Anwaltskanzlei Quaas & Partner

Standort Stuttgart

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

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

Rechtsanwalt Dr. Alexander Kukk
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Rechtsanwalt Dr. Ulrich Trefz
Fachanwalt für Medizinrecht

Rechtsanwalt Dr. Till Flachsbarth
Fachanwalt für Medizinrecht

Rechtsanwalt Dr. Moritz Quaas
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Rechtsanwältin Nadine Elsäßer LL.M.

Nichtanwaltlicher Kooperationspartner:
Dr. Otmar Dietz

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

Standort Dortmund

Rechtsanwältin Dr. Heike Thomae
Fachanwältin für Medizinrecht

Rechtsanwalt Frank Montag

Rechtsanwältin Kristina Schwarz

Rechtsanwältin Dr. Julia Gokel

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

www.quaas-partner.de

Anwaltskanzlei Quaas & Partner mbB Postfach 80 10 60 70510 Stuttgart

Stadt Freiburg i.Br.
Stadtplanungsamt
Berliner Allee 1

79114 Freiburg

4. August 2017 AK/hf **vorab per Fax: 0761/201-4199**

„Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften Neues Fußballstadion am Flugplatz", Plan Nr. 2-74

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

sehr geehrter Herr Jerusalem,

sehr geehrte Damen und Herren,

wie Sie wissen, vertreten wir die

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

Vollmacht liegt Ihnen schon vor. Namens und im Auftrag unserer Mandantin geben wir im Bebauungsplanaufstellungsverfahren folgende

STELLUNGNAHME

ab:

A. Sachverhalt *3*

I. Akademische Fliegergruppe Freiburg e.V *3*

II. VLP Freiburg *3*

III. Gegenstand des Bebauungsplans *4*

B. Einwendungen *4*

I. Formelle Rechtswidrigkeit *4*

1. Fehlerhafte Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung **4**

2. Fehlerhafte öffentliche Auslegung **5**

II. Materielle Rechtswidrigkeit des Bebauungsplanentwurfs *6*

1. Schwerwiegende, das Grundgerüst der Abwägung erschütternde Abwägungsfehler **6**

a. Flugsport einschließlich des Segelflugsports als im öffentlichen Interesse stehender Gemeinwohlbelang 9

b. Mit der Planvariante kein Nebeneinander von Stadion und Verkehrslandeplatz möglich 10

c. Segelflug: Unmöglichkeit auf dem VLP Freiburg droht; Ersatzstandorte nicht zumutbar 13

d. Vertragliche Belange aufgrund langfristigen Pachtvertrags 14

2. Stadionplanung mit der fachplanungsrechtlich zugelassenen und einer Betriebspflicht unterliegenden Nutzung des VLP unvereinbar und kann dort nicht auf Kosten dieser Nutzung nachträglich hineingezwängt werden **15**

a. Fehlerhafte Beurteilung und „Wegwägung" der schwerwiegenden Sicherheitsbedenken 15

b. Aerodynamische Unverträglichkeit 16

c. Unzulässige Schaffung von Hindernissen im unmittelbaren Flugplatz-Nahbereich 17

3. Fehlerhafte Umweltprüfung **18**

a. Fehlerhafte Behandlung der Eingriffe in Natur und Landschaft und des Artenschutzes 18

b. Fehlerhafte Behandlung der Belange des Klimaschutzes 20

4. Fehlerhafte Prognose über die Einschränkung der Betriebspflicht und Betriebsgenehmigung des VLP **22**

a. Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens nach § 8 LuftVG 22

aa. Keine gesamte Stilllegung, sondern Teilentwidmung, die besonders schwere Konflikte mit dem Flugplatzbetrieb im Übrigen hervorruft 23

bb. Vorgelegtes Rechtsgutachten 24

b. Fehlende Planrechtfertigung 24

c. Abwägungsfehler 25

5. Vorzuziehende „Spiegelvariante" **26**

C. Ergebnis und Antrag *27*

A.
Sachverhalt

I.
Akademische Fliegergruppe Freiburg e.V

Die Akademische Fliegergruppe Freiburg e.V. ist ein Flugsportverein in Freiburg. Sie hat einen langfristigen Pachtvertrag über Grundstücke auf dem Verkehrslandeplatz (VLP) Freiburg einschließlich einer Halle mit einer Laufzeit von noch bis Ende 2031. Dafür hat sie wirtschaftliche und persönliche Dispositionen getroffen. Sie betreibt Segel- und Motorflug. Satzungsgemäßer Zwecke der gemeinnützigen Akademischen Fliegergruppe Freiburg e.V. sind

- die Förderung des Luftsports insbesondere durch die Errichtung und den Betrieb von Luftsportanlagen und technischen Einrichtungen,
- die Förderung von flugsportlicher Aus- und Weiterbildung und
- die Durchführung von Wettbewerben.

Dabei gelten solche Fliegergruppen als „Wiege des zivilen Flugsports", insbesondere des Segelflugs in Deutschland: Die Akademische Fliegergruppe Freiburg e.V. will Interessierten, insbesondere Studierenden, die Möglichkeit geben, Luftfahrt als Sport zu betreiben und mit Bezug auf die Universität Freiburg gemeinschaftsbildend zu wirken. Die Akademische Fliegergruppe Freiburg e.V. **erfüllt damit wichtige gesellschaftliche Aufgaben,** wie ihre **Anerkennung als gemeinnütziger Verein** bestätigt.

II.
VLP Freiburg

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

III.
Gegenstand des Bebauungsplans

Gegenstand des Bebauungsplans ist laut S. 8 des Begründungsentwurfs die Schaffung der „bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines neuen Bundesligastadions" für den SC Freiburg. Vorgesehen ist ein Stadion mit ca. 35.000 Plätzen und Nebennutzungen, insbesondere einer Trainingsanlage mit zwei Trainingsflächen als Großspielfelder und drei Trainingsflächen für Torwarttraining mit dazugehörigen Erschließungsflächen und Einrichtungen im unmittelbaren Nahbereich des Stadionbauwerks, Stellplatzanlagen und Terminal für Shuttle-Busse.

Der „Systemschnitt neues Stadion in West-Ost-Richtung", Abbildung 15 auf S. 163 des Entwurfs der Bebauungsplanbegründung, zeigt, wie sehr das **Stadion in den konkreten Standort „hineingezwängt"** wird. Die fehlerhafte Alternativenauswahl wird hier gut ersichtlich. Gleiches folgt aus Gründen des Stadtklimaschutzes.

B.
Einwendungen

Der Bebauungsplanentwurf ist rechtswidrig und kann in der ausliegenden Form und mit dem ausliegenden Inhalt nicht rechtmäßig in Kraft treten:

I.
Formelle Rechtswidrigkeit

Das **Bebauungsplanaufstellungsverfahren** leidet schon jetzt an **formellen Fehlern:**

1. Fehlerhafte Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung

Gemäß § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB ist im Rahmen der Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung darauf hinzuweisen, „welche Arten umweltbezogener Informationen verfüg-

bar sind". Dies bezieht sich auf Satz 1, wonach die Entwürfe der Bauleitplanung mit der Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen sind.

Wie „Anlage 8 Entscheidungsvorschläge zu eingegangenen Stellungnahmen 22.06.-24.07.2015.pdf" zeigt, sind schon im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zahlreiche umweltbezogene Stellungnahmen sowohl von Trägern öffentlicher Belange als auch von Betroffenen erhoben worden. Dies findet sich jedoch im Bekanntmachungstext für die Auslegung nicht wieder. Dort werden durchgehend nur „Gutachten", „Analysen" und „Konzepte" erwähnt, nicht dagegen Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und Privaten. Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und Privaten sind jedoch eine andere Art umweltbezogener Informationen als „Gutachten", „Analysen" und „Konzepte". Es ist anerkannt, dass zu den Stellungnahmen und Unterlagen auch Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Privater gehören. Sie hätten als eigene Art der umweltbezogenen Information erwähnt werden müssen. Dies ist zu Unrecht unterblieben.

Die Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung war damit fehlerhaft.

2. Fehlerhafte öffentliche Auslegung

Auch die öffentliche Auslegung selbst war fehlerhaft. Das „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt" vom 04.05.2017 ist im Gesetzblatt vom 12.05.2017, Seite 1057 bis 1063 veröffentlicht worden. Es ist nach seinem Art. 5 am Tag nach der Verkündung und damit noch vor Beginn der öffentlichen Auslegung in Kraft getreten.

Die Stadt hat zwar § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB n.F. beachtet. Danach ist die Auslegungsfrist von mindestens 30 Tagen „bei Vorliegen eines wichtigen Grundes" zu verlängern. Die öffentliche Auslegung in der Urlaubszeit wurde auch dementsprechend verlängert. Nicht beachtet wurde aber § 4a Abs. 4 BauGB n.F., wonach die nach § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB auszulegenden Unterlagen zusätzlich in das Internet einzustellen sind. Die Überprüfung hat ergeben, dass **die in Papierform ausgelegten Unterlagen nicht**

identisch sind mit den im Internet eingestellten Unterlagen. Z.B. fehlten im Internet die Bewertung zu den Rabenvögeln und die Ergebnisse der Kartierung der Reptilien, Amphibien u.a. Für die Einwenderin besonders relevant ist, dass sich im Internet unter dem Beschrieb „gutachterliche Stellungnahme ‚Bewertung des Segelflugbetriebes am Verkehrslandeplatz Freiburg bei Realisierung des Stadionneubaus inkl. Verlagerungsoptionen'" bis Ende Juli tatsächlich die „Windkanalversuche zur Ermittlung der Auswirkungen des Stadionkörpers auf die Luftströmungsverhältnisse über der Start- und Landebahn des benachbarten Flugplatzes" öffneten. Eine solche Abweichung verstößt gegen § 4a Abs. 4 BauGB n.F. Damit war auch die öffentliche Auslegung selbst fehlerhaft.

II.
Materielle Rechtswidrigkeit des Bebauungsplanentwurfs

Der Bebauungsplanentwurf ist materiell rechtswidrig, weil er an schwerwiegenden, das Grundgerüst der Abwägung erschütternden Abwägungsfehlern leidet (1.), weil die Stadionplanung mit der fachplanungsrechtlich zugelassenen und einer Betriebspflicht unterliegenden Nutzung des VLP unvereinbar ist und dort nicht auf Kosten dieser Nutzung nachträglich hineingezwängt werden kann (2.), weil die Umweltprüfung fehlerhaft ist (3.) und weil die Stadionplanung im Übrigen auf einer fehlerhaften Prognose über die Einschränkung der Betriebspflicht und Betriebsgenehmigung des VLP beruht (4.).

1. Schwerwiegende, das Grundgerüst der Abwägung erschütternde Abwägungsfehler

Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB haben dabei die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung sowie die Belange von Sport und Erholung besondere Bedeutung. **Der Bebauungsplanentwurf verkennt, dass Profi-Fußball mit Breitensport nichts zu tun hat.** Dementsprechend wird im Bebauungsplangebiet keine einzige Breitensportmöglichkeit im Sinne der Sportausübung durch die Bevölkerung entstehen.

Demgegenüber gibt es zahlreiche andere Sportarten und Freizeitbeschäftigungen, die in der Summe weitaus mehr Menschen interessieren und die deswegen nicht einseitig zugunsten der Belange des Profi-Fußballs zurückgedrängt werden dürfen. Dies gilt insbesondere aufgrund der Kommerzialisierung des Profi-Fußballs in den ersten beiden Bundesliegen einschließlich der immer weiter zunehmenden Entfernung von der Möglichkeit der Teilnahme von breiten Bevölkerungsschichten im Sinne des Breitensports. Dies wurde verkannt und fehlgewichtet:

Der Bebauungsplanentwurf enthält eine **unzulässige Überbewertung des Profi-Fußballsports und bloße Verdrängung des Luft-/Flugsports.** Denn dieser soll durch die vorliegende Planung massiv beschränkt und sogar verdrängt werden: Die Möglichkeit des Fallschirmspringens entfällt; bis zur Neuanlage einer Segelflugbahn wird zudem kein Segelflugbetrieb mehr möglich sein. Es gibt derzeit keine Perspektive dafür, dass überhaupt der Segelflug an anderen Stellen des VLP Freiburg möglich sein wird. Der Motorflug soll massiven, stundenlangen Einschränkungen ausgerechnet am Wochenende unterliegen, so dass der Breitensport auf dem VLP erheblich zurückgedrängt wird. Dies soll in Kauf genommen und auf angebliche „Verlagerungsoptionen" verwiesen werden. Dies widerspricht der Erkenntnis, dass Profi-Fußballvereine reine Wirtschaftsunternehmen mit Millionen- oder gar Milliardenumsätzen sind, die keine Belange des Wohls der Allgemeinheit außer der kommerzialisierten Veranstaltung von Massenvergnügungen verfolgen. Bei diesen Veranstaltungen wird das Gemeinwohl gelegentlich dadurch konterkariert, dass es im Zusammenhang mit Profi-Fußballspielen zu Gewaltexzessen und Alkoholmissbrauch kommt.

Ausdruck dieser Fehlgewichtung sind die Ausführungen auf S. 8 des Begründungsentwurfs, es sei „im Ergebnis von entscheidender Bedeutung, dass der SC Freiburg ein Bundesligaverein" bleibt, „um seiner gesellschaftlichen Verantwortung im sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Bereich weiterhin gerecht werden zu können".

> „Dafür muss er seine Konkurrenzfähigkeit erhalten. Um konkurrenzfähig zu bleiben bedarf es eines den Anforderungen an moderne Stadien genügenden Fußballstadions beispielsweise mit einem modernen Hospitility [sic] -Bereich und mehr als 25.000 Zuschauerplätzen. Das Stadion in der Schwarzwaldstraße genüge den Anforderungen nicht mehr". Ein Ausbau „kommt jedoch aus rechtlichen und tatsächlichen Erwägungen nicht in Betracht. So liegt beispielsweise die nächste Wohnbebauung in nur wenigen Metern Entfernung (Luftlinie 40 m), was im Hinblick auf die Lärmimmissionen als äußerst kritisch zu bewerten ist. Dies

> gilt unbeschadet des Umstandes, dass eine zentrale und gut erreichbare Lage für ein Fußballbundesligastadion in aller Regel mit derartigen Konflikten verbunden ist". „Die Gesamtkapazität ist darüber hinaus auch aufgrund eines mit den Anwohnern geschlossenen Vergleichs grundsätzlich auf 25.000 Zuschauer limitiert. Darüber hinaus sorgen nicht nur die Lage in direkter Nachbarschaft zu einem Wohngebiet, sondern auch die infrastrukturelle Kfz-Anbindung des Stadions ausschließlich über die einspurige Schwarzwaldstraße bei Heimspielen regelmäßig für große Verkehrsprobleme im Osten des Stadtgebiets". „Nach umfangreichen, planerischen und fachgutachterlichen Untersuchungen und einer öffentlichkeitswirksamen Diskussion zum künftigen Standort des neuen Stadions, die in den vergangenen vier Jahren letztlich zum vorgesehenen Standort ‚Wolfswinkel' am Flugplatz Freiburg im nordwestlichen Stadtgebiet geführt hat und die mit dem Bürgerentscheid vom 01.02.2015 abgeschlossen wurde, führt die Stadt Freiburg i.Br. nun das Bebauungsplanverfahren durch (Bebauungsplan ‚Neues Fußballstadion am Flugplatz', Plan-Nr. 2-74). Der Aufstellungsbeschluss für das ca. 27,9 ha große Plangebiet wurde am 14.05.2013 im Gemeinderat der Stadt Freiburg i.Br. gefasst. Die Erwägungen, die für den gewählten Standort sprechen, liegen aus Sicht der Stadt Freiburg i.Br. unter Abwägung aller diesbezüglich relevanten Umstände weiterhin vor".

Genauso gut kann der Planung entgegengehalten werden, dass der VLP als solcher ein VLP zur Ausübung des Breitensports bleiben und nicht gerade in zentralen Nutzungszeiten zurückgedrängt werden soll. Im Begründungsentwurf zum Bebauungsplan Nr. 2-74 „Neues Fußballstadion Flugplatz" mit Stand vom 03.05.2017 heißt es zur Abwägung der Belange des Flugsports und der Vereine auf S. 115 f.:

> „Das öffentliche Interesse an dem Bau eines neuen Stadions ist höher einzuschätzen als das Interesse der ansässigen Segel- und Fallschirmsportvereine am Erhalt ihrer Sportarten auf dem Flugplatz Freiburg".

Dies stellt **keine Abwägung und kein Ausgleich dar**, sondern eine bloße – begründungsfreie – Verdrängung und Zurückstellung der Belange des Flugsports, die in dieser apodiktischen Art rechtswidrig und abwägungsfehlerhaft ist.

Sachlich falsch ist die Darstellung auf S. 116 oben,

> „Insgesamt wird der aktuellen Entwicklung der wachsenden Freiburger Bevölkerung, deren soziale und kulturelle Bedürfnisse sowie den Belange von Sport, Freizeit und Erholung hinreichend Rechnung getragen".

Ebenso abwägungsfehlerhaft ist die Ausführung auf S. 117,

> „Durch den Erhalt des Flugplatzes als Freizeitsportstätte ist auch in Zukunft die Ausübung des Flugsports, wenn auch in eingeschränktem Maße, möglich. In der Abwägung der Belange wird von Seiten des Plangebers das Wohl öffentlicher Interesse an der Realisierung eines neuen Fußballstadions mit ebenfalls freizeitlich hohem Stellenwert durch Bundesligafußballspiel höher bewertet als die Fortsetzung eines uneingeschränkten Betriebs von bisherigen Flugplatznutzungen (z.B. Segelflug, Fallschirmsport; vgl. hierzu auch Kapitel Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.) [sic]".

Eine Auseinandersetzung mit den „Auswirkungen der Flugplatzsperrung auf die Belange der Flugplatznutzer" erfolgt auf S. 107 ff. unter Ziff. 5.3.3. Danach seien

> „maximal denkbar, aber nicht wahrscheinlich ... somit 36 Spiele im Jahr. Im langjährigen Mittel (Durchschnitt der letzten 10 Jahre) ergeben sich dagegen aufgerundet 21 Spiele im Stadion des SC Freiburg". „Ausgehend von der Dauer der Sperrzeit von 6,5 Stunden liegt die Gesamtdauer der künftig für den Flugbetrieb nicht mehr nutzbaren Zeiten in der ersten Bundesliga bei 109 Stunden und in der zweiten Bundeliga bei 11,5 Stunden aufgrund ungünstigerer Spielzeiten".

Der Einwenderin steht die **Vereinigungsfreiheit** als eingetragener Verein und die Wahrnehmung öffentlicher Belange des Breitensports beim Flugsport als im öffentlichen Interesse stehender Gemeinwohlbelang (a.) zur Seite, demgegenüber ein Nebeneinander von Stadion und Verkehrslandeplatz nicht möglich ist (b.), weil für den Segelflug Unmöglichkeit auf dem VLP Freiburg droht, weil Ersatzstandorte nicht zumutbar sind (c.) und weil Vertrauen in den langfristigen Pachtvertrag entgegensteht (d.):

a. Flugsport einschließlich des Segelflugsports als im öffentlichen Interesse stehender Gemeinwohlbelang

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

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

Diese Belange werden in den ausgelegten Unterlagen bislang nicht ausreichend gewürdigt. Vorsorglich ist dazu auszuführen, dass diese Belange auch nicht dadurch überwogen werden, dass **der Sportart des Segelfliegens und dem Fallschirmspringen nun die Sportart Fußball gegenüber gestellt und etwa ab-oder**

besser „weggewogen" werden könnte. Denn der Fußballsport wird im derzeitigen Stadion ausgeübt. Mag er auch dadurch gewissen Einschränkungen unterliegen, ist dies nicht vergleichbar mit den vorhabenbedingten Einschränkungen für den Segelflugsport und den Fallschirmspringsport, weil diese Sportarten gar nicht mehr ausgeübt werden können. Die **Beeinträchtigung der Belange der Einwenderin durch die erzwungene Beendigung des Segelfliegens und des Fallschirmspringens überwiegen die gewünschten Verbesserungen für den Fußballsport.** Die im Bebauungsplanentwurf vorgeschlagene Lösung allein zu Lasten der Nutzung des VLP, in dem dieser kurzerhand durch Anpassungen an die Nutzungserfordernisse für das Stadion eingeschränkt wird, ist – wie gezeigt – abwägungsfehlerhaft.

b. Mit der Planvariante kein Nebeneinander von Stadion und Verkehrslandeplatz möglich

Ein Nebeneinander von Stadion und Verkehrslandeplatz erscheint mit der im Bebauungsplan vorgesehenen Variante auch weiterhin als rechtlich nicht möglich:

Die Bebauungsplanunterlagen verweisen erneut auf das **Gutachten der GfL** (Gesellschaft für Luftverkehrsforschung) **vom 14.03.2016**, „Prüfung auf Vereinbarkeit geplanter Stadtbahnbedarfshaltestellen für das SC-Stadion mit dem Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Freiburg – Berechnung des externen Risikos". Dort heißt es auf S. 8:

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

Das Gutachten geht laut Seite 20 davon aus,

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

Der Konflikt soll zulasten des Flugbetriebs gelöst werden, auf den die Einwenderin zur **Wahrnehmung ihrer satzungsgemäßen Zwecke** angewiesen ist. Eine „Lösung" einseitig zulasten des Flugbetriebs, letztlich nur um den Betrieb des Stadions zu ermöglichen, wäre abwägungsfehlerhaft:

aa. Der nach Ansicht des Bebauungsplanentwurfs erforderliche Eingriff in den Flughafenbetrieb belegt einmal mehr den **falschen Standort des Stadions**. Es muss an anderer Stelle vorgesehen werden. Im Plangebiet dagegen überwiegen die privaten und öffentlichen Belange der unbeeinträchtigten Durchführung des jahrzehntelangen so durchgeführten Flugbetriebs.

bb. Die vom Bebauungsplan vorausgesetzte zeitweilige Schließung des VLP einschließlich Information an- und abfliegender Piloten ist ein unverhältnismäßiger Eingriff in den Verkehr auf dem VLP und verstößt auch gegen die öffentlich-rechtliche **Betriebspflicht** (§ 45 LuftVZO) des Flughafenbetreibers, den Verkehrsbedarf zu decken. Der Versuch, hierzu mit Prozentzahlen bezogen auf die gesamte Betriebszeit des VLP zu argumentieren, scheitert. Denn einerseits ist die gesetzliche Betriebspflicht solchen prozentualen Betrachtungen nicht zugänglich. Andererseits sind die verwendeten zahlen unzutreffend, weil sich die Schließungen realistischerweise nicht auf die genannten engen Korridore beschränken lassen werden.

cc. Hinzu kommt, dass zu **bezweifeln ist, ob die vorgesehene Betriebsunterbrechung geeignet ist und ausreicht**: Für den Überflug von Menschenansammlungen gilt nach SERA 5005 Buchstabe f. (Standardized European Rules of the Air) eine Mindesthöhe von 1.000 ft (300 m). Bislang wurden die Vorgaben des ICAO Risk Management nicht ausreichend beachtet.

Allerdings sind nach aktueller Berichterstattung im Bundeligaspielplan ab der Spielzeit 2017/2018 **neue Anstoßzeiten** vorgesehen. Aktuell werden die Spiele der Bundesliga insbesondere zum Schutz des Amateurfußballs am Frei-

tag um 20:30 Uhr, samstags ab 15:30 Uhr und 18:30 Uhr sowie sonntags 15:30 Uhr und 17:30 Uhr angepfiffen. Neu ist ab der kommenden Saison ein Spiel am Sonntag um 13:30 Uhr. Diese nunmehr 6. Anstoßzeit der Liga zur Mittagszeit wird dazu führen, dass weitere zeitliche Einschränkungen des Flugbetriebs erforderlich werden, die mit Bestand und Betrieb des Verkehrslandeplatzes nicht vereinbar und aufgrund ihrer Unregelmäßigkeit nur schlecht planbar sind.

Die für das Nebeneinander von VLP und Stadion erforderlichen Einschränkungen des VLP werden dadurch unzumutbar.

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

ee. Die betroffenen Gras-Start- und Landebahnen dienen neben ihrer Funktion für den Segelflug auch als **Notlandebahn für motorgetriebene Luftfahrzeuge**. Es ist kein Konzept ersichtlich, was in Notsituationen nach dem Wegfall der Bahnen geschehen soll.

c. *Segelflug: Unmöglichkeit auf dem VLP Freiburg droht; Ersatzstandorte nicht zumutbar*

Die Belange des Segelflugs würden deswegen rechtswidrig verletzt, weil die Unmöglichkeit der Ausübung auf dem VLP Freiburg droht (aa.) und die Ausweichmöglichkeiten unzumutbar sind (bb.):

aa. Soweit auf dem Flughafengelände selbst eine Ersatzfläche für die Segelflieger vorgesehen ist, besteht die Gefahr, dass die neuen Flächen nicht genehmigungsfähig sind, so dass die **Segelflieger am Ende ohne Flugmöglichkeit** dastehen. Auch die „Bewertung des Segelflugbetriebes am Verkehrslandeplatz Freiburg bei Realisierung des Stadionneubaus inkl. Verlagerungsoptionen" der GfL vom 08.06.2016 meint auf S. 9, dass ein Segelflugbetrieb auf dem VLP Freiburg nach Durchführung des Stadionneubaus allenfalls „nach Umsetzung der in Kapitel 4.4 aufgeführten risikomindernden Maßnahmen möglich" ist.

bb. Die im Gutachten der GfL vom 08.06.2016 auf S. 7 f. favorisierten angeblichen Ausweichmöglichkeiten für die Segelflieger in Bremgarten und Kirchzarten reichen nicht aus, um den durch den Antrag provozierten Interessenkonflikt fehlerfrei zu lösen:

aaa. Die behaupteten **Ausweichmöglichkeiten** nach Bremgarten, Hotzenwald, Reiselfingen, Lahr, Müllheim oder Kirchzarten sind tatsächlich nicht gegeben. Denn auf diesen Plätzen ist das Flugaufkommen schon heute sehr hoch. Anscheinend haben die Antragsteller noch nicht einmal mit den dortigen Betreibern gesprochen, welche Aufnahmekapazitäten bestünden.

Kirchzarten ist wegen der dortigen Platzverhältnisse nur weniger als 6 Monate im Jahr nutzbar; Flugzeugschlepp ist nur sehr eingeschränkt möglich. Leistungsflüge sind deshalb normalerweise von dort nicht möglich.

Außerdem stehen die Flugzeuge des Vereins in Freiburg - jedesmal einen Straßentransport zu organisieren wäre ein unverhältnismäßiger Aufwand im Verhältnis zur Flugzeit; zudem würde durch entsprechende Transportfahrten die Umwelt stärker belastet. In extremem Maße gilt dies für den vorgeschlagenen Standort Donaueschingen (!).

bbb. Soweit **Segelflugstart auf der Asphaltbahn** vorgeschlagen wird, ist dies zwar möglich und wird auch heute ab und zu praktiziert. Die Landung erfolgt aber auf den Grasbahnen. Grund dafür ist, dass ein Segelflugzeug nicht mehr selbstständig die Landepiste verlassen kann und Personal benötigt. In dieser Zeit ist Landepiste blockiert. Heute kann das nächste landende Segelflugzeug auf die andere Graspiste ausweichen. Eine Nutzung der Asphaltbahn für Landungen der Segelflugzeuge wäre dagegen eine unzumutbare Beeinträchtigung des Betriebsablaufs und auch luftverkehrsrechtlich fragwürdig.

Ohne den Segelflug könnte der Verein wichtige Teile seines satzungsgemäßen zwecks nicht mehr ausüben und wäre deswegen in seinen Rechten verletzt. .

d. *Vertragliche Belange aufgrund langfristigen Pachtvertrags*

Die Einwenderin hat vertragliche Beziehungen mit der Stadt Freiburg bzw. der Flugplatz Freiburg/Breisgau GmbH, auf deren Grundlagen sie mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2026 einschließlich Verlängerungsoption bis zum 31.12.2031 unkündbar ein Nutzungsrecht auch für die maßgeblichen Bereiche hat. Die Einwenderin durfte darauf vertrauen, dass dieses Vertragsverhältnis fortbesteht und bis zum Ende der Ausübung der satzungsgemäßen Vereinszwecke genutzt werden kann. Die Entwidmung würde dies nun durchkreuzen. Ein die Belange der Anwenderin überwiegendes Interesse daran ist nicht gegeben.

2. Stadionplanung mit der fachplanungsrechtlich zugelassenen und einer Betriebspflicht unterliegenden Nutzung des VLP unvereinbar und kann dort nicht auf Kosten dieser Nutzung nachträglich hineingezwängt werden

An demselben Abwägungsfehler wie die vorgesehene Abwägung der Belange des Profi-Fußballs gegenüber dem Luftsport leidet auch die vorgesehene Beurteilung und schließlich „Wegwägung" der Sicherheitsbedenken. Diese werden zum einen zu gering eingeschätzt; zum anderen wird jedem Einwender damit gedroht, dass dann eben der Flugbetrieb zugunsten des Profi-Fußballs noch weiter zurückgedrängt werden müsse, um so die Kritiker regelrecht „mundtot" zu machen. Dies ist offensichtlich abwägungsfehlerhaft.

Die Stadionplanung ist mit der fachplanungsrechtlich zugelassenen und einer Betriebspflicht unterliegenden Nutzung des VLP unvereinbar und kann dort nicht auf Kosten dieser Nutzung nachträglich hineingezwängt werden. Neben die schwerwiegenden Sicherheitsbedenken (a.), die aerodynamische Unverträglichkeit (b.), die und die Schaffung von Hindernissen im unmittelbaren Flugplatz-Nahbereich (c.) treten baubedingte Beeinträchtigungen des Flugbetriebes (d.). Im Einzelnen gilt:

a. Fehlerhafte Beurteilung und „Wegwägung" der schwerwiegenden Sicherheitsbedenken

Mit „Belangen des Flugplatzes und der Flugsicherheit" beschäftigt sich Ziff. 5.3 in der Bebauungsplanbegründung auf S. 95 bis 112. Dort wird erkannt, dass sich das Plangebiet des neuen Fußballstadions

> „zum überwiegenden Teil auf dem planfestgestellten Betriebsgelände des VLP Freiburg befindet (S. 96 des Begründungsentwurfs). Das Gelände müsste freigestellt und die Betriebsgenehmigung geändert, zudem der Sicherheitsstreifen verringert"

werden, wozu derzeit Verfahren laufen. Zur Bewertung der wechselseitigen Auswirkungen und Beschränkungen

> „zwischen dem geplanten Fußballstadion und dem verbleibenden Teil des VLP Freiburg" seien Gutachten eingeholt worden. Der Bebauungsplan ziele mit den „durchgeführten Verfahren und Maßnahmen ... darauf ab, das Nebeneinander von Flugbetrieb und Stadion auf dem künftig verkleinerten Flugplatzgelände langfristig und sicher zu gewährleisten und die Auswirkungen auf die Flugplatznutzer ... zu minimieren".

Risiken würden in die Klassen „nicht akzeptabel", „tolerabel" und „akzeptabel" unterschieden. Für die Stadionbesucher seien Einzelrisiken und Gruppenrisiken zu unterscheiden. Es sei

> „zu beachten, dass in diesem Verfahren sehr strenge Maßstäbe zur Risikoermittlung und -vorsorge angesetzt wurden und dass dabei äußerst geringe Eintrittswahrscheinlichkeiten von Schäden oder Gefahren für Leib oder Leben zur Prüfung oder Festlegung von Gegenmaßnahmen führen".

b. Aerodynamische Unverträglichkeit

Die vorgesehenen Hochbauten, insbesondere das Stadion, sind mit der Nutzung des VLP unverträglich:

aa. Die Stadt hat das Problem zwar dem Grunde nach erkannt. Sie verweist in der Bebauungsplanbegründung darauf, dass die flugsicherheitsrelevanten Auswirkungen veränderter Strömungsverhältnisse durch den geplanten Stadionneubau mit „Windkanalversuchen" des Büros Wacker Ingenieure, Birkenfeld untersucht worden seien. Es seien

> „in Summe 18 unterschiedliche Szenarien geprüft" worden. Ergebnis sei, „dass die ermittelten lateralen und vertikalen Ablagen für Luftfahrzeuge im An-/Abflug in Bodennähe bedingt durch den Stadionbau und/oder der Universitätsbebauung sowie bereits aktuell vorliegende örtliche Gegebenheiten (Wolfsbuck) auch bei starkem Seitenwind mit signifikanten Böen (bis zu 20 kt) als unkritisch zu bewerten sind. Durch das Stadion und auch ggf. eine zusätzliche Universitätsbebauung ist kein feststellbarer, gesonderter Einfluss auf einen sicheren Flugbetrieb in Bezug auf die vertikale und laterale Kursführungsgenauigkeit im An- und Abflug in Bodennähe gegeben. Risikominderungsmaßnahmen sind hierfür nicht erforderlich".

bb. Das Gutachten baut allerdings auf einer Simulation mit einem **Modell** auf, das **nicht mehr aktuell** ist. In der zwischenzeitlich fortgeschriebenen Planung wurde das Dach erhöht und schräg gestellt. Jede Formänderung eines Versuchsaufbaus beeinflusst die Verwirbelung der Luft erheblich. Weil das Gutachten von einem nicht mehr der aktuellen Planung entsprechenden Baukörper ausgeht, kann es nicht als ordnungsgemäße Abwägungsgrundlage dienen.

c. *Unzulässige Schaffung von Hindernissen im unmittelbaren Flugplatz-Nahbereich*

Die Planung schafft zusätzlich unzulässig Hindernisse im unmittelbaren Flugplatz-Nahbereich. Dieser Konflikt wird nicht etwa gelöst, sondern fehlerhaft allein zu Lasten des VLP „bewältigt".

aa. Zum **„externen Risiko" von „Personen an der Bedarfshaltestelle der Stadtbahn"** wird auf S. 104 f. des Begründungsentwurfs ausgeführt. Hierzu werde „fachgutachterlich schlüssig empfohlen, den Flugbetrieb im Zeitraum der Abreise der Stadionbesucher, d.h. jeweils mindestens eine Stunde nach Spielende im Stadion, zu untersagen, um ein hinreichend geringes externes Risiko zu gewährleisten. Um jegliche Komplikationen auszuschließen, hat die städtische FFB GmbH zugesagt, eine Sperrung von 1,5 Stunden nach Spielende zu beantragen und vorzunehmen. Somit können auch evtl. Spielverzögerungen (wie verspäteter Anpfiff, Spielunterbrechungen usw.) aufgefangen werden. Die Umsetzung der genehmigten Ausnahme von der Betriebspflicht erfolgt durch die FFB GmbH über die in diesem Bereich übliche Bekanntmachung".

bb. Zum Risiko von **„Personen im Stadionkörper vor Ort während der Fußballspiele"** wird auf S. 105 f. des Begründungsentwurfs ausgeführt. Es liege das „Gruppenrisiko" „im Bereich erforderlicher Risikominderungsmaßnahmen, so dass „für den Zeitraum eines Fußballspiels ... aus Gutachtersicht nur das **Untersagen des Flugbetriebes**" bleibe,

> „um hinreichend geringe externe Risiken zu gewährleisten. Diese einschneidende Maßnahme ist deshalb erforderlich, da sich bei der temporär hohen Anzahl an Personen im verhältnismäßig kleinen Untersuchungszeitraum und damit resultierender hoher Personendichte eine Reduktion des Gruppenrisikos in diesen sensitiven Bereichen (oberhalb der niederländischen Grenzrisikokurven) folglich anderweitig nur durch massive Verringerung der Anzahl betroffener Personen, also durch deutlich weniger Personen innerhalb des Stadions, erreichen ließe".

Es sei daher „eine Sperrung des Flugbetriebs mindestens zwei Stunden vor Spielbeginn geboten". Zwar gebe es Möglichkeiten der Kontingentierung der Flugbewegungen oder zeitlich geringerer Sperrungen des Flugbetriebs.

„Da die Sperrung ab drei Stunden vor Spielbeginn die größte Sicherheit bietet, betrieblich eindeutig umsetzbar ist und sich zudem alle Flugplatznutzer hierauf verlässlich einstellen können, wird bei der Prüfung der Auswirkung der Flugplatzsperrung auf die Belange der Flugplatznutzer daher ein Zeitraum von drei Stunden vor Spielbeginn bis 1,5 Stunden nach Spielende zugrunde gelegt".

Zur „Umsetzung der Risikominderungsmaßnahmen beim externen Risiko" wird auf S. 106 ausgeführt:

„Die Sperrung des Flugbetriebs summiert sich auf 6,5 Stunden bei einem Fußballspiel (Anreise drei Stunden, Spielbetrieb 2 Stunden, Abreise 1,5 Stunden). Die Zeitansätze für den Spielbetrieb und die Abreise beinhalten bereits einen zeitlichen Puffer für etwaige Spielverzögerungen und –unterbrechungen. Bei sogenannten K.O.-Spielen in den Pokalwettbewerben sind zusätzliche eine potentielle Verlängerung und ein Elfmeter-Schießen bei der Sperrzeit (ca. 7,5 anstatt 6,5 Stunden) zu berücksichtigen. In den letzten Jahren fand durchschnittlich ein k.o.-Spiel pro Jahr statt. Diese zusätzliche Stunde liegt i.d.R. außerhalb der Betriebszeiten des Flugplatzes (nach 20:00 Uhr). Die Auswirkungen beschränken sich somit auf den Organflug".

Eine **somit 6,5stündige Schließung des VLP bei jedem Fußballspiel** bedeutet eine unzumutbare Beeinträchtigung des Flugbetriebs. Zu den Sicherheitsaspekten verweisen wir im Übrigen auf die Stellungnahme von Herrn Kollegen Dr. Bender für eine Reihe von Vereinen und Unternehmen sowie Einzelpersonen im vorliegenden Verfahren, die wir ebenfalls zum Gegenstand dieser Stellungnahme erheben.

3. Fehlerhafte Umweltprüfung

Die dem Bebauungsplanentwurf zugrunde liegende Umweltprüfung leidet an erheblichen Fehlern, weil die Eingriffe in Natur und Landschaft fehlerhaft behandelt und abgewogen und gegen Belange des Artenschutzes verstoßen (a.), weil zudem die Belange des Klimaschutzes nicht ausreichend beachtet sind (b.).

a. Fehlerhafte Behandlung der Eingriffe in Natur und Landschaft und des Artenschutzes

Das Stadion ist an dem vorgesehenen Standort wegen der besonderen natur- und artenschutzrechtlichen Werthaltigkeit nicht realisierbar. Die planbedingten Eingriffe in Landschaft und Natur werden im Bebauungsplanentwurf fehlerhaft behandelt. Die sich durch die Stadionplanung ergebenden Eingriffe sind insbesondere auf

S. 119 des Entwurfs eines Umweltberichts vom 03.05.2017 in der Zusammenfassung beschrieben:

> „Es kommt zum Verlust von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere mit z.T. hoher Bedeutung (z.B. Magerrasen). Insgesamt gehen ca. 20 ha bisher unversiegelter und nicht mit bestehenden Baurechten versehener Freiflächen verloren, weitere ca. 5 ha werden u.a. zu Versickerungsflächen und Verkehrsgrün umgestaltet. Damit kommt es auch zur Inanspruchnahme von Lebensräumen für einige, z.T. (stark) gefährdete Arten wie die Braunfleckige Beißschrecke."

und in den artenschutzrechtlichen Stellungnahmen präzisiert.

Zum Artenschutz heißt es auf S. 119 des Entwurfs zur Bebauungsplanbegründung, „Für die (sehr) stark gefährdeten oder vom Aussterben bedrohten Wildbienen- und Heuschrecken-Arten mit sehr spezifischen (bzw. teilw. nur unzulänglich bekannten) Habitatansprüchen verbleibt trotz dieser umfangreichen Maßnahme eine Prognoseunsicherheit, inwieweit die einzelnen Arten von den durchgeführten Maßnahmen profitieren. Ein Verlust lokaler Populationen von einzelnen dieser Arten kann nicht ausgeschlossen werden. In der Abwägung der Belange wird dieses Risiko von Seiten des Plangebers aufgrund des hohen öffentlichen Interesses an der Realisierung eines neuen Fußballstadions in Kauf genommen". Eine solche **„Abwägung" der strengen Eingriffsverbote des Artenschutzes ist unzulässig**.

Auf S. 122 f. des Entwurfs der Bebauungsplanbegründung wird außerdem ausgeführt, dass sich „im nordwestlichen Teil des Flugplatzes ... eine Nasswiese im Bereich einer weichen, bindigen Geländeauffüllung" befindet, „welche hier die durchlässigen Dreisamkiese ersetzt und für staufeuchte Bedingungen sorgt". Sie bietet Lebensraum für Seggen und Binsen sowie kriechendes Fingerkraut und weitere kennzeichnende Pflanzenarten. Hier soll eine **Ausnahme für die Beeinträchtigung artenschutzrechtlicher Verbote** erteilt und der Eingriff durch Maßnahmen an ganz anderer Stelle minimiert oder ausgeglichen werden. Ein ordnungsgemäßer Ausgleich wird indessen nicht geschaffen. Gleiches gilt für Haselmaus, Zauneidechse und Zwergfledermaus, aber auch für Dorngrasmücke, Feldschwirl, Goldammer, Neuntöter, Schwarzkehlchen und Sumpfrohrsänger. Weitere Störungen ergeben sich für Dohle und Mittelspecht.

Eingriffsausgleich und Artenschutz sind damit nicht ausreichend abgearbeitet, wie der Umweltbericht selbst einräumt:

> „Für die gefährdeten, aber artenschutzrechtlich nicht weiter zu betrachtenden Arten (u.a. einzelne Heuschrecken- und Wildbienenarten) sind dennoch z.T. erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten, die voraussichtlich trotz eines sehr umfangreichen Maßnahmenkonzeptes nicht vollumfänglich kompensiert werden können. Für die (sehr) stark gefährdeten oder vom Aussterben bedrohten Wildbienen- und Heuschrecken-Arten mit sehr spezifischen (bzw. teilw. nur unzulänglich bekannten) Habitatansprüchen verbleibt eine Prognoseunsicherheit, inwieweit diese von den durchgeführten Maßnahmen profitieren. Ein Verlust lokaler Populationen von einzelnen dieser Arten kann nicht ausgeschlossen werden."

Ein bloßes „Wegwägen" der artenschutzrechtlichen Eingriffe kommt nicht in Betracht. Vielmehr zeigt sich daran die materielle Rechtswidrigkeit des Bebauungsplanentwurfs. Dagegen war der Betrieb des VLP mit dem Lebensraum der Braunflügeligen Beißschrecke dagegen stets gut vereinbar. Auch mit anderen geschützten Tierarten, insbesondere Kiebitz, Haselmaus, Wildbienen, Beißschrecke, Feldhase, Dohlen, Falken und Gottesanbeterin, dazu kommen viele geschützte Pflanzen und der Magerrasen, hat sich eine Art faktische „Symbiose" entwickelt. Die bisherige Nutzung hat alle diese geschützten Arten nie beeinträchtigt, sondern ihre Fortexistenz sicher gestellt. Der **Stadionbau wäre dagegen ein artenschutzrechtlich unzulässiger und deswegen gesetzlich verbotener Eingriff. Er muss daher unterbleiben.**

b. Fehlerhafte Behandlung der Belange des Klimaschutzes

Das Stadion kann an der vorgesehenen Stelle auch wegen der Belange des Klimaschutzes nicht realisiert werden. Dies folgt schon aus dem vorgesehen Standort des Stadions in einer **Frischluftschneise**, deren Bebauung nach einem Klimagutachten aus dem Jahr 2003 noch ausgeschlossen war. Es ist nicht ersichtlich, weswegen die damaligen sachverständigen Festlegungen nun nicht mehr gelten sollen. An der Situation gegenüber damals hat sich nichts geändert oder verbessert, da der Klimawandel sogar noch zu einer Temperaturerhöhung im Stadtgebiet und zu einer Zunahme der NO_x-Werte und CO_2-Werte führt. Im Gegenteil: Durch die laufende Versiegelung von grünen Flächen im bebauten Bereich in Freiburg zur Beseiti-

gung der Wohnungsnot entsteht aus Sicht der Klimaforscher „ein Hot-Spot nach dem anderen". Die alljährlichen Temperaturrekorde und nahezu ebenso häufigen „Jahrhundert"-Sommer zeigen, dass schon die Bestandsituation aufs Äußerste angespannt ist.

Die Ausführungen in der Zusammenfassung des Umweltberichts auf S. 120 sind dazu nicht ausreichend:

> „Die von Bebauung freigehaltenen Flächen begünstigen das bodennahe Durchdringen der Windströmung, sodass es lediglich zu Einschränkungen der Durchlüftung im direkten Nahbereich der Bebauung kommt. Die geplanten Baumpflanzungen mildern durch den Schattenwurf die Erwärmung von Oberflächen und bodennaher Lufttemperatur. Die großflächigen Freibereiche vermeiden die Ausbildung eines flächenhaften Überwärmungsbereichs."

Die Ausführungen des **Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH & Co. KG**, „Stadtklimatische Aussagen zu möglichen Standorten des SC-Stadions am Flugplatz Freiburg i.Br. für die aktualisierte Planung", Karlsruhe 2016, ergeben tagsüber eine „übergeordnete Belüftungsfunktion für umliegende Siedlungen", nachts dagegen nicht. Dies soll „in den Strahlungsnächten ... aus den Mess- und Simulationsdaten im Bereich des Flugplatzgeländes" folgen (S. 1 des Gutachtens), weil es dort „keine homogene und gerichtete bodennahe Windströmung" gebe. Die **Perspektive des Gutachtens ist lokal zu beschränkt**, wie sich auf S. 4 zeigt, auf der ausgeführt wird, dass „der verbleibende, über 50 m breite und großteils vegetationsbestandene Freibereich (einschließlich der Bahnanlage) zwischen der Mooswaldsiedlung und dem geplanten Universitätspark hier ... die Ausführung eines flächenhaften Überwärmungsbereichs" vermeidet. Die Fragestellung der Auswirkungen für den eigentlichen Innenstadtbereich wird mit dieser Perspektive vernachlässigt, aber schon im Folgesatz der Zusammenfassung des Gutachtens als bloße Behauptung ohne Begründung aufgestellt. Dies reicht nicht aus. Der **Untersuchungsraum ist viel zu klein**.

Die Aussagen sind einerseits inhaltlich zu bezweifeln, da unklar bleibt, weswegen die tags festgestellte Funktion nachts nicht gelten soll. Es fehlt andererseits **ein aktuelles Gutachten** zum Einfluss der Bebauung mit dem Stadion **auf das gesamte Stadtklima** in Freiburg in Bezug auf Temperaturerhöhung und Erhöhung der Schadstoffe. Stadtklimatische Belange des Allgemeinwohls würden so verletzt.

Zu den Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie den Artenschutz und Umweltbelangen im Übrigen verweisen wir auf die Stellungnahme von Herrn Rechtsanwalt Dr. Finger für die Bürgerinitiative und erheben den Inhalt der dortigen Stellungnahme ausdrücklich zum Inhalt auch der vorliegenden Stellungnahme.

4. Fehlerhafte Prognose über die Einschränkung der Betriebspflicht und Betriebsgenehmigung des VLP

Zu der Frage der **Einschränkung der Betriebspflicht und Betriebsgenehmigung des VLP** ist maßgeblich, dass diese Fragestellungen im vorliegenden Verfahren gar **nicht Abwägungsgegenstand** sind. Die Bebauungsplanbegründung führt dazu auf S. 106 aus:

> „Die unter Ziff. 5.3.2.1 und 5.3.2.2 dargestellten Risikominderungsmaßnahmen werden bei dem künftigen Betrieb des Flugplatzes berücksichtigt. Die Umsetzung erfolgt über ein Verfahren zur Befreiung von der Betriebspflicht gem. § 45 Abs. 3 LuftVZO. Die städtische FFB GmbH wird den entsprechenden Antrag stellen. Die Landesluftfahrtbehörde sieht aus luftverkehrsrechtlicher Sicht keine Hindernisse. Auf dieser Grundlage gehen die Stadt und die FFB GmbH prognostisch von einer Genehmigung aus".

Entgegen der dem Bebauungsplanentwurf zugrunde liegenden Annahmen **kann die Betriebspflicht des VLP luftverkehrsrechtlich nicht wunschgemäß zugunsten des Stadionbetriebs eingeschränkt werden**. Wir haben dies schon mit Schriftsatz vom 21.11.2016 am Regierungspräsidium geltend gemacht. Maßgeblich ist, dass entgegen des begonnenen Verfahrens eine Planfeststellung und kein bloßes Plangenehmigungsverfahren erforderlich ist (a.), dass die Planrechtfertigung fehlt (b.) und dass in diesem Verfahren ebenso wie im vorherigen Bebauungsplanaufstellungsverfahren schwerwiegende Abwägungsfehler vorliegen, die das Grundgerüst der Abwägung betreffen (c.):

a. Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens nach § 8 LuftVG

Die beantragte Teilentwidmung bedarf entgegen der Auffassung der Antragsteller eines Planfeststellungsverfahrens nach § 8 LuftVG.

Vgl. Wysk, Konsensuale Konfliktbewältigung in der luftrechtlichen Projektplanung, ZLW 2003, 602, 620 mit Verweis auf die umfassende Gestaltungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses.

aa. Keine gesamte Stilllegung, sondern Teilentwidmung, die besonders schwere Konflikte mit dem Flugplatzbetrieb im Übrigen hervorruft

Soweit die dortige Antragsbegründung auf S. 3 f. behauptet, es sei Urteilen des OVG Berlin-Brandenburg vom 12.02.2007 – 12 A 2.05 und 9.06 (Aufgabe des Verkehrsflughafens Berlin-Tempelhof) zu folgen, wonach die Stilllegung eines Flugplatzes keines Planfeststellungsverfahrens bedürfe, kann dies hier nicht herangezogen werden. Denn der vorliegende Fall liegt anders: Hier soll keine gesamte Stilllegung zur Verlagerung an eine andere Stelle im Stadtgebiet wie in Berlin, sondern eine Teilentwidmung erfolgen, die besonders schwere Konflikte mit dem dadurch beeinträchtigten Flugplatzbetrieb hervorruft.

Deren Bewältigung kann anders als bei einer vollständigen Flughafenentwidmung nicht in einer bloßen Abwägungsentscheidung über die Entwidmung erfolgen, sondern bedarf der Durchführung eines vollständigen Planfeststellungsverfahrens.

Eine antragsgemäße Entscheidung wäre deswegen schon formell rechtswidrig. Insofern greift auch die auf S. 4 der Antragsbegründung geäußerte Rechtsauffassung zu kurz, private Dritte hätten „grundsätzlich keinen Anspruch auf Durchführung eines bestimmten Verfahrens, auch nicht eines Planfeststellungsverfahrens". Zwar haben private Dritte grundsätzlich keinen Anspruch auf Durchführung eines bestimmten Verfahrens. Da in dem Planfeststellungsverfahren eine umfassende Abwägung der Rechte aller privaten Dritten, auch der Einwenderin erfolgen muss, ist für die Rechtswidrigkeit und das darauf gerichtete **subjektive öffentliche Recht maßgeblich, dass eine antragsgemäße Entscheidung abwägungsfehlerhaft** wäre. Der Durchführung eines bloßen Entwidmungsverfahrens steht also auch das Recht der Einwenderin auf ordnungsgemäße Abwägung ihrer Rechte entgegen.

bb. Vorgelegtes Rechtsgutachten

Die Auffassung der Entbehrlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens lässt sich auch nicht auf die „rechtliche Stellungnahme zu Fragen der verfahrensrechtlichen Ausgestaltung und zur Planrechtfertigung der Verlegung der Segelfluglandebahn des Flugplatzes Freiburg und anderer Maßnahmen zu Realisierung eines Fußballstadions" von Prof. Reidt/Dr. von Landwüst stützen. Denn diese erkennt auf S. 7 ausdrücklich an, es sei

„davon auszugehen, dass durch die Verlegung der Segelflugbahn die Belange der das Segelfluggelände nutzenden Privatpersonen und Vereine berührt werden. Die durch den Bau des Fußballstadions erforderlich werdende Verlegung der bestehenden Segelfluglandebahn löst einen Konflikt aus, der nicht ungelöst bleiben kann".

Vgl. Bay VGH, Urteil vom 20.05.2003 – 20 A 02.40015 u.a., juris Rn. 94.

Zwar wird durch die Neuanlage einer Segelflugbahn die Nutzbarkeit des Flugplatzes Freiburg für Segelflieger nach wie vor gewährleistet. Nicht von vornherein ausgeschlossen werden kann jedoch, dass die neu anzulegende Bahn gegenüber der bestehenden Bahn nachteiliger ist und Segelflugsport am Flugplatz Freiburg nicht wie bisher ausgeübt werden kann. Dies spricht dafür, dass es für die Zulassung der Neuanlage der Segelflugbahn eine Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf. ... Anderes würde gelten, wenn mit den Betroffenen eine Vereinbarung im Sinne von § 74 Abs. 7 Satz 2 Nr. 2 VwVfG geschlossen würde."

b. Fehlende Planrechtfertigung

Für eine antragsgemäße Entscheidung fehlt die erforderliche Planrechtfertigung. Der Entwidmungsantrag bezieht sich darauf, dass die beantragte Entscheidung erst wirksam werden soll, wenn die erste Auslegung des Bebauungsplans „Neues Stadion am Flugplatz, Nr. 2-74" abgeschlossen sei, frühestens am 30.06.2017. Er sieht dies als ein Entgegenkommen gegenüber den Segelfliegern und Fallschirmspringern an, die künftig die Möglichkeit zur Ausübung ihres Sports verlieren. Die rechtlichen Zusammenhänge werden damit grob verkannt: Die Stadt Freiburg ist aufgrund der ihr zustehenden Planungshoheit auch nach Durchführung der öffentlichen Auslegung gem. § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB frei, einen Bebauungsplan zu erlassen oder nicht zu erlassen. Eine darauf gerichtete Verpflichtung könnte nicht begründet werden. Sie kann das Bebauungsplanaufstellungsverfahren jederzeit einstellen. Ein

Zeitpunkt nach der ersten Auslegung stellt in dieser Hinsicht keine Zäsur und damit auch keinen geeigneten Anknüpfungspunkt für eine angebliche Planrechtfertigung dar. Diese besteht heute und auch zu dem von dem Antrag erwähnten Zeitpunkt nicht.

Im Übrigen fehlt die Planrechtfertigung schon deswegen, weil das Stadion nicht neben dem Verkehrslandeplatz realisiert werden kann. Dem steht sowohl die oben dargelegte besondere natur- und artenschutzrechtliche Werthaltigkeit der Fläche als auch der dargelegte nicht auszuräumende Nutzungskonflikt mit dem Verkehrslandeplatz entgegen.

c. *Abwägungsfehler*

Eine antragsgemäße Entscheidung litte zudem an schwerwiegenden Abwägungsfehlern, weil sich der politische Wille der Kommune einschließlich der ihr zustehenden kommunalen Planungshoheit nicht gegenüber einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss durchzusetzen vermag.

Für die Belange der Einwenderin und des Flugsports verweisen wir auf die obigen Darlegungen. Abwägungsfehlerhaft ist jedoch auch die Überhöhung der gemeindlichen Planungshoheit gegenüber der bestehenden Planfeststellung für den VLP Freiburg: Für diesen besteht ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss mit der Zulassung von Motor- und Segelflug sowie Fallschirmspringen, in die die kommunale Planung nachträglich durch anderweitige Inanspruchnahme des Raums eingreifen will. Die in einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zum Ausdruck kommenden und unverändert gültigen **überörtlichen Belange des Luftverkehrs einschließlich des Luftsports gehen örtlichen Belangen der kommunalen Planungshoheit (hier Stadionbau) grundsätzlich vor**. Diese Wertung findet in **§ 38 BauGB** ihren Ausdruck. Dies gilt umso mehr, als die Antragsbegründung keinen einzigen materiellen Belang zu benennen weiß, der für den Stadionbau am Flugplatz spricht, außer ihres politischen, durch einen Bürgerentscheid gestützten Willens. Woraus aus einer solchen bloßen politischen Entscheidung ein überwiegendes öffentliches Interesse an dem Eingriff in den Luftverkehr folgen

soll, ist unerfindlich. Ein sachlicher Grund für den Stadionbau gerade an dieser Stelle wird nicht gegeben. Es gibt ihn auch nicht. Die bisherige „Alternativenprüfung" ist dafür nicht ausreichend. Denn sie setzt den Bedarf für einen Stadionneubau schon voraus, ohne ihn zu ermitteln und zu gewichten, was im vorliegenden Fall gegenüber den Belangen der Einwenderin aber erforderlich wäre.

Von der kommunalen Planungshoheit geschützte örtliche Projekte vermögen sich gegen eine bestandskräftig planfestgestellte Nutzung nur dann durchzusetzen und zu einer Entwidmung führen, wenn für die planfestgestellte Nutzung kein Bedarf mehr besteht, etwa nach einem Bedarfswegfall wie bei nicht mehr genutzter Verkehrsinfrastruktur. Im vorliegenden Fall hat sich aber weder der Bedarf für den Segelflug noch für das Fallschirmspringen erledigt. Diese Sportarten werden unverändert auf dem Verkehrslandeplatz betrieben. Die Überplanung der überörtlichen, voll in Gebrauch stehenden Infrastruktur durch Bebauungsplan zugunsten eines ganz anderen, nur örtlichen Vorhabens scheidet aus.

5. Vorzuziehende „Spiegelvariante"

Die Alternativenprüfung ist fehlerhaft, weil der sich aufdrängenden „Spiegelvariante" der Vorzug gegeben werden muss. Das SC Stadion sollte also nicht im Wolfswinkel, sondern genau auf der anderen Flugplatzseite hinter dem Möbelhaus XXXLutz gebaut werden. Der Standort läge damit doppelt so weit weg von den lärmempfindlichen Wohnhäusern der Mooswaldsiedlung und auch nicht mehr in der Hauptwindrichtung der Start- und Landebahn des VLP. Sowohl die Immissions- als auch die Flugsicherheits- und die klimatischen Konflikte wären gelöst, der VLP wäre nicht mehr beeinträchtigt. Die geplante Stadionhaltestelle an der Madison Allee könnte entfallen; auch die dadurch ausgelösten Konflikte wären beseitigt. Auf dem VLP müssten dafür die Gebäude verlegt werden; seine Funktionen bleiben jedoch aufrecht erhalten. Die Alternative wurde bislang gar nicht untersucht, drängt sich aufgrund ihrer weit überwiegenden Vorteile jedoch auf.

C.

Ergebnis und Antrag

Es wird daher beantragt, das Bebauungsplanaufstellungsverfahren in der vorliegenden Form einzustellen und von der Ansiedlung des Stadions in unmittelbarer Nähe des VLP Abstand zu nehmen. Hierfür ist die sich aufdrängende „Spiegelvariante" zu verfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

- Dr. A. Kukk -

Rechtsanwalt

T:\hf\2017\17_august\stadt freiburg-bplan fussballstadion plan nr. 2-74 4.8..docx