich des Flugplatzes ein plausibles Strömungsfeld zeigt. Die Anwendung des Modells MISKAM scheitert daran, dass bereits der klimatologische Ist-Zustand nicht reproduziert werden konnte. Das Modellgebiet wurde zudem zu klein gewählt. Es erfasst nicht den gesamten klimasensiblen Bereich, namentlich nicht die Gebiete Uniklinik und Brühl-Beurbarung bis zur DB-Trasse, die auf die Belüftung durch die gesamte Flugplatzfläche im heutigen Bestand angewiesen sind. Die Simulation der bodennahen thermischen Bedingungen mit dem mikroklimatologischen Modell ENVI-met konnte die nächtliche Kaltluftströmung auf dem Flugplatz bei weitem nicht reproduzieren. Es ergeben sich Unplausibilitäten im Vergleich zu den Infrarot-Befliegungen aus dem Stadtklimagutachten Freiburg von iMA (2003); diese klimatologische Eigenschaft des Flugplatzes bleibt im Klimagutachten Lohmeyer unberücksichtigt. Die Simulationsergebnisse sind quantitativ nicht belastbar.

Auch die Betrachtung der klimatologischen Auswirkungen im Umweltbericht beschränkt sich auf das Kleinklima. Damit werden die klimatologischen Auswirkungen nur lokal betrachtet. Das Büro Lohmeyer folgt einer kleinräumigen Betrachtung, die nach Lage der Dinge die klimatologischen Auswirkungen der Freifläche als positivem Klimafaktor verfehlt. Dies fällt gerade beim Entfall einer großen stadtnahen Freifläche ins Gewicht, wie sie hier geplant ist. Die zu beachtende Schneise auf den Korridor zwischen vorhandener Uni-Bebauung und der Neuen Messe zu reduzieren, verkennt den Gesichtspunkt der Vorbelastung.

Es geht nicht an, die Fortsetzung einer Bebauung mit den negativen Folgen einer bereits vorhandenen Bebauung zu rechtfertigen, die unter Verstoß gegen die Pflicht zur Freihaltung errichtet wurde. Es geht klimatologisch gerade um den Ausschluss dieser Summationswirkungen, die Freihaltegebote obsolet macht.

- d) Im Ergebnis wird es damit bei der Abweichung vom Regionalen Grünzug nach dem Regionalplan 1995, der nicht wirksam geändert werden wird, bleiben. Dies auch dann, sollte im Laufe des Planungsprozesses der Regionalplan nach Genehmigung und (noch ausstehendem) Beitrittsbeschluss der Verbandsversammlung öffentlich bekannt gemacht werden.

2. Flächennutzungsplan und weitere höherstufige Planungen

- a) Der Bebauungsplanentwurf ist mit dem derzeit geltenden Flächennutzungsplan nicht vereinbar. Die Stadt Freiburg betreibt deshalb derzeit das Verfahren zur 16. Änderung des Flächennutzungsplans 2020 im Parallelverfahren. Die Stadtverwaltung unterstellt dort, dass durch die Erarbeitung der Unterlagen für die Bebauungsplanung „alle grundlegenden Probleme zur Standortwahl gelöst“ seien. Dies ist freilich, wie darzulegen sein wird, nicht der Fall. Deshalb ist nicht damit zu rechnen, dass der Bebauungsplan dem Entwicklungsgebot entsprechen wird.
- b) Darüber hinaus wird der Flächennutzungsplan mit anderen, höherstufigen Planungen nicht vereinbar sein. Nach der verbindlichen Krankenhausplanung des Landes ist das Universitätsklinikum Transplantationszentrum. Diese Zuweisung besonderer Aufgaben setzt die Anfliegbarkeit des VLP Freiburg für Organtransportflugzeuge ohne jede Einschränkung voraus. Entfällt die Anfliegbarkeit oder unterliegt sie Beschränkungen, namentlich solchen, die nicht planbar sind, so ist die zugewiesene Aufgabe nicht mehr erfüllbar.

Wir werden auf die Probleme beim Organtransport zurückkommen.

3. Vorwegbindung

Wir haben bereits im Zusammenhang mit der Offenlage auf die Vorwegbindung der Stadt in dieser frühen Verfahrensphase hingewiesen. Allerdings ist die Stadt verpflichtet, die von uns im Teil IV vorgetragene Spiegellösung als ernsthaft in Betracht kommende Planungsvariante sorgfältig zu prüfen.

4. Flugbetrieb und Flugsicherheit

Kernpunkt der Einwendungen unserer Mandanten ist die massive Beeinträchtigung des Flugbetriebs und der Flugsicherheit am Flugplatz Freiburg, sollte das Stadion wie in der Verwaltungsvariante geplant westlich der RWY gebaut werden.

Hierzu hat die Stadtverwaltung seit der frühzeitigen Beteiligung im Juli 2015 zwei (Haupt-) Gutachten anfertigen lassen, die vom Oktober 2016 stammen. Wir haben zu diesen Gutachten ausführlich mit Schreiben vom 02.03.2017 Stellung genommen. Auch diese Stellungnahme ist wesentlicher Bestandteil dieser Einwendungen.

Die Stadtverwaltung hat auf diese (und das Schreiben des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 17.02.2017) antworten lassen und Stellungnahmen von Wacker Ingenieure vom 07.04.2017 und von GfL vom 03.07.2017 vorgelegt.

Beide Stellungnahmen ändern an unserem Schreiben vom 02.03.2017 nichts.

Keine der Stellungnahmen ist Bestandteil der Offenlage. Infolgedessen sind sie für die Offenlage unbeachtlich, eine Obliegenheit zur Äußerung besteht nicht. Gleichwohl äußern wir uns zu diesen Versuchen der Gutachter, ihre Ergebnisse, soweit sie erzielt wurden, zu rechtfertigen.

a) Nochmals die Grundlagen, die Aufgabe der Gutachter und das Ziel der Begutachtung:

- aa) Die Gutachter haben die Aufgabe, den sicheren Nachweis zu führen, dass das Stadion keine nachteiligen Auswirkungen auf die Sicherheit des Flugbetriebes hat, und zwar auf keines der auf dem VLP Freiburg betriebenen Flugzeugkategorien.

Die Aufgabenstellung der Gutachter ist vollständig neu. Die Verwaltungsvariante sieht ein Großbauwerk unmittelbar neben der RWY eines VLP und in Hauptwindrichtung vor. Eine derartige Planung hat kein Vorbild, weder in Deutschland noch in Europa oder sonst wo. Trotz unserer Aufforderung im Schreiben vom 02.03.2017 benennt GfL keinen Referenzfall.

Die Anordnung hat zur Folge, dass die RWY während der überwiegenden Betriebszeiten im Lee des Baukörpers liegen wird. Im Lee bildet sich ein Windfeld mit Turbulenzen, Windscherungen und dreidimensionalen stochastischen Strömungen, und dies alles in der Bodengrenzschicht. Hinzu kommt, dass sich in diesem turbulenten Windfeld landende und startende

Luftfahrzeuge bewegen werden, und zwar, den vorgeschriebenen Flugverfahren entsprechend, nahe der Mindestgeschwindigkeit (stall speed).

Exakt hierzu äußern sich die Gutachter nicht. Vor allem nicht GfL. Dieses Büro räumt in der Stellungnahme vom 03.07.2017 ein, dass man nur Überflüge simuliert habe, nicht aber Starts und Landungen in Flughöhen bis 10 m GND, und auch nicht im Bereich der Mindestgeschwindigkeit der Flugzeuge.

- bb) Ob die Flugsicherheit im Lee des Stadions unvermindert aufrechterhalten bleibt, ist eine Frage der Prognose, diese Prognose Aufgabe der Gutachter. Da es um Leben und körperliche Unversehrtheit geht, muss eine Risikoerhöhung für den Flugbetrieb mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Die Validität der Prognose unterliegt besonderen Anforderungen. Sie muss positive Gewissheit ergeben, dass die Flugsicherheit nicht beeinträchtigt wird.
- cc) Allerdings gibt es für die Situation, die in der Verwaltungsvariante herbeigeplant werden soll, keinerlei Vorbild. Es fehlen also praktische Erfahrungen. Ebenso fehlen rechtliche Vorschriften, nach denen sich die Zulässigkeit der Stadionbebauung unmittelbar neben der RWY beurteilen lässt.

In gleicher Weise fehlen technische Normen. Es gibt weder Regelwerke noch Grenz- oder Richtwerte zu Abständen massiver abschirmender Baukörper neben der RWY eines VLP. Dies alles ist angesichts der Einzigartigkeit der Verwaltungsvariante nicht weiter verwunderlich.

- dd) Es bleibt also dabei, dass Begutachtung, Prognose der Auswirkung des Lee-windfelds und die Planung des Bauwerks ein Experiment darstellen, die Begutachtung selbst ein Forschungsvorhaben. Von einer Anwendung bewährter und solchen Grundsätzen, die fachlich anerkannt wären, ist man weit entfernt.

Dem entspricht es, dass die Gutachter die Validität ihrer Prognose nicht einschätzen. Bereits deshalb sind die Gutachten nichts wert.

- b) Die Prognose muss die positive Gewissheit ergeben, dass die Flugsicherheit nicht beeinträchtigt wird. Denn es geht um Leben und körperliche Unversehrtheit.

Aus diesem Grunde ist die Frage der Flugsicherheit der Abwägung nicht zugänglich, so ausdrücklich das Regierungspräsidium Freiburg im Schreiben vom 20.07.2015.

Aus dem gleichen Grunde spielen Kosten keine Rolle. Ein Kostendeckel wie im Bürgerentscheid – wie er wohl mittlerweile längst durchbrochen ist – ist unerheblich. Kostengründe können Planungsvarianten nicht ausschließen, und auch nicht Varianten in der Abwägung, die erhebliche Risikominderungen gewährleisten.

Ausgeschlossen ist auch eine Lösung, die die Entscheidung, den VLP Freiburg anzufliegen oder – in diesem Moment – auf ihm zu landen, in die ausschließliche Verantwortung des Piloten verschiebt. Die grundsätzliche Eignung des VLP Freiburg für einen risikofreien Start und Anflug und eine ungefährliche Landung sind Voraussetzung und Bestandteil der öffentlich-rechtlichen Eignung des Flugplatzes wie auch der zivilrechtlichen Verkehrssicherungspflicht. Sie sind die wesentlichen und bei den luftverkehrsrechtlichen Entscheidungen zu beachtenden Tauglichkeitskriterien des Flugplatzes.

Eine wesentliche Gefahrerhöhung, die sich nicht sicher ausschließen lässt, zu tolerieren und sehenden Auges zuzulassen, begründet zivil-, beamten- und strafrechtliche Verantwortung.

- c) Zur Erwiderung der Wacker Ingenieure vom 07.04.2017:

- aa) Die zentrale Frage an Wacker Ingenieure bleibt, inwieweit seine Messungen und die Hochskalierung taugliche Ergebnisse für die flugmechanischen Auswirkungen des Leewindfeldes erbringen. Hierzu findet sich bei Wacker keine Antwort.

Sie findet sich übrigens auch nicht bei GfL.

Damit steht jetzt schon fest, dass die Vereinbarkeit des Stadions mit Flugsicherheit und Flugbetrieb nicht nachgewiesen ist.

Die Referenzen der Wacker Ingenieure für die Ermittlung der Ausbreitung von Luftschadstoffen und Windfeldern im Nahbereich von Gebäuden erlauben keine Aussage zur Erfahrung der Wacker Ingenieure bei der Bestimmung von Windfeldern, die für flugmechanische Untersuchungen taugen. Auch die Feststellung bauwerksinduzierter Turbulenzen allgemein ist keine Referenz für Flugmechanik.

Die VDI-Richtlinie 3783 Bl. 12 enthält nichts zu Flugmechanik, sondern befasst sich mit Umweltmeteorologie und Luftreinhaltung. Urheber der VDI-Richtlinie ist die Kommission Reinhaltung der Luft (KRdL) im VDI und im DIN-Normenausschuss.

Inwieweit Ergebnisse derart determinierter Messungen tauglicher für flugbetrieblich-flugmechanische Anwendungen sein sollen als die numerische Strömungssimulation (CFD), bleibt offen.

Die Anforderung nach der Befliegung des Hindernisses weisen Wacker Ingenieure zurück. Sie berufen sich auf die bloße Annahme, die kleinskaligen Messungen böten eine „sichere Grundlage“.

Angaben zur Hochskalierung der Messungen und zu den zur Anwendung kommenden Ähnlichkeitsgesetzen fehlen. Damit fehlt jede Grundlage zur Bestimmung der Realitätsnähe der Messungen.

Die wesentliche Aussage hat das Gutachterbüro bei der Präsentation des Gutachtens Ende November 2016 getroffen. Danach sind Auswirkungen von Leewindfeldern nach Hindernissen in einem Abstand von der zehnfachen Höhe des Hindernisses verschwunden. Diese Anforderung hält die Planung nicht ein.

bb) Zu Einzelpunkten:

Die Messung am kleinskaligen Modell bleibt auf die adiabatisch (indifferent?) geschichtete Atmosphäre beschränkt. Labile Schichtungen werden demnach nicht betrachtet. Sie sind vor allem im Sommerhalbjahr häufig. Damit stellt sich erneut die Frage der Realitätsnähe.

Die Frage nach der Interaktion von thermisch induzierten vertikalen Luftbewegungen mit dem geostrophischen Wind in der Grenzschicht wird von Wacker mit Hinweis auf die VDI-Richtlinie verneint. Mit ihr lässt sich dies im hier maßgeblichen flugmechanisch-flugbetrieblichen Zusammenhang allerdings nicht begründen.

Zur Realitätsnähe bedeutend ist die Klarstellung von Wacker Ingenieure, dass man Standardabweichungen / RMS bestimme. Diese decken – nur! – 60 % der „Ausschläge“, die gemessen wurden, ab. Die Maximalstärke von Böen, so Wacker Ingenieure ausdrücklich, betrage das Zwei- bis Dreifache der Standardabweichung.

Eine klare Aussage zur Turbulenzintensität, außer der Mitteilung des Rechenmodells, treffen Wacker Ingenieure nicht.

Zu den Irwin-Sonden wird eingeräumt, dass sie keine Windrichtung detektieren können. Mindestens bis zur Höhe von 3,5 m weiß man also zur Windrichtung nichts. Zylinderdrucksonden sind erst ab 10 m Höhe eingesetzt worden.

Wacker Ingenieure antworten nicht auf unsere Frage nach den absoluten Werten der Windgeschwindigkeit im Leewindfeld. Auf diese käme es aber an.

d) Zur Erwiderung von GfL vom 03.07.2017: Sie bestätigt unsere Kritik.

- aa) Durchgehend bleibt verborgen, dass GfL für die Begutachtung der flugbetrieblichen Auswirkungen keinerlei Erfahrungswerte hat, da die Situation in Freiburg vollständig neu ist. Es bleibt dabei, dass GfL nichts anders als ein

Experiment beschreibt. Die Stadtbahn-Haltestellen werden nicht einbezogen. Dementsprechend fehlt auch erneut die Validierung des Ergebnisses.

- bb) Die Fähigkeiten, genauer gesagt: die begrenzten Fähigkeiten des FNTP werden deutlich.

GfL übergeht, dass es sich beim FNTP um ein „training device“ (FTD) handelt, das für die Bestimmung flugbetrieblicher und flugmechanischer Auswirkungen von Leewindfeldern weder bestimmt noch zertifiziert / zugelassen ist. Geradezu skurril ist die Aussage, die Nutzung sei zulässig, da sie nicht ausgeschlossen sei. Die richtige Folge ist das Gegenteil, nämlich die Unzulässigkeit.

Ein FNTP ist noch nicht einmal für das Training von Starts und Landungen zugelassen. Dies folgt aus den von GfL selbst zitierten EASA-Spezifikationen (entsprechend die nicht zitierten, aber maßgeblichen Definitionen in FCL.010 Anhang I der Verordnung (EU) 1178/2011), wonach das „Flight Dynamic Model“ lediglich Kräfte und Momente „in flight“ darstellen muss. Das ist nicht Start und Landung. In der Paralleldefinition der FFS heißt es hingegen „in flight and on ground“.

Nebenbei: Wir haben den Elite-FNTP nicht als BITD bezeichnet. Wo bitte? GfL ergeht sich in irreführenden Unterstellungen.

- cc) Nicht nachvollziehbar bleibt der Versuchsaufbau. Er ist realitätsfern.

So sei das Verfahrenstraining mit MTOM und MLM durchgeführt worden. Allerdings gibt es bei den in Freiburg betriebenen Flugzeugen insoweit keinen Unterschied. Und: Landungen mit MLM (gleich MTOM) sind die Ausnahme, können also nicht die Grundlage für die Untersuchung eines Regelfalles sein. Die Flugzeuge in Freiburg landen regelmäßig deutlich unter MLM. Die Häufigkeit der Konstellationen ist aber bei einer auf Statistik beruhenden Untersuchung von entscheidender Bedeutung – und erst recht für die Risikoeinschätzung nach ICAO Risk Assessment.

Diese Selbstverständlichkeit nicht zu wissen, weckt erneut Zweifel an der Eignung von GfL für die Aufgabe. Auch bleibt unklar, ob die Durchführung des Tests mit MTOM und MLM wirklich konservativ ist, wie wohl beabsichtigt. Das Gegenteil dürfte der Fall sein, die Anfälligkeit leichter Flugzeuge im Leewindfeld größer.

Unklar ist auch, was es heißt, dass mit „typischer“ Klappenstellung trainiert worden sei. Ist mit „typisch“ vorschriftsmäßig gemeint? Oder ist dies eine Aussage zur Häufigkeit? Wenn ja, warum wurde diese Konfiguration gewählt?

Beim Test am zweimotorigen Flugzeug: Welche Bewandnis hat es mit der „Leeseite“ eines zweimotorigen Flugzeuges? Ist diese Bezeichnung auf das Flugzeug oder auf das Stadion bezogen? Ein zweimotoriges Flugzeug hat keine „Leeseite“. Welches zweimotorige Flugzeug wurde „geflogen“? Eine PA34 mit Turboprop-Antrieb (Gutachten vom 12.10.2016) gibt es nicht.

- dd) Zugegeben wird, dass FNTP Vertikalwinde nicht darstellen können. Damit steht fest, dass die GfL-Methode die Anforderung des Regierungspräsidiums, ein dreidimensionales Modell zu reproduzieren, nicht erfüllt. Auf dies alles haben wir seit Beginn der Tätigkeit von GfL hingewiesen, und dies mehrfach.

Soweit dieser Ausfall der Darstellung vertikaler Luftbewegungen im Modell durch die Turbulenzfunktion ausgeglichen werden soll, fehlt jede Plausibilisierung.

Die Turbulenzfunktion wurde überdies aktiviert angeblich entsprechend den alltäglichen Erfahrungen der Piloten, um „Realitätsnähe“ zu erzielen. Wieso dann mittlere Turbulenz gewählt wurde, bleibt unklar. Was im Lee des Stadions „alltäglich“ sein soll, erschließt sich nicht und wird auch nicht begründet.

Es heißt in der Stellungnahme vom 03.07.2017 (S. 10) wörtlich:

„Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Strömungsverhältnisse basierend auf den Ergebnissen Wacker Ingenieure dreidimensional implementiert wurden: Horizontal über die Abbildung der Windgeschwindigkeiten und -richtungen in unterschiedlichen Höhenlevel und vertikal mittels Nutzung der maximalen und zugleich noch als grundsätzlich durch die Probanden realistisch eingestuften Turbulenzfunktion des Simulators“.

Dies ist angesichts der eigenen Darstellung nichts anderes als eine schriftliche Lüge. Mit einer wissenschaftlich haltbaren Prognose hat dies alles nichts zu tun.

- ee) GfL begründet die Wahl des FNTP damit, dass man „Abbilder menschlichen Reaktionsverhaltens“ erhalten wolle. Es bleibt aber unklar, auf welche flugmechanischen Phänomene das menschliche Reaktionsverhalten aufsetzen soll.

GfL lehnt die flugmechanische Betrachtung ausdrücklich ab (Seite 14). Denn diese befasse sich nicht mit dem menschlichen Reaktionsverhalten. Dazu wären sogenannten „Agentensimulationen“ erforderlich, für diese wiederum keine normativen Vorgaben bestünden.

Das ist unverständlich. GfL verkennt die wesentliche Aufgabe. Es kommt nicht in erster Linie auf menschliches Reaktionsverhalten an, sondern auf das flugmechanisch bedingte Verhalten des „Systems Luftfahrzeug“. Ist der Auftrieb in Bodennähe weg, kommt es auf das menschliche Reaktionsverhalten nicht mehr an.

Wieso es andererseits für die Vorgehensweise von GfL „normative Vorgaben“ (Seite 14) geben soll, bleibt unerfindlich. Welche sind dies? Sie werden nicht genannt. Wieso sind sie eingehalten?

Die von uns geforderten Herstellernachweise für das, was der FNTP können soll, fehlen. Unklar ist zum Beispiel, ob der Elite-FNTP die Trägheit der Flugzeugmasse ausreichend berücksichtigt.

- ff) Fest steht jetzt, dass GfL vertikale Luftbewegungen nicht übernommen hat, und zwar noch nicht einmal die Standardabweichung. Von den horizontalen Winden wurde lediglich die Standardabweichung übernommen. Wacker Ingenieure bestätigen, dass Böen um den Faktor 2 bis 3 höher sein können.

Nicht gesagt wird, ob GfL das Maß der Turbulenz übernommen hat. Vermutlich nicht. Denn es wird ja anscheinend durch eine willkürlich dimensionierte Turbulenzfunktion ersetzt.

- gg) GfL behauptet, dass die Flugzeuge in beide Richtungen der RWY bereits vor Passieren des Leewindfeldes des Stadions abheben oder aufsetzen. Im Start hätten sie auf Höhe des Stadions bereits eine Startüberhöhung erreicht, mit der sie über dem Leewindfeld fliegen (Seite 17). Abweichungen im Flugbetrieb seien selten.

Hieraus wird im Sinne des ICAO Risk Assessment ein tolerables Risiko prognostiziert, dass zwar erhebliche Schäden eintreten können, dies aber nur selten.

Dies ist falsch. Versetzte Startpunkte in beiden Landerichtungen sind bei Schulbetrieb in der Platzrunde häufig, da ständige Praxis. In der Anfängerschulung werden Landung und Start als Touch and Go trainiert. Bei diesem Verfahren liegt der Startpunkt deutlich hinter der Startzone, die sich bei einem regulären Startlauf ohne vorherige Landung ergibt.

Das Gleiche gilt bei Wetterlagen mit feuchter und warmer Luft, also bei großer Dichtehöhe – was ebenfalls nicht selten vorkommt.

Wenn diese Manöver durch den Stadionbau risikoreicher werden und das Schadensausmaß erheblich sein kann, lässt sich die Einstufung als „tolerables“ Risiko nach ICAO Risk Assessment nicht aufrecht erhalten.

- hh) GfL behauptet weiter, auch Starts und Landungen simuliert zu haben, schränkt dies aber ein auf „Voruntersuchungen“. Wie diese Voruntersuchungen aber in das Ergebnis eingeflossen sind, bleibt unklar.

Die stattdessen praktizierten Überflüge bilden die Realität des Betriebs nicht ab. GfL erklärt, dass die Windverhältnisse 10 m über dem Boden denjenigen bis zum Boden entsprechen. Man habe deshalb keinen Sinn in Landungen gesehen.

Bereits die Eingangsbehauptung ist falsch. Sie widerspricht spätestens der täglichen Erfahrung im Flugbetrieb.

Und: Allerdings hätten bei Landungen die „vertikalen Ablagen“ eine völlig andere Auswirkung gehabt, nämlich die Bodenberührung. Diese hat GfL den FNTP-Flugzeugen erspart. Die Wirklichkeit ist allerdings wesentlich weniger fehlertolerant, und der Beton härter als die Luft.

Der Sinn der Vermeidung von Landeübungen besteht augenscheinlich darin, das gewünschte Ergebnis nicht zu gefährden.

Die Vorgaben des Regierungspräsidiums, und auch nicht die selbst gesetzten, werden nicht erfüllt. Und: Warum sind keine betroffenen Piloten aus Freiburg hinzugezogen worden?

- ii) Zum Vorschlag der Anhebung der Platzrunde verteidigt GfL den eigenen, freilich fachlich absurden Vorschlag aus dem Gutachten vom 12.10.2016 unklar. Dass bei VFR-Mindestbedingungen aus dem Gegenanflug die Bahn nicht gesehen werden kann und auch die Sicht aus dem Tower beschränkt ist, schließt die Geltung der Regelung in NfL II 37/00 nicht aus.

Falsch sind die Ausführungen zum Go Around. GfL versieht ihn mit dem Beiwort „unzulässig“. Das ist zunächst falsch. Ein Go Around ist nicht unzulässig, sondern gilt als tauglichste Maßnahme, bei einem – warum auch immer – missglückten Landeanflug einen Unfall zu vermeiden. Womöglich wird das Beiwort „unzulässig“ synonym mit „selten“ verwendet. Das wiederum ist der Go Around eben nicht.

Damit stimmt auch an dieser Stelle die Einstufung des Risikos als tolerabel nicht.

jj) Es gibt unsinnige Aussagen und Prüfungen.

So bleibt völlig unklar, was die Vervielfältigung von sogenannten Windlayern im FNTP bewirken soll. Die Vielzahl von Windlayern führt allein zur Vervielfältigung ihrerseits untauglicher Umweltbedingungen, nämlich Horizontalwinden im Rahmen der Standardabweichung.

Unklar ist auch, warum GfL die zulässige Lastvielfache (oder Bruchlastvielfache?) des SC07 Speed Cruiser von plus/minus 8,36 g erwähnt. Wieso es aber um den Bruch des Flugzeuges (in der Luft? Beim Überflug?) gehen soll, bleibt völlig unklar. Um diese Auswirkungen von Böen geht es nicht!

kk) Der vollständige Ausfall von GfL ist auch deshalb unverständlich, da es am 27.01.2016 bei FFH Aviation Training eine Auftaktveranstaltung gab – übrigens auf Wunsch der Stadtverwaltung – an der Vertreter unserer Mandanten mitgewirkt haben. Auf dieser Veranstaltung hat der Geschäftsführer von FFH Aviation Training, Herr Udo Harter, einen Vortrag gehalten, in dem die Forderungen der Flieger benannt und ausführlich erläutert worden sind; diese Forderungen sind in unseren Schreiben vom 15.02.2016 an Sie, Herr Oberbürgermeister, und im Schreiben vom 20.04.2016 an APS wiederholt und vertieft. Ich benenne aus der Präsentation von Herrn Harter vom 27.01.2016, die sowohl GfL als auch der Stadtverwaltung vorliegen:

- Grundsätzliche Probleme sind der zu geringe Abstand zwischen Stadion und RWY sowie die Südwestlage des Stadions zur RWY und demzufolge Variantenprüfung
- Die Flugzeuge müssen weiter innerhalb ihrer Betriebsgrenzen sicher betrieben werden.
- Zeitliche Einschränkungen vermeiden.
- Eindeutige Aussage zur Gefahrensituation. Wörtlich: „Kein Eiertanz“.

- Anfluggeschwindigkeiten und -höhen müssen berücksichtigt werden. Landungen bis zum Aufsetzen des Flugzeuges betrachten. Startabbruch- und Durchstartmanöver sind zu berücksichtigen, auch in Hinblick auf deren zunehmende Häufigkeit (auch dazu Aussagen!).
- Piloten müssen als Gutachter integriert werden.
- Es muss klar sein, wie der Flugplatz nach einem Unfall und trotz dieses Unfalls fortbestehen kann.

Warum hat GfL dies alles nicht beachtet und geprüft? Falls GfL keinen Auftrag hatte: Welchen Zweck hatte dann die Veranstaltung am 27.01.2016?

Wäre die Variantenprüfung erfolgt, hätte die Verwaltung die Spiegellösung selbst entdeckt und entwickelt.

So aber bleibt es bei einer völlig unbefriedigenden Begutachtung. Es wird verkannt, dass Flugunfälle in aller Regel auf einer Verkettung mehrerer unglücklicher Umstände beruhen. Dies alles lässt sich mit Statistik nicht ausreichend analysieren.

- II) Nicht betrachtet wird die Bauphase. Hier wird es durch die Kräne und andere technische Installationen zu erheblichen Gefährdungen und Beeinträchtigungen kommen. Diese sind nicht betrachtet.

Die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs während des Baus dürfte aufwändigste Hilfskonstruktionen erfordern, da Lasten unterhalb der seitlichen Hindernisbegrenzungsfläche, also „seitlich“, bewegt werden müssen.

Welcher auch finanzielle Mehraufwand hiermit verbunden ist, hätte betrachtet werden müssen – wenn es denn schon auf einen „Kostendeckel“ für das Stadion ankommen soll.

- e) Von GfL liegen weitere Gutachten vor.

Die Gutachten „GfL 3“ (Externes Risiko Stadtbahnhaltestellen) vom 14.03.2016 und „GfL 5“ (Externes Risiko für die Besucher des Stadions) begründen im Ergebnis erhebliche Betriebseinschränkungen für den Flugbetrieb, und zwar an Spieltagen je Spiel von 6 ½ Stunden.

Unabhängig davon, ob diese Gutachten ernstzunehmen sind – was bei einer Unterscheidung im Gutachten „GfL 5“ mit einer Unterscheidung zwischen dem 22. – ungefährlich – und 23. Spiel im Jahr (?) – gefährlich – schwer fällt – werfen sie vor allem die Frage der Zumutbarkeit der Betriebseinschränkungen auf.

Die Planbegründung verliert sich hierbei in Berechnungen des prozentualen Anteils sogenannter Ausfallzeiten an der gesamten für den Flugbetrieb zur Verfügung stehenden Zeit. Diese Betrachtung ist vollständig unangemessen. Eine Betroffenheit von einem Sechstel der Wochenendtage ist erheblich. Dies gilt vor allem für die Belange von FFH Aviation Training sowie insgesamt des Betriebes der gewerblichen Flugschulen einschließlich der Vercharterung (Vermietung) von Flugzeugen.

Verkannt wird außerdem, dass diese „festen“ und vorhersehbaren Betriebseinschränkungen nur einen Teil der Verlustzeit darstellen. Von wesentlicher Bedeutung und mit mindestens gleich schweren Beeinträchtigungen verbunden sind Beschränkungen des Flugbetriebes, die aus der Leewindsituation und der Vermeidung von Risiken durch das turbulente Windfeld entstehen. Hier sind Auflagen des Regierungspräsidiums Stuttgart zu erwarten, auf deren konkreten Inhalt man gespannt sein muss – siehe oben: keine Offenlagereife. Diese Beschränkungen haben mit den zeitlichen Beschränkungen durch den Spielbetrieb nichts zu tun. Sie kommen hinzu.

Das Gefährliche an diesen durch das Leewindfeld verursachten Beschränkungen ist ihre mangelnde Vorhersehbarkeit und „Planbarkeit“, oder anders: Ihre Unberechenbarkeit. Ihre Problematik wird mit Prozentzahlen des Anteils an Betriebszeit nicht erfasst. Dies haben wir bereits im Zusammenhang mit dem Gutachten DWD zum Ausdruck gebracht.

Wir haben uns im Übrigen mit dem Gutachten „GfL 3“ ausführlich befasst. Der Stadt liegen hierzu unsere Einwendungen vom 29.09.2016 im Bebauungsplan-

Verfahren „Stadtbahn Messe mit Ausgleichsflächen in Lehen, Plan-Nr. 96a“, vor. Auch diesen Schriftsatz machen wir zum Inhalt dieser Einwendungen.

- f) Das Gutachten „GfL 2“ (Risikoreduktionspotential eines Sicherheitsstreifens) vom 30.07.2016 ist ebenfalls inakzeptabel.

Zu diesem Gutachten haben wir uns mit Schriftsatz vom 02.03.2017 an das Regierungspräsidium Freiburg im Verfahren Anpassung des Sicherheitsstreifens – Teilentscheidung – geäußert. Wir verweisen auf diesen Schriftsatz und machen ihn ebenfalls zum Inhalt dieser Einwendungen.

GfL empfiehlt mit der Reduzierung des seitlichen Sicherheitsstreifens nicht weniger als einen „Etikettenschwindel“, indem die Breite des Sicherheitsstreifens reduziert wird, ohne dass es einen sachlichen Grund gäbe außer dem formalen, die Fußlinie der seitlichen Übergangsfläche zu versetzen. Eine fachliche Auseinandersetzung damit, warum konkret der Sicherheitsstreifen auf 50 m festgelegt wurde, oder die Prüfung, dass dieser Grund weggefallen sei, fehlt. Dass die Gründe für die Beibehaltung des Sicherheitsstreifens sich vielmehr durch den Stadion-Baukörper im Westen des Flugplatzes weiter verstärken, wird nicht wahrgenommen oder umgesetzt. Der Ansatz probabilistischer Methoden ist falsch, da er weder Regelungen noch konkrete Gefahreinschätzungen nach Lage der Dinge ersetzen kann.

Auch hier wurde unterlassen, Varianten zu prüfen.

- g) Von den Betriebseinschränkungen betroffen ist vor allem auch der Organtransport.

Die Deutsche Stiftung Organtransport (DSO) kann und wird keinerlei Betriebseinschränkungen gegenüber dem bisherigen Stand tolerieren.

Dies gilt zunächst für die Beschränkungen wegen des Spielbetriebs. Hier sind die Prozentberechnungen in der Planbegründung vollständig unangemessen.

Nicht weniger kritisch sind die nicht planbaren Flugbeschränkungen durch akut entstehende Leewindfelder hinter dem Stadion. Diese Beeinträchtigung des Flugbetriebes lassen sich nur begrenzt vorhersagen, so dass ein Ausweichverfahren auf die Flughäfen Basel und Karlsruhe, den Verkehrslandeplatz Lahr oder den Sonderlandeplatz Bremgarten praktisch nicht organisiert werden kann. Die zulässige Seitenwindkomponente der von DSO verwendeten Flugzeuge wird nicht geprüft, obwohl von ihr die begutachteten Windgeschwindigkeiten abhängen.

Es gibt weiterhin keine Betrachtung der Hindernisfreiheit für IFR-Anflüge nach dem Bau des Stadions.

Man mag zu alledem die DSO befragen.

Damit ist die Fortführung des Organtransport-Betriebes beim VLP Freiburg akut gefährdet. Es besteht die naheliegende Gefahr, dass das Universitätsklinikum den Status einer Transplantationsklinik verliert.

- h) Die Bauhöhe des Stadions ist auf (annähernd) West- und Ostseite verschieden geplant. Auf dem der RWY abgewandten Westseite des Stadions soll die Bauhöhe 274,5 m über NN maximal betragen, für die der RWY zugewandten Seite wird eine Bauhöhe nicht festgesetzt. Nach dem „Systemschnitt“ in der Planbegründung (Seite 163) soll die Bauhöhe durch die seitliche Begrenzungsfläche bestimmt werden.

Diese Bauform wurde zwar im Gutachten der Wacker Ingenieure vom 04.10.2016 mitbetrachtet (Varianten 4 und 5). Angesichts dieser außergewöhnlichen und strömungsungünstigen Bauform erhöhen sich aber die Zweifel, ob die Bestimmung des Leewindfeldes durch ein kleinmaßstäbliches Modell in einem Windkanal realistische Ergebnisse zeigt.

- i) Im Planentwurf spielt die Gewährleistung von Richtfunkstrecken eine gewisse Rolle. Wie diese Gewährleistung baulich umgesetzt wird, ergibt sich aus dem Entwurf nicht.

Möglicherweise sind Antennenmasten erforderlich. Wie diese mit den Belangen der Flugsicherheit, insbesondere im Hinblick auf die Hindernisbegrenzungsflächen, vereinbar sein sollen, ergibt sich aus Bebauungsplan-Entwurf ebenfalls nicht.

5. Nutzungsbeschränkungen, Miet-/Pachtverträge und Fortsetzung des Flugbetriebs nach einem Unfall

- a) In der Begründung sind die Nutzungsverträge mit vier Vereinen erwähnt. Die Betroffenheit dieser Vereine durch den – möglichen – Wegfall des Segelflugbetriebes am VLP wird als gering dargestellt.

Zur Betroffenheit der Vereine haben wir uns im Schriftsatz vom 22.11.2016 an das Regierungspräsidium im Verfahren Entwidmung geäußert (dort: Seiten 23 ff). Wir haben uns dort auch bereits mit dem Gutachten „GfL 1“ „Bewertung des Segelflugbetriebes am Verkehrslandeplatz Freiburg“ vom 08.06.2016 auseinandergesetzt. Dort ist im Einzelnen dargelegt, dass die von GfL angeblich aufgefundenen Ausweichflugplätze für den Segelflugbetrieb am VLP Freiburg keine Alternativen darstellen und für den Betrieb nicht aufnahmefähig sind. Insoweit sind die Feststellungen von GfL falsch.

Rückfragen unserer Mandanten bei den Flugplätzen, von Bremgarten bis Lahr, ergab, dass der Gutachter dort nicht vorgeschrieben hat oder Informationen eingeholt hätte. Was im Gutachten steht, ist allein aufgrund von Internetrecherchen zusammenkompiliert.

Nochmals: Der Flugplatz Freiburg gewährt für den Segelflug einen guten Thermikanschluss. Er ist ganzjährig nutzbar, auch im Winter.

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 Flugzeugschlepps gewährleistet. Der Sportfliegerclub Meerwein nutzt den Sonderlandeplatz Bremgarten nicht, sondern ist nach Freiburg zurückgekehrt.

Das Segelfluggelände in Kirchzarten ist zu klein. Der Betrieb ist auf Sommermonate beschränkt. In der Platzrunde gibt es wenig Raum. Flugzeugschlepp ist zwar nicht ausgeschlossen, praktisch aber kaum möglich. Hinzu kommt die Betroffenheit der Standortgemeinden, die Ausweitungen schwierig macht.

Das Segelfluggelände in Müllheim ist ausgelastet. Dies auch durch Segelflieger aus Bremgarten, die dorthin ausweichen. Die Segelfluggelände Reiselfingen und Hotzenwald sind weit entfernt, ebenso Villingen. In Donaueschingen, ebenfalls weit entfernt, ist die Auslastung durch Motorflugbetrieb hoch. Der Sonderlandeplatz Altdorf-Waldburg ist durch die Nähe des Flugplatzes in Lahr (IFR-Anflugverfahren) beschränkt, usw.

Die Segelflieger sind deshalb auf den VLP Freiburg angewiesen.

- b) Zu den vertraglichen Grundlagen der Nutzung des VLP Freiburg durch FFH Aviation Training findet sich in der Planbegründung nichts. Hier besteht ein Vertrag, der wegen des Baus des Fußballstadions nicht kündbar ist.

Wesentliche Nutzungseinschränkungen des Betriebes von FFH Aviation Training sind mit dem Vertrag unvereinbar. Mit dem bisher bekannten Einschränkungen ist die Nutzung bereits wesentlich beeinträchtigt. Hinzu kommen Beeinträchtigungen durch das Leewindfeld, die noch nicht absehbar sind.

Insoweit stellt sich sogar die Frage der Erforderlichkeit der Bauleitplanung.

- c) Völlig offen ist, was eigentlich geschieht, wenn sich die Prognose der Gutachter nachträglich als ungenügend oder gar falsch herausstellt.

Wie will die Stadt den Flugbetrieb aufrechterhalten, wenn es im Leewindfeld einen Flugunfall gab? Wie wird man mit einem Widerruf der Betriebserlaubnis durch die Landesluftfahrtbehörde umgehen, wie will man sie vermeiden?

6. Erschließung

Die Verwaltungsvariante fordert eine schwierige und teure Erschließung.

Bereits benannt ist die Erschließung durch die Stadtbahnhaltestellen in der Anfluggrundlinie der RWY. Sie ist eine wesentliche Ursache für die Betriebseinschränkungen.

Vor allem aber ist die Erschließung durch die Planstraße Ost, östlich des Wolfsbuck in Richtung Granadaallee, aufwändig und teuer. Sie erfordert den Eingriff in den Wolfsbuck. Hier besteht ein unkalkulierbares finanzielles Risiko.

Zudem ergeben sich Nachteile durch die Fußgängerbrücke über die Granadaallee, unmittelbar westlich der geplanten Einmündung der Planstraße Ost in die Granadaallee.

7. Natur- und Artenschutz

Unsere Mandanten rügen Verstöße gegen Natur- und Artenschutz. Wir verweisen hierzu auf die Ausführungen von Herrn Kollegen Dr. Finger für die Bürgerinitiative Pro Wolfswinkel und Bürgerinnen und Bürger des Stadtteils Mooswald.

Auf die negativen Auswirkungen in klimatologischer Hinsicht haben wir hingewiesen. Soweit sich der Umweltbericht mit Klima/Luft befasst, beschränken sich die Ausführungen auf die lokalklimatischen Verhältnisse. Die erforderliche ganzheitliche Klimabetrachtung, insbesondere für die Durchlüftung östlich gelegener Stadtteile (Klinikumsbereich, Beurbarung), fehlen. Dass die Engstelle zwischen vorhandenen Universitätsbauten und der Messehalle eine stärkere Wirkung hätte als der massive und hohe Stadionbaukörper, ist unplausibel. Es verkennt auch den Gesichtspunkt der Vorbelastung: Dass es jetzt schon schlecht ist, rechtfertigt keine zusätzliche Verschlechterung.

8. Universität und 11. Fakultät

Nicht ersichtlich ist die Berücksichtigung der Belange der Universität Freiburg, namentlich der Technischen Fakultät.

Durch den engen städtebaulichen Zusammenhang zwischen den Gebäuden der 11. Fakultät und dem Stadion nach der Verwaltungsvariante wird die Universität wesentlich betroffen sein. Denn Lärm und Unruhe sowie negative Begleiterscheinungen durch Besucher der Fußballspiele betreffen unmittelbar das Universitätsquartier.

Hinzu kommt, dass die Führung der Stadtbahn auf der Flugplatzseite der Madisonallee einschließlich der Haltestellen südlich des Flugplatzes technische Geräte der Universität beeinträchtigen. Die Beeinträchtigungen lassen sich nicht vollständig ausschließen. Die Reduzierung der Beeinträchtigungen ist mit erheblichem Aufwand und mit hohen Kosten verbunden, die weitere Nachteile der Verwaltungsvariante verursachen.

9. Zwischenergebnis

Der Stadion-Baukörper nach der Verwaltungsvariante westlich der RWY ist bereits aus sich heraus mit erheblichen und unzumutbaren Nachteilen verbunden, insbesondere für unsere Mandanten. Sie ist abzulehnen.

IV.

Spiegelösung als Planungsvariante

Unsere Mandanten haben, nachdem das erhebliche Ausmaß der Beschränkungen des Flugbetriebes und die Gefährdungen der Flugsicherheit durch den Bau des Stadions immer deutlicher wurde, eine Planungsvariante entwickelt. Diese Variante ist Vertretern der Stadtverwaltung und des Regierungspräsidiums sowie dem SC Freiburg ab Anfang Mai

2017 mehrfach ausführlich vorgestellt worden. Auf die Presseberichte, namentlich demjenigen in der Badischen Zeitung vom 11.05.2017, nehmen wir Bezug.

1. Planungsvariante

- a) Seit Anbeginn der Planung haben unsere Mandanten bei der Stadt Freiburg die Prüfung und Entwicklung von Planungsvarianten eingefordert. Damit war zunächst die Suche nach Standortalternativen gemeint, in der Planbegründung „Makroebene“ genannt. Unsere Mandanten haben stets die Auffassung vertreten, dass die Standortsuche mangelhaft war. Die vergleichende Untersuchung verschiedener Standorte wurde nach zu engen Kriterien geführt, insbesondere im Hinblick auf die Gewichtung der ÖPNV-Anbindung. Der Standort auf dem Flugplatz stammt noch nicht einmal aus dieser vergleichenden Untersuchung, sondern wurde nach deren Abschluss aus der Mitte des Gemeinderats vorgeschlagen. Eine vergleichende Prüfung, namentlich im Rahmen der Prüfung der sogenannten K.O.-Kriterien, unterblieb. Sie unterblieb auch, nachdem das Ausmaß und die Summation der Probleme am Stadionstandort nach der Planungsvariante immer deutlicher wurden.

- b) Nachdem man sich im Bürgerentscheid auf einen Standort auf dem Flugplatz festgelegt hat, ging es um Planungsvarianten, mit denen offenkundige Nachteile für Flugbetrieb und Flugsicherheit vermieden werden sollten.

Bei der von der Stadtverwaltung gewünschten Auftaktveranstaltung zur Tätigkeit des Gutachterbüros GfL am 27.01.2016 bei FFH trug Herr Harter die Anforderungen der Flieger zur Variantenprüfung vor; hierzu liegt der Stadtverwaltung das Präsentationspapier vom 27.01.2016 vor. Herr Harter bezeichnete die beiden grundsätzlichen Probleme des Stadions westlich der RWY: Nämlich den Abstand RWY zum Stadion und die Südwestlage des Stadions zur RWY. Die Forderung, Varianten zu prüfen, ist auch immer wieder vom Regierungspräsidium erhoben worden.

Die Stadtverwaltung hat diese, ihr obliegende, Aufgabe nicht erfüllt. Es gibt von ihr keinerlei Planungsvarianten für das Stadion auf dem Flugplatz. Die Varianten

auf der sogenannten „Mikroebene“ greifen zu kurz. Sie dienen allesamt der Einpassung des Stadions in die seitlichen Hindernisbegrenzungsflächen, damit die aus Lärmschutzgründen größtmögliche Distanz zum Wohngebiet Mooswald gewahrt wird.

Die eigentlich naheliegende Überlegung, die Grundprobleme des knappen Abstandes zur RWY und der Südwestlage des Stadions durch dessen Lage auf der Ostseite der RWY zu lösen, wurde nicht verfolgt.

2. Spiegellösung

- a) Kern der Spiegellösung ist die Verlagerung des Fußballstadions einschließlich der Freispielfläche und der Park- und Abstellplätze auf die Ostseite der RWY. Dementsprechend würden sämtliche Flugplatzinstallationen auf die Westseite des Flugplatzes verlegt.

Wir fügen als Anlage eine Planskizze bei, machen aber darauf aufmerksam, dass es sich um eine bloße Konzeptskizze handelt, mit der die Machbarkeit dieser Variante dargestellt wird.

Konzeptskizze als **Anlage E 1**

- b) Es sind zwei Untervarianten denkbar: Zunächst diejenige, bei der der Rollweg östlich der RWY vollständig erhalten bleibt; so die Darstellung in der Konzeptskizze.

Eine zweite Variante könnte den Wegfall des südlichen Teils des Rollweges, also ab dem Mittelrollweg, vorsehen und zusätzlichen Raum schaffen.

Beiden Varianten gemeinsam ist eine recht breite Zufahrtsschneise nach Osten zur Hermann-Mitsch-Straße, da die bestehenden Segelflughallen im Zuge der „Spiegelung“ entfallen.

- c) Aus der Konzeptskizze ergibt sich die grundsätzliche Machbarkeit dieser Spiegellösung.

Sämtliche für den Stadionbetrieb notwendigen Installationen lassen sich im Tausch gegen Flugzeughallen, Tower, Tankstelle und andere Anlagen auf der Ostseite des Flugplatzes unterbringen. Dies gilt sowohl für die Freispielplätze als auch für die Park- und Abstellplätze für Fahrräder, PKWs und Busse. Die Erschließung von Norden, der Granadaallee, her würde nicht mehr westlich der RWY, sondern östlich von RWY und Rollweg geführt. Eine weitere Erschließung würde von der Mooswaldallee, nördlich Möbelhaus XXXLutz, in einer erheblichen und ausreichenden Breite (Fortfall der Segelflughallen) möglich sein. Ein weiterer Anschluss wäre im Süden, von der Madisonallee, möglich. Denkbar und möglicherweise ein besonderer Vorzug wäre die Errichtung eines Parkhauses auf der Fläche zwischen XXXLutz im Norden und der Madisonallee im Süden, bei der künftigen Endhaltestelle / Wendeschleife. Dieses Parkhaus könnte multifunktional genutzt werden, etwa auch für Park & Ride. Es ist ohne weiteres möglich, dieses Parkhaus durch einen gewerblichen Betreiber bauen und betreiben zu lassen; es wäre wirtschaftlich lukrativ.

Im „Dreieck“ des Stadionstandorts nach der Verwaltungsvorlage, südlich des Wolfsbuck, würde eine ca. drei Hektar große Freifläche entstehen, bei entsprechender Verbesserung der natur- und artenschutzrechtlichen Flächenbilanz oder alternativ als künftig baulich nutzbare Fläche.

3. Bürgerentscheid und Überwindung der Spaltung der Bürgerschaft

- a) Nach Auffassung unserer Mandanten steht der Bürgerentscheid dieser Spiegellösung keineswegs entgegen. Der Bürgerentscheid ging um die „Unterstützung der Stadt Freiburg“ zu Gunsten des SC Freiburg bei der Realisierung eines Fußballstadions auf der Grundlage eines Organisations-, Investitions- und Finanzierungskonzepts. Dieses Konzept wäre bei der Spiegellösung gewahrt. Denn die Fragestellung des Bürgerentscheides lässt sich nicht so verstehen, dass ein Standort des Stadions östlich der RWY ausgeschlossen wäre. Zum einen deshalb, weil diese Variante weder zur Debatte noch bislang zur Entscheidung stand. Hinzu kommt, dass der Bürgerentscheid keine für die Bauleitplanung maßgeblichen

Standortentscheidungen treffen konnte. Der Bürgerentscheid ist also für die Spiegellösung offen.

- b) Der Bürgerentscheid hat die Bürgerschaft gespalten. Es gibt „Gewinner“ und „Verlierer“, wobei unsere Mandanten und, in mindestens gleicher Weise, die Anwohner des Stadtteils Mooswald zu den Verlierern zählen.

Die Spiegellösung böte die Chance, die Bürgerschaft wieder zusammenzuführen, bei gleichzeitiger vollständiger Wahrung des Interesses des SC Freiburg.

Richtig und zügig „angepackt“, wird die Spiegellösung auch keine oder nur geringe zeitliche Nachteile haben – auf die es angesichts eines „Jahrhundertprojekts“ wie des Fußballstadions auch nicht ankommen kann, bei der die bessere Lösung realisiert werden muss.

4. Vorteile der Spiegellösung

Die Vorteile der Spiegellösung überwiegen im Vergleich zur Verwaltungsvariante in einem Maße, dass die Entscheidung zu ihren Lasten und zu Gunsten der Verwaltungsvariante zwingend abwägungsfehlerhaft wäre.

- a) Erster und für unsere Mandanten entscheidender Vorteil der Spiegellösung ist der nahezu vollständige Entfall der Risiken für den Flugbetrieb. Das Stadion würde bei Südwestwind kein für den Flugbetrieb gefährliches Leewindfeld mehr erzeugen. Die Flugsicherheit wäre vollständig gewährleistet. Der Flugbetrieb könnte ungehindert fortgesetzt werden.

Bereits dieser Vorteil ist offensichtlich. Er bedarf keiner weiteren, aufwändigen Begutachtung.

- b) In engem Zusammenhang damit steht der Entfall der Stadtbahnhaltestelle in der Anfluggrundlinie südlich der RWY. Diese Stadtbahnhaltestelle ist wesentlich ursächlich für die Sperrung des Flugplatzes während der Spielzeiten. Damit entfällt die zweite wesentliche Betriebseinschränkung.

Sind damit Betriebsbeschränkungen des Flugbetriebes obsolet, entfallen sämtliche zivilrechtlichen Probleme durch die Nutzungsverträge mit den Flugplatznutzern, namentlich mit FFH Aviation Training und mit der Akaflieg Freiburg.

An dieser Stelle wird nochmals versichert, dass unsere Mandanten bei Realisierung der Spiegellösung konstruktiv und positiv an einer Neugestaltung der vertraglichen Nutzungsbeziehungen am Flugplatz Freiburg mitwirken werden. Sie versichern, dass sie den Stadionbau auf dem Flugplatz bei Realisierung der Spiegellösung nachhaltig befürworten und unterstützen.

Mit dem Entfall der Betriebsbeschränkungen wäre außerdem ohne weiteres gewährleistet, dass die Organtransporte durch die Deutsche Stiftung Organtransport (DSO) auch in Zukunft unbeschränkt und unbeeinträchtigt fortgesetzt werden könne.

Mit dem Entfall der Stadtbahnhaltestelle im Süden der RWY würden zugleich Kosten gespart. Die Endhaltestelle / Wendeschleife im nordwestlichen Kreuzungsbereich von Madisonallee und Hermann-Mitsch-Straße würde stattdessen das Stadion erschließen. Diese Erschließung hätte weitere Vorteile, da sie so gleich für die Messe wie auch XXXLutz sowie – möglicherweise – das künftige Eisstadion im Kreuzungsbereich dienen könnte.

Die Universität wäre durch den Entfall der Stadtbahnhaltestelle entlastet. Möglicherweise wäre die Führung der Stadtbahn auf der Westseite / Nordseite der Madisonallee überflüssig, und damit die Änderung des längst wirksamen Bebauungsplans „Stadtbahn Messe“.

- c) Nächster wesentlicher Vorteil der Spiegellösung ist der Schutz der Wohnbevölkerung des Stadtteils Mooswald vor Sportlärm.
 - aa) Mit der Verlegung des Stadions auf die Ostseite ist die Verdoppelung des Abstandes zum Mooswald verbunden. Damit ist die Reduzierung der vom Stadion ausgehenden Schallbelastung auf nicht weniger als ein Viertel verbunden. Die Schallbelastung des Mooswaldes kommt damit in den Bereich zumutbarer Immissionsbelastung. Auch hier wieder: Große gutachtliche

Künste, die Schallbelastung der Bevölkerung im Stadtteil Mooswald „gesund zu rechnen“, werden überflüssig.

- bb) Damit verbunden ist ein weiterer Vorteil, und zwar für den Betreiber. Erst mit der Spiegellösung ist die unbeschränkte Nutzung des Stadions möglich. Denn es wird nicht mehr erforderlich sein, auf die Ausnahmeregelungen des § 6 der 18. BImSchV zurückzugreifen. Deren Geltung für das Stadion ist in hohem Maße zweifelhaft.

Mit der Spiegellösung würde also für den Betreiber zunächst Investitionssicherheit geschaffen. Denn entgegen der Begutachtung durch das Büro Kohlen und der Bewertung in der Planbegründung lassen sich Spiele über den zulässigen Bereich (Einhaltung der Immissionsrichtwerte, Seltene Ereignisse) keineswegs über § 6 der 18. BImSchV rechtfertigen. Der Stadionbetrieb wäre also gegenüber zivilrechtlichen Nachbarklagen einschließlich Anträgen auf einstweilige Verfügung rechtssicher.

Es ist skurril, dass der SC Freiburg ein Stadion plant, das kaum weniger als dasjenige an der Schwarzwaldstraße anfällig ist durch Betriebseinschränkungen, die ihren Grund in Wohnnutzung in der unmittelbaren Nachbarschaft haben. Hier stellt sich erneut die Frage der Erforderlichkeit der Planung.

Darüber hinaus würde sich der Umfang möglicher Veranstaltungen für den Betreiber günstiger darstellen. Laut der Begründung ist ein „multifunktionales Stadion“ geplant, in dem – übrigens entgegen ständiger gegenteiliger Behauptungen der Stadtverwaltung, namentlich von Bürgermeister Professor Dr. Haag – auch „sonstige Veranstaltungen“ außerhalb von Fußballspielen vorgesehen sind. Diese wären überhaupt nur zulässig bei der Spiegellösung.

Die Wirtschaftlichkeit des Stadionbetriebes stellt sich also bei der Spiegellösung offenkundig und deutlich vorteilhafter für den Betreiber dar.

- d) Bereits erwähnt ist, dass sich die Erschließung durch die Stadtbahn wesentlich vereinfacht, verbilligt und verbessert.

Die Spiegellösung verbessert allerdings auch die straßenseitige Erschließung. So kann die Zufahrt von Norden östlich von RWY/Rollweg geführt werden, ohne dass man den Kreuzungsbereich Granadaallee / Hermann-Mitsch-Straße wesentlich näherkäme. Der Wolfsbuck, eine „wilde“ Deponie, müsste nicht angetastet werden. Hier gibt es erhebliches Kostensparpotential, da weder kritische Abfallmassen zur anderweitigen Behandlung oder Deponierung anfallen, noch der zu bildende Hang zur Altdeponie aufwändig mit Spritzbetonbewehrungen abgefangen werden müsste.

Auch in östlicher Richtung, zur Hermann-Mitsch-Straße hin, wäre eine neue straßenseitige Erschließung möglich. Sie könnte breit ausgeführt werden, da die vorhandenen Segelflughallen bei „Spiegelung“ entfielen. Die Verbindung zu einem leistungsfähigen Straßennetz wäre viel näher und zeitlich schneller, etwa bei Nottfällen, zu bewältigen, als von einem Stadion nach der Verwaltungsvariante aus, bei dem straßenseitig wesentlich größere Entfernungen zu überbrücken wären, nämlich in Richtung Norden zur Granadaallee oder in Richtung Süden zur Madisonallee.

- e) Durch die Spiegellösung wird die Westseite des Flugplatzareals im Wesentlichen von Bebauung freigehalten.

Es gibt weiter Optimierungspotential im Bereich der – recht umfangreichen – Parkflächen. Mit einem optionalen Parkhaus südlich des Möbelhauses XXXLutz, das im Übrigen auch für Park & Ride-Zwecke verwendet werden könnte, wahrscheinlich ein Großteil der ebenerdigen Parkplätze verzichtbar. Kosten wären durch einen externen gewerblichen Betreiber leicht zu vermeiden.

Es besteht die Chance, dass dann auch schützenswerte Areale östlich des Rollweges von baulicher Nutzung – und damit vor Zerstörung schutzwürdiger Habitate – freigehalten werden könnten.

- f) Auf der Hand liegt der städtebauliche Vorteil der Spiegellösung, und der damit verbundene Vorteil für die Universität.

Sie käme, von Südwest nach Nordost betrachtet, zu der Abfolge Wohnbebauung/Universitätsviertel/Freifläche und Flugplatz/Stadion/Industriegebiet.

Es ist völlig offenkundig, dass die bauliche Zuordnung des Stadionareals zum Industriegebiet Nord, anstelle der Zuordnung zu Wohngebiet und Universitätsquartier, günstiger ist.

Die 11. Fakultät der Universität wäre überdies nur so wirksam vor diffundierenden fußläufigen Fußballfans geschützt, und allen ihren massiven negativen Auswirkungen.

Die Spiegellösung eröffnet die einmalige städtebauliche Chance, die Freifläche der Wohnbebauung und dem Universitätsquartier zuzuordnen, und nicht der Industrie- und gewerblichen Bebauung östlich des Flugplatzes.

5. Prüfung der Spiegellösung

Die Spiegellösung ist eine – höchst – beachtliche Planungsvariante.

- a) In der Bauleitplanung besteht die Pflicht, Planungsvarianten, die sich aufdrängen oder die – hiermit – vorgetragen werden, sorgfältig zu prüfen und in die Abwägung einzubeziehen.

Die Prüfung muss in einer Tiefe erfolgen, dass die verantwortliche Entscheidung zwischen den Varianten möglich ist. Soll eine Planungsvariante, hier also die Spiegellösung, Nachteile aufweisen, so ist die Möglichkeit von deren Vermeidung in gleicher Intensität zu prüfen wie die Vor- und Nachteile der Verwaltungsvariante. Nur dann könnten sie in der Abwägung die offenkundigen Vorteile der Spiegellösung überwinden.

- b) Im Ergebnis liegt die Wahl der Verwaltungsvariante fern. Denn die Vorteile der Spiegellösung für Flugbetrieb und Flugsicherheit drängen sich auf und sind offenkundig.

Das Gleiche gilt für die Vorteile im Hinblick auf den Schallimmissionsschutz: Sowohl das Wohngebiet Mooswald wäre deutlich besser geschützt, als auch die wirtschaftliche Nutzung des Stadions gewährleistet.

- c) Im Hinblick auf Flugsicherheit und Flugbetrieb gilt Folgendes:

Dieser Gesichtspunkt ist auch nach Auffassung des Regierungspräsidiums noch nicht einmal in der Abwägung zugänglich. Wenn die Verwaltungsvariante eine Risikoerhöhung mit sich bringt – was zu erwarten, von den Gutachtern aber nicht klar gewertet ist -, so hat die Vermeidung dieses Risikos in der Abwägung erste Priorität.

Die Spiegellösung bietet die einzig taugliche Risikominderung im Sinne des von GfL zitierten ALARP-Prinzips. Es ist dringend notwendig, diese Risikominderung nutzbar zu machen.

- d) Im Ergebnis ist die Stadtverwaltung verpflichtet, die Spiegellösung positiv und mit dem Ziel, ihre Realisierung zu erreichen, zu prüfen und zu planen.

Wenn die Stadtverwaltung auch nur einen Bruchteil des Aufwandes, der für die Begutachtung von Nachteilen und Risiken der Verwaltungsvariante aufgewendet worden ist, in die Entwicklung der Spiegellösung investiert, würde sich diese als umsetzbar und als eindeutig vorzugswürdig erweisen – abgesehen davon, dass deren Betrachtung sowieso ihre Kernaufgabe in der Vorbereitung der Offenlage gewesen wäre.

6. Erneute Offenlage

Die Prüfung der Spiegellösung betrifft das Grundgerüst der Abwägung. Sie wird das Abwägungsmaterial wesentlich anreichern – wenngleich der gutachtliche Aufwand im Vergleich zur Verwaltungsvariante erheblich verringert sein dürfte. Dies allein schon deshalb, weil es nicht mehr notwendig wäre, offenkundige Nachteile mit größtem Aufwand wegzugutachten.

Gleichwohl ist es geboten, namentlich der Öffentlichkeit, aber auch den zu beteiligenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange die Gelegenheit zur Befassung mit dem neuen Abwägungsmaterial zu geben, und Gelegenheit zur Äußerung vor allem zur Variantenauswahl.

Es muss im öffentlichen Verfahren geklärt werden, wie die Öffentlichkeit und wie die Behörden und andere Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zur Spiegellösung und zu ihren Vorteilen stehen.

Angesichts der wesentlich einfacheren Realisierung der Spiegellösung wird ein möglicher Zeitverlust durch diesen zusätzlichen Verfahrensschritt vergleichsweise gering sein – abgesehen davon, dass die erneute Offenlage sowieso unumgänglich sein wird und auch die zivilrechtliche Lage und damit die Realisierung der Verwaltungsvariante auch insofern in den Sternen steht. Keinesfalls würde dieser Zeitverlust dem außerordentlichen Vorteil aufwiegen, den die Spiegellösung für den Betreiber, die Flugplatznutzer, die Bürgerinnen und Bürger des Mooswaldes wie auch insgesamt die Stadtgesellschaft haben wird. Ebenso wenig ist mit erheblichen Mehrkosten zu rechnen – abgesehen davon, dass die Flugsicherheit, wie das Regierungspräsidium zutreffend schreibt, der Abwägung nicht zugänglich ist. Und mit der Spiegellösung wäre die Wirtschaftlichkeit des Stadionbetriebes dauerhaft und nachbarschaftsverträglich gewährleistet – nicht aber mit der Verwaltungsvariante.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Bender
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht