

13. Änderung des Flächennutzungsplans 2020 - Stadtbahn Messe

Begründung

(Fassung vom 16.03.2018)

1. Lage des Plangebiets

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Brühl zwischen den beiden Kreuzungspunkten Emmy-Noether-Straße/Madisonallee/Georges-Köhler-Allee und Madisonallee/Hermann-Mitsch-Straße/Engesserstraße. Es wird im Westen durch die 11. Fakultät der Universität, im Nordwesten durch den Flugplatz Freiburg, im Norden durch ein Sondergebiet für großflächigen, nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel und im Südosten durch die Messe Freiburg und die ihr zugeordneten Parkplätze begrenzt. Ebenfalls nach Südosten hin befindet sich eine Grünfläche.

2. Anlass und Zielsetzung

Mit der Stadtbahn Messe soll insbesondere die ÖPNV-Erschließung der Messe Freiburg, des Industriegebietes Nord und der 11. Fakultät der Universität Freiburg rechtlich gesichert werden. Auch für den geplanten Neubau eines Fußballstadions am Flugplatz soll die Stadtbahn Messe nunmehr eine Erschließungsfunktion übernehmen.

In der aktuellen Fassung des Flächennutzungsplans (FNP) 2020 in der Fassung der 11. Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) 2020 vom 05.06.2015 ist für das Plangebiet der im Rahmen der 4. Änderung des FNP 2020 geänderte Trassenverlauf für die Verlängerung der Stadtbahn Messe dargestellt. Die Trasse verläuft vom oben genannten Kreuzungspunkt Emmy-Noether-Straße/Madisonallee/Georges-Köhler-Allee - entlang der Emmy-Noether-Straße - entlang der Parkplatzflächen der Messe - zur ebenfalls oben genannten Kreuzung Madisonallee/Hermann-Mitsch-Straße/Engesserstraße. Die Wendeschleife befindet sich auf der als P+R-Platz dargestellten Verkehrsfläche nördlich des Messegeländes.

Nach der ursprünglichen Planung im Rahmen des FNP 2020 verlief die Trasse für die Stadtbahn zunächst entlang der Madisonallee flugplatzseitig bis zur Messe. Diese Planung wurde mit der 4. Änderung des FNP 2020 abgeändert. Anlass der Verlegung der Trasse in der 4. Änderung des FNP 2020 war ein möglicher Konflikt mit der Start- und Landebahn des Flugplatzes Freiburg. Mit dem zugehörigen Bebauungsplan Stadtbahn Messe mit Ausgleichsflächen in Lehen, Plan 5-96, wurde die aktuelle Trassenführung der Stadtbahn entlang des Messegeländes konkret festgesetzt. Nach Rechtskraft dieses Plans wurde jedoch die Bewilligung von Zuschüssen durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur mit einer Vielzahl von baulichen Auflagen verbunden, wie etwa eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Madisonallee auf unter 50 km/h oder eine Schrankenanlage zur Absicherung der Gleisquerung. Diese Auflagen stehen jedoch in Widerspruch mit den verkehrlichen Anforderungen und Zielsetzungen der Stadt Freiburg.

Um eine Umsetzung der mit den Zielen und Anforderungen der Stadt Freiburg nicht verträglichen Forderungen zu vermeiden, hat der Gemeinderat die Verwaltung beauftragt, eine Änderung der Trassenführung vorzubereiten, die im Wesentlichen der alten Variante vor der 4. Änderung des FNP 2020 entspricht. Die Stadtbahnstrecke soll hierbei westseitig entlang der Madisonallee von der Technischen Fakultät bis zur Wendeschleife an der Hermann-Mitsch-Straße geführt

werden. Die Konflikte mit der Start- und Landebahn können nach erneuter Prüfung ausgeräumt werden (vgl. Pkt. 3).

Entsprechend wurde die 1. Änderung des Bebauungsplans Stadtbahn Messe mit Ausgleichflächen in Lehen, Plan Nr. 5-96a, eingeleitet. Die vorliegende 13. Änderung des Flächennutzungsplans 2020 Stadtbahn Messe im Parallelverfahren ist zur Umsetzung dieser Planung erforderlich.

3. Alternativen der Planung

Die Trassenfestlegung ist das Ergebnis einer eingehenden Alternativenprüfung.

Zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung im Allgemeinen und insbesondere der Erschließung der Stadtquartiere entlang der Breisacher Straße und Berliner Allee sowie im Bereich der Technischen Fakultät, Messegeländes und des angrenzenden Industriegebiets Nord, ist es städtisches Ziel, die Stadtbahn bis zur Messe zu bauen. Dieses Vorhaben trägt maßgeblich zur städtischen Entwicklung in dem vorgenannten Gebiet bei. Aufgrund der nachweislich hohen Bedeutung für die verkehrliche Erschließung wurde dieses Stadtbahnprojekt bereits vor vielen Jahren in das sogenannte Bundes-GVFG-Förderprogramm aufgenommen.

Bereits im Jahr 2007 haben die Stadt Freiburg und die Freiburger Verkehrs AG (VAG) eine eingehende Alternativenprüfung der unterschiedlichen Stadtbahntrassenführungen vorgenommen. Die Vorzugsvariante war und ist Grundlage der 13. Änderung des Flächennutzungsplans 2020 und des parallelen Bebauungsplans. Auf dieser Grundlage wurde der erste Abschnitt bis zur Technischen Fakultät der Universität Freiburg gebaut und im Jahr 2015 in Betrieb genommen.

Der weitere Streckenverlauf wurde zurückgestellt. Denn mit der Genehmigung der Querung der Stadtbahn über die Madisonallee auf der so genannten freien Strecke (das heißt deutlich außerhalb von Straßenkreuzungen) durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg und die damit verbundenen Auflagen, die zu einer erheblichen Leistungsreduktion der verkehrlich wichtigen Madisonallee geführt hätten, hatten sich die Randbedingungen und die Bewertung der einzelnen Kriterien und Zielsetzungen nochmals grundlegend gegenüber dem Jahr 2007 geändert. Dies umso mehr, da mit dieser Leistungsreduktion ein unmittelbarer Zielkonflikt mit dem Ausbau der B 3-Umfahrung Zähringen mit Vollanschluss an das Industriegebiet Nord und der Verkehrsführung über die Achse Zinkmatten - Engesserstraße – Madisonallee - Berliner Allee besteht.

Im Weiteren hat die Bedeutung der Verknüpfung der Stadtbahn mit den regionalen und überregionalen Buslinien enorm an Bedeutung gewonnen, so dass an der Endhaltestelle eine ausreichend leistungsfähige Bus-/Stadtbahnumsteiganlage realisiert werden kann.

Entsprechend der bereits im Jahr 2007 eingehend geprüften Alternativen kann im Wesentlichen zwischen den Alternativen unterschieden werden, die von der Haltestelle Technische Fakultät auf der Seite der Technischen Fakultät und des

Flugplatzes entlang Madisonallee bis zur Endhaltestelle führen und den Alternativen, die von der Haltestelle Technische Fakultät auf der Messeseite zur Endhaltestelle geführt werden.

Aus verkehrlicher Sicht (ÖPNV-Erschließungswirkung und Attraktivität) stellte bereits im Jahr 2007 die Trassenführung von der Technischen Fakultät flugplatzseitig entlang der Madisonallee zur Endhaltestelle die Vorzugsvariante dar (sogenannte Variante 0 gemäß Drucksache VK-07/016). Diese Variante wurde jedoch damals unter Berücksichtigung der Thematik der Flugsicherheit zugunsten der im Bebauungsplan Nr. 5-96 festgesetzten Trassenführung entlang der Emmy-Noether-Straße und über das Messegelände aufgegeben. Eine eingehende gutachterliche Prüfung und Beurteilung der Flugsicherheit erfolgte damals nicht.

Die Vorteile der ursprünglichen Trassenalternative flugplatzseitig entlang der Madisonallee (vgl. Variante 0 entsprechend der Drucksache VK-07/016) sind aufgrund der erweiterten Zielsetzung (Ausbau der B3-Umfahrung Zähringen und leistungsfähige Bus-/Stadtbahnumsteiganlage) sowie unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklungen insbesondere auch im Bereich der Technischen Fakultät und entlang der Hermann-Mitsch-Straße gegenüber den alternativen Varianten heute noch höher zu beurteilen als im Jahr 2007.

Die gewählte Trassierung bietet gegenüber den messeseitigen Trassierungen insbesondere folgende Vorteile:

- Es ist nur eine Gleisquerung der stadteinwärts führenden Madisonallee-Fahrbahn im unmittelbaren Nahbereich einer Straßenkreuzung erforderlich. Die Leistungsfähigkeit der Madisonallee wird nur sehr minimal beeinflusst.
- Die Länge der Stadtbahntrasse kann deutlich reduziert werden und in der Folge können Kosten und Fahrzeit reduziert werden.
- Die Endhaltestelle kann ohne erhebliche Reduktion der Leistungsfähigkeit der Madisonallee auf dem freien Grundstück nördlich der Madisonallee gegenüber der Messe gebaut werden. Diese kann als leistungsfähige Bus-/Stadtbahnumsteiganlage hergestellt werden. Im Weiteren kann diese auch für seltene Großveranstaltungen wie z. B. Konzerte auf dem Messegelände dimensioniert werden. Für den regulären Messebetrieb kann im Nahbereich der bestehenden Straßenkreuzung eine Fußgängerquerung für das höhere zu erwartende Fußgängeraufkommen so erweitert werden, dass hiermit eine direkte Fußwegeverbindung zwischen der Stadtbahnhaltestelle und der Messe geschaffen wird. Dies hat nur sehr geringe Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Madisonallee.
- Die Stadtbahn wird unmittelbar entlang einer wichtigen Verkehrsachse geführt und ermöglicht somit heute und künftig eine bestmögliche Erschließung aller angrenzenden Flächen.
- Auch in Bezug auf die neu hinzugekommenen Planungen zur Errichtung eines Fußballstadions am Flugplatz bietet die Stadtbahntrasse entlang der Madisonallee eine deutlich verkehrssicherere und leistungsfähigere Erschließungsfunktion.

Deshalb haben die Stadt Freiburg und die VAG eingehend die Auswirkungen der Stadtbahnlinie und des Stadtbahnbetriebs auf die Flugsicherheit gutachterlich untersuchen und beurteilen lassen. Aufgrund der vorliegenden Gutachten zeigt

sich, dass der Flugplatz als Verkehrslandeplatz weiterhin betrieben werden kann und der Flugbetrieb nur an Spieltagen im geplanten SC-Stadion unterbrochen werden muss.

4. Inhalt der 13. FNP-Änderung Stadtbahn Messe

Die aktuelle Darstellung der Trasse der Stadtbahn Messe östlich der Madisonallee entlang des Messegeländes wird aufgegeben. Stattdessen wird die Trasse westlich der Madisonallee, parallel der Straße, geführt. Die auch bisher geplante Wendeschleife wird in ihrer Ausformung geändert und den aktuellen Planungen angepasst. Sie bleibt jedoch im Wesentlichen an ihrem Standort, einem P+R-Parkplatz mit überlagernder Darstellung von Freiflächen-Photovoltaik, unverändert. Zur Vermeidung von Auswirkungen auf den angrenzenden Betrieb des Flugplatzes Freiburg wird gleichzeitig zum Bebauungsplan sowie FNP-Änderungsverfahren ein Plangenehmigungsverfahren für die Anpassung des Sicherheitsstreifen (Genehmigung vom 19.02.2018 liegt vor) und für die Anpassung des Segelfluggeländes zur Entflechtung des Flugplatzverkehrs vorgenommen. Zudem werden im Rahmen des Bebauungsplans Regelungen getroffen werden, die eine Verträglichkeit des Flugplatzbetriebs mit dem Stadtbahnbetrieb sicherstellen.

Die 13. Änderung des FNP 2020 erfolgt nach § 8 Abs. 3 Satz 1 BauGB im Parallelverfahren zur planfeststellungersetzenden 1. Änderung des Bebauungsplans "Stadtbahn Messe mit Ausgleichsflächen in Lehen", Plan-Nr. 5-96a.

Dieser Bebauungsplan präzisiert mit seinen Festsetzungen die Darstellung des Flächennutzungsplans. Über die Lage der Stadtbahntrasse hinaus werden im Bebauungsplan die Lage und Abmessungen der Haltestellen und weitere Details festgesetzt. Mit den vorgesehenen Maßnahmen für den Luftverkehr (Einrichtung der „FATO“ für Rettungs- und Einsatzhubschrauber, Sperrung des VLP während der vorgesehenen Zeitfenstern usw.) bestehen für diese Einrichtungen keine unlösbaren Probleme.

5. Ergebnis aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Während der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB sind durch die Öffentlichkeit einschließlich der Bürgervereine, (Umwelt-) Verbände und sonstiger Träger privater Belange 4 Stellungnahmen eingegangen. Durch Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind in der Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB insgesamt 11 Stellungnahmen eingegangen.

Insbesondere zu folgenden Themenfeldern wurden die eingegangenen Stellungnahmen abgegeben:

- Alternativen der Planung in Bezug auf die Trassenführung.
- Die Gewährleistung der Flugsicherheit und ein mögliches Gefährdungsrisiko der Stadtbahnnutzer durch den Flugbetrieb.
- Die grundsätzliche Planungserfordernis.

Bei Stellungnahmen, die nicht die 13. Änderung des Flächennutzungsplans betreffen - wie z.B. der konkrete Standort der Haltestellen oder das neue Fußballstadion - wurde auf das parallele Bebauungsplanverfahren bzw. auf das Bauleitplanverfahren zum neuen Fußballstadion verwiesen.

Ein großer Teil der Stellungnahmen brachte Anregungen vor, die zurückzuweisen sind. Im Weiteren brachte ein relevanter Teil der Stellungnahmen keine Anregungen vor (vgl. Anlage 4 der Drucksache G-18/110).

6. Vereinbarkeit mit der Regionalplanung und Raumordnung

Als relevante Festlegungsinhalte der Landes- und Regionalplanung in Bezug zu dieser Planung sind vor allem der Stärkung einer umweltverträglichen Mobilität durch den Ausbau des ÖPNV im Landesentwicklungsplan 2002 (G 4.1.1 und Z / G 4.1.16) sowie die Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV im Regionalplan Südlicher Oberrhein in seiner rechtsgültigen Fassung vom 22.09.2017 zu nennen.

Die Zielsetzung der 13. Änderung des FNP 2020 Stadtbahn Messe entsprechen den genannten regionalplanerischen und landesplanerischen Zielsetzungen. Durch die Umsetzung der Erweiterung der Stadtbahn Messe kann eine Verbesserung bzw. Stärkung des ÖPNV im Bereich der Messe Freiburg sowie der Anschluss des Gewerbegebiets Nord an den Schienennahverkehr erreicht werden. Hierdurch kann insgesamt auch die Attraktivität des ÖPNV in Freiburg gestärkt werden.

7. Abwägungsrelevante Belange

Vereinbarkeit mit dem Flugplatzbetrieb/ Belange der Flugsicherheit

Die Darstellung der Verkehrsfläche der Trasse der Stadtbahn Messe fiel teilweise in den planfestgestellten Bereich der Fläche des Verkehrslandeplatzes (VLP) Freiburg. Dieser Bereich wurde daher in einem gesonderten luftverkehrsrechtlichen Verfahren freigestellt. Jedoch grenzt das Plangebiet auch weiterhin direkt an den planfestgestellten Bereich des Verkehrslandeplatzes an. Aufgrund der direkten Nachbarschaft der dargestellten Verkehrsanlagen und des Flugplatzgeländes sind bei einer Umsetzung des Vorhabens Konflikte im Vorhinein zu ermitteln, nach Möglichkeit auszuschließen bzw. die Risiken zu minimieren.

Im Rahmen des parallel betriebenen Bebauungsplanverfahrens Nr. 5-96a wurden deshalb umfangreiche Gutachten zur Flugsicherheit in Zusammenhang mit der Stadtbahnplanung in Nachbarschaft zum Verkehrslandeplatz Freiburg erstellt. Im Wesentlichen wurden dabei die Reduzierung des Hindernisstreifens am Flugplatz, die Einhaltung der Hindernisbegrenzungsflächen, die Auswirkungen auf Belange der Flugplatznutzer sowie das Gefährdungspotenzial bei der Ansammlung größerer Menschenmengen im Bereich der künftigen Stadtbahnhaltestelle für das Stadion sowie im Stadion selbst untersucht.

Externes Risiko

Der Neubau eines Fußballstadions bedingt auch – entsprechend den städtebaulichen Zielsetzungen – die Erschließung dieses Gebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Hierzu dient u.a. die Stadtbahn Messe mit einer Stadtbahn-Haltestelle (bestehend aus einem Regelbahnsteig und zwei Bedarfsbahnsteigen sowie entsprechenden Wartebereichen) für das neue SC Stadion südlich des Flugplatzes in Verlängerung der Mittellinie der Start-/Landebahn im Süden vorgesehen. Auf diesen Wartebereichen sind größere Menschenansammlungen im Rahmen des Stadionbetriebs zu erwarten.

Hinsichtlich der Gefährdung von Personengruppen (sog. Gruppenrisiko) ist festzustellen, dass das Risiko in einem Bereich liegt, in dem Risikominderungsmaßnahmen erforderlich sind. Infolgedessen wird durch die städtische FFB GmbH zugesagt, eine Sperrung von 1,5 Stunden nach Spielende zu beantragen und vorzunehmen.

Auch wurde das externe Risiko während eines Fußballspiels sowie bei der Anreise der Fans gutachterlich untersucht. Für das Gruppenrisiko liegt die Risikoexposition im Bereich erforderlicher Risikominderungsmaßnahmen. Aus Gutachtersicht ist das Untersagen des Flugbetriebs vor und während eines Fußballspiels notwendig, um hinreichend geringe externe Risiken zu gewährleisten. Da die Sperrung ab 3 Stunden vor Spielbeginn die größte Sicherheit bietet, betrieblich eindeutig umsetzbar ist und sich zudem alle Flugplatznutzer hierauf verlässlich einstellen können, wird dies als Risikominderungsmaßnahme vorgesehen.

Die Sperrung des Flugbetriebs summiert sich damit auf 6,5 Stunden bei einem Fußballspiel (Anreise 3 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 KO-Spielen in den Pokalwettbewerben sind zusätzlich eine potentielle Verlängerung und ein Elfmeterschießen bei der Sperrzeit (ca. 7,5 anstatt 6,5 Stunden) zu berücksichtigen. Diese zusätzliche Stunde liegt i.d.R. außerhalb der Betriebszeiten des Flugplatzes.

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. In Abstimmung mit der zuständigen Luftfahrtbehörde ist eine Befreiung von der Betriebspflicht nach § 53 Absatz 1 in Verbindung mit § 45 Absatz 3 LuftVZO zulässig als dies zur Risikominderung erforderlich ist. Der Status als Verkehrslandeplatz wird dadurch nicht berührt, da der Flugplatz weiterhin dem allgemeinen Verkehr im Sinne des § 49 Absatz 2 Nummer 1 LuftVZO dient.

Auf dieser Grundlage gehen die Stadt und die FFB GmbH prognostisch von einer Genehmigung aus. Damit ist die Planung mit den Anforderungen an die Flugsicherheit vereinbar. Die Umsetzung der genehmigten Ausnahme von der Betriebspflicht erfolgt durch die FFB GmbH über die in diesem Bereich übliche Bekanntmachung als sogenanntes NOTAM (Notice(s) to Airmen) sind Anordnungen und Informationen über temporäre oder auch permanente Änderungen der Aero-

nautical Information Publication (AIP), die für einen geordneten, sicheren und flüssigen Flugverkehr wichtig sind).

Auswirkungen auf die Belange der Flugplatznutzer

Die Auswirkungen auf die Flugplatznutzer wurden ebenfalls detailliert ermittelt. Bei der Ermittlung der Ausfallzeiten wurden sowohl die 1. als auch die 2. Bundesliga, als auch die sonstigen Spiele und die dafür vorgesehenen Anstoßzeiten (DFB-Pokal, Europa und Champions-League, Vorbereitungs- und Freundschaftsspiele etc.) berücksichtigt.

- Gewerbliche und private Flugplatznutzer

Die Ausfallzeiten für die privaten sowie gewerblichen Flugplatznutzer würden sich, bei 6,5 Stunden Sperrzeit (7,5 Stunden bei K.-o.-Spielen) für die Flieger in der 1. Liga auf 2,76 % (bei durchschnittlich 21 Fußballspielen pro Jahr) und in der 2. Liga auf 2,90 % der Betriebszeiten des Verkehrslandeplatzes belaufen. Es ist daher davon auszugehen, dass an den weit überwiegenden Tagen und Wochenendtagen im Jahr der Flugbetrieb ungestört durchgeführt werden kann, da diese Tage keine Spieltage sind.

In Bezug auf die von Seiten der Flugplatznutzer besonders kritisch zu betrachtenden Ausfallzeiten an Wochenenden ist bei 21 Spieltagen festzustellen, dass von den insgesamt 104 Wochenendtagen (52 Samstage und 52 Sonntage) jährlich maximal an 17 Tagen Ausfallzeiten zwischen 1,5 Stunden und 6,5 Stunden zu erwarten (entspricht ca. 16 % aller Wochenendtage) sind. Im Sommer (April bis einschließlich Oktober, 62 Wochenendtage) betreffen die zwischen 1,5- und 6,5-stündigen Ausfallzeiten 9 Wochenendtage (ca. 15 % aller Wochenendtage).

Unter Berücksichtigung der o. g. Sperrzeiten des Flugplatzes ist davon auszugehen, dass an den weit überwiegenden Tagen und Wochenendtagen im Jahr Flugbetrieb ungestört stattfinden kann, da diese Tage keine Spieltage sind. Auch an Spieltagen kann, allerdings zeitlich eingeschränkt, Flugbetrieb stattfinden, so dass insgesamt und unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses an der Errichtung des Fußballstadions die Einschränkungen als zumutbar bewertet werden.

- Organflug

Da der Regeltransport von Organen auf dem Luftweg seit Ende März 2018 über Lahr bzw. Baden-Baden erfolgt, sind Zeiten der Nichtanfliegbarkeit des VLP Freiburg nicht relevant.

Der Betrieb des neuen Fußballstadions am Wolfswinkel bedingt grundsätzlich aus Gründen der Flugsicherheit an voraussichtlich nicht mehr als 21 Spieltagen pro Jahr (Durchschnitt der letzten 10 Jahre) für voraussichtlich jeweils 6,5 h (bzw. 7,5 h bei K.-o.-Spielen) eine Sperrung des Verkehrslandeplatzes (VLP) Freiburg. Hinzu kommen ggf. zusätzliche zeitweise Sperrungen während der Bauzeit, etwa aufgrund eines Hineinragens von Kränen in die seitlichen Hindernisbegrenzungsflächen. Der VLP Freiburg wird bislang auch für

den Transport zeitkritischer Organe (Herzen und Lungen) von und nach Freiburg genutzt. Es geht dabei um wenige Transportfälle im Jahr. So erfolgten nach Angaben der Deutschen Stiftung Organtransplantation (DSO) in den Jahren 2015 bis 2017 insgesamt 65 Organflüge von und nach Freiburg. Die Klärung und Beurteilung der Frage nach den möglichen Auswirkungen dieser Sperrzeiten auf den Lufttransport von Spenderorganen von und nach Freiburg erfolgte unter Mitwirkung der Deutschen Stiftung Organtransplantation (DSO) und des Universitätsklinikums Freiburg, die eine gemeinsame Stellungnahme verfasst haben, und des Regierungspräsidiums Stuttgart als zuständiger Luftverkehrsbehörde.

Seit März 2018 führt die DSO den Regeltransport von und nach Freiburg, unabhängig von den Stadionplanungen, von Baden-Baden bzw. nach Lahr mittels Jets durch. Für diese ist die Landebahn in Freiburg zu kurz und aufgrund des schnelleren Lufttransports bleiben die totalen Transportzeiten gegenüber der Nutzung von Turboprop-Maschinen von bzw. nach Freiburg, trotz längeren Straßentransports, gleich. Weitere Gründe für diese Veränderung waren, dass in Freiburg aufgrund der topographischen Gegebenheiten ein vollständiger Instrumentenanflug nicht eingerichtet werden kann und keine Anflugbefeuerung zur Verfügung steht.

Unabhängig von dem seit März 2018 stattfindenden Regeltransport, will die DSO die Möglichkeit, Organtransporte zum VLP Freiburg zu fliegen, im Einzelfall grundsätzlich erhalten, sofern die tatsächlichen und rechtlichen Umstände und insbesondere auch die flugsicherheitstechnischen Möglichkeiten dies erlauben. Sie plant die Transporte den gegebenen Möglichkeiten entsprechend. Für diese absehbar seltenen Fälle wird die Nutzung des VLP Freiburg auch mit einem Stadion in der Nachbarschaft an über 340 Tagen im Jahr uneingeschränkt und an Spieltagen außerhalb der Sperrzeiten möglich sein. Alternativ kann dann auch ein Flug nach Lahr erfolgen. Sollten für Freiburg bestimmte Organe weder nach Lahr noch nach Freiburg geflogen werden können, besteht zusätzlich noch die Möglichkeit des Ausweichens nach Basel bzw. Baden-Baden, u. U. in Verbindung mit einem sekundären Helikopter-Transport.

Auch wenn der gesellschaftliche Nutzen des Organtransports ungleich höher ist als der Nutzen des Hobby- und Geschäftsflugs, kann letztendlich dahin stehen, welche der vier in Frage kommenden Grenzwertkurven nach KHP06 (s.o.) zur Anwendung kommen muss und ob für diesen Fall die vom Gutachter GfL für den allgemeinen Flugverkehr empfohlene, strengste Grenzkurve (4) einen sachgerechten Orientierungswert darstellt. Denn selbst bei Einhaltung der größtmöglichen Sicherheit für die Zuschauer_innen durch die Sperrung des VLP Freiburgs ist der Organtransport wie dargestellt aus Sicht der Stadt Freiburg i.Br. ausreichender Weise gewährleistet.

Ergänzend ist noch auf das übliche Verfahren bei Organtransporten allgemein hinzuweisen: Wird bei der Planung der Transportkette deutlich, dass ein rechtzeitiges Eintreffen des Organs innerhalb der Konservierungszeit nicht hinreichend sicher prognostiziert werden kann und das transplantierende Zentrum seine Akzeptanz-Zusage widerruft, so wird Eurotransplant das gespendete Organ einem anderen Empfänger in einem ggf. günstiger gelegenen Zentrum zuordnen und anbieten. Dieser Fall kann z. B. eintreten, wenn be-

stimmte Transportmöglichkeiten ausfallen oder ein Flugplatz etwa aus Witterungsgründen nicht angeflogen werden kann.

Gesamtfazit

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Anforderungen der Flugsicherheit ausreichend beachtet und mögliche Konflikte, die durch die 13. Änderung des FNP 2020 ausgelöst werden, im Rahmen der parallelen Bebauungsplanverfahren gelöst werden können.

8. Zusammenfassung der Auswirkungen auf die Umwelt

Im Rahmen der Erstellung des Umweltberichts für die parallele 1. Änderung des Bebauungsplans 5-96a wurden Untersuchungen zu den folgenden Umweltbereichen vorgenommen:

Schutzgut	Erheblichkeit
Mensch	geringe Erheblichkeit
Pflanzen/ Biotope	mittlere Erheblichkeit
Tiere	mittlere Erheblichkeit
Boden	geringe Erheblichkeit
Wasser	geringe bis keine Erheblichkeit
Klima & Luft	geringe bis keine Erheblichkeit
Orts- und Landschaftsbild	geringe bis keine Erheblichkeit
Kultur- und Sachgüter	nicht betroffen

Durch die Umsetzung des Vorhabens der Stadtbahn-Verlängerung sind erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen/Biotope durch den Verlust von Lebensraum des Gestreiften Klees, Magerwiesen sowie erhebliche Beeinträchtigung des Lebensraums der Braunfleckigen Beißschrecke zu erwarten.

Die Auswirkungen der mit der FNP-Änderung verbundenen Maßnahmen lassen durch die vorhandene Nutzung und Vorbelastung, die bestehenden Darstellungen im FNP 2020 und die Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet keine zusätzlichen erheblichen negativen Beeinträchtigung eines Schutzgutes annehmen. Beeinträchtigungen können im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ausgeglichen werden.

Freiburg i. Br, den
Dezernat V

(Prof. Dr. Haag)
Bürgermeister