

trûon Rechtsanwälte LLP | Kleine Seilerstraße 1 | 20359 Hamburg

Seestadt Bremerhaven  
Der Magistrat  
Amt für Sport und Freizeit  
z.Hd. Herrn Ennen  
Postfach 21 03 60  
27524 Bremerhaven

Vorab per Telefax: 0471 590-2039

Dr. Erwin B. von Bressendorf  
Rechtsanwalt

Dr. Dirk Büllsfeld  
LL.M. (Nottingham)  
Rechtsanwalt

Dagmar Jonski  
Rechtsanwältin

Dr. Nina Koch  
LL.M. (Nottingham)  
Rechtsanwältin

Dr. Sonja Tegtmeyer  
Rechtsanwältin

14. Mai 2012

Anspruchspartner: Dr. Dirk Büllsfeld  
Tel.: 040 / 5544599-33  
E-Mail: dirk.buellsfeld@truon.de

## Regionalflyghafen Luneort – OTB Bremerhaven Gutachterliche Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Ennen,

in vorbezeichneter Angelegenheit haben wir die Vertretung des Motorsegler- und Segelflug-Club Bremerhaven e.V. übernommen.

Mit Schreiben vom 2. April 2012 hatten Sie unserem Mandanten eine Stellungnahme des Rechtsamts vom 20. Dezember 2011 zum Flughafen Luneort zur Kenntnis gegeben. In der Anlage übersenden wir Ihnen namens und in Vollmacht unseres Mandanten als Reaktion auf diese Stellungnahme des Rechtsamts eine gutachterliche Stellungnahme, die in den weiteren Verfahren zur Umsetzung des OTB Bremerhaven zu berücksichtigen ist.

Mit freundlichen Grüßen



trûon Rechtsanwälte

Dr. Dirk Büllsfeld

Anlage

trûon Rechtsanwälte LLP | Kleine Seilerstraße 1 | 20359 Hamburg  
fon: +49 40 55 44 599 – 0 | fax: +49 40 55 44 599 – 99 | info@truon.de | www.truon.de  
Steuernummer: 46/662/01620 | Ust-IdNr.: DE273505296  
Commerzbank Hamburg Konto: 642 50 03 BLZ: 200 400 00

## Gutachterliche Stellungnahme

### *zur Unzulässigkeit der ersatzlosen Schließung des Flughafens Luneort*

Von: Dr. Dirk Büllesfeld/ Felix v. Stackelberg  
Datum: 11. Mai 2012

#### I. Sachverhalt und Anlass der Stellungnahme

Der Motorsegler- und Segelflug-Club Bremerhaven e.V. („MSC“) ist eingetragener Verein mit Sitz in Bremerhaven und Mieter eines auf dem Regionalflughafen Luneort („Flughafen“) in Bremerhaven belegenen Grundstücks („Grundstück“). Auf dem Grundstück unterhält der MSC eine auf eigene Kosten errichtete Flughalle. In der Vergangenheit erhielt der MSC regelmäßig Zuwendungen der Stadt Bremerhaven für Anschaffungen im Rahmen seiner satzungsmäßigen Tätigkeit als Sportverein.

Die Freie und Hansestadt Bremen plant, im so genannten Blexer Bogen auf dem Gebiet in Nachbarschaft zum Flughafen das Offshore-Terminal Bremerhaven („OTB“) zu errichten. Zu diesem Zweck soll die Schließung im Zuge eines Genehmigungsänderungsverfahrens nach § 6 Abs. 4 LuftVG verfügt und der Betrieb des Flughafens eingestellt werden. Parallel sind Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes sowie zur Planfeststellung des OTB vorgesehen.

Der Magistrat der Stadt Bremerhaven („Magistrat“) hat, möglicherweise in Reaktion auf die Kritik an der Planung, die von den am Flughafen aktiven Flugsportvereinen geäußert wurde, eine Stellungnahme vom 20. Dezember 2011 vorgelegt. Diese soll belegen, dass der Flughafen nicht als Sportanlage im Sinne des Bremischen Sportförderungsgesetzes einzuordnen und dementsprechend auch nicht von § 5 Abs. 4 SportFG gegen eine ersatzlose Inanspruchnahme geschützt sein soll.

#### II. Ergebnis

Die Schließung des Flughafens ohne Bereitstellung einer Ersatzanlage ist unzulässig. Wird der Flughafen geschlossen und die Planung zum OTB realisiert, so hat der MSC einen Anspruch auf Bereitstellung einer Ersatzanlage (einschließlich Flughalle) im Sinne von § 5 Abs. 4 SportFG.

### III. Rechtliche Würdigung

Nach § 5 Abs. 4 SportFG ist die Inanspruchnahme einer Sportanlage für andere Zwecke nur zulässig, wenn Ersatzanlagen bereitgestellt werden. Entgegen der Rechtsauffassung des Magistrats ist der Flughafen als Sportanlage im Sinne des Sportförderungsgesetzes einzuordnen (hierzu 1.). Auf die Trägerschaft der Sportanlage kommt es dabei nicht an (hierzu 2.). Die Sportanlage wird durch die Planung zum OTB anderweitig in Anspruch genommen (hierzu 3.). Die Realisierung der Planung zum OTB ist daher nur zulässig, wenn für die Flugsportvereine eine Ersatzanlage bereitgestellt wird (hierzu 4.).

#### 1. Einordnung des Flughafens als Sportanlage

Der Flughafen einschließlich der vom MSC genutzten Fläche und Flughalle dient der Sportausübung und ist damit als Sportanlage zu qualifizieren (hierzu a.). Der Flughafen nebst Flughalle lässt sich auch in die Fallgruppen des § 6 Abs. 1 Nr. 1-5 SportFG einordnen, da er sowohl die Merkmale eines Sportplatzes, als auch die Merkmale einer Sondersportanlage erfüllt (hierzu b.). Jedenfalls handelt es sich um eine sonstige Sportanlage im Sinne des Sportförderungsgesetzes (hierzu c.).

##### a. Der Sportausübung dienende Anlage

Der Flughafen ist als Sportanlage einzuordnen, da er der Sportausübung dient. Nach § 7 SportFG sollen Sportanlagen dem Übungs-, Wettkampf- und Lehrbetrieb der Träger des Sports sowie der freien sportlichen Betätigung dienen. Nach der – insoweit vergleichbaren – Definition in § 1 Abs. 2 Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) sind Sportanlagen ortsfeste Einrichtungen, die zur Sportausübung bestimmt sind. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur 18. BImSchV ist das Leitbild des Verordnungsgebers eine Sportanlage, die dem Vereinssport, Schulsport oder vergleichbar organisiertem Freizeitsport dient (BVerwG, NVwZ 2003, 751).

Der MSC betreibt auf dem Gelände des Flughafens Flugsport. Das Grundstück wurde dem Verein laut Mietvertrag „zur Errichtung einer Flugzeughalle und für Zwecke des Flugsports“ überlassen. Die Gestattung der Grundstücksnutzung zum Zwecke des Flugsports umfasst denotwendig auch, die Einrichtungen des Flughafens selbst zu diesen Zwecken nutzen zu dürfen.

Die Eigenschaft als Sportanlage umfasst auch die Einrichtungen des Flughafens, die zum Starten und Landen der Sportflugzeuge erforderlich sind. Dass auf dem Flugplatz auch Flugverkehr abgewickelt wird, der nicht der sportlichen Betätigung zuzuordnen ist, sondern kommerziellen Charakter hat, beeinträchtigt die rechtliche Einordnung des Flughafens als Sportanlage nicht. Denn die Einrichtungen, die für den kommerziellen Flugverkehr erforderlich sind, können nicht hinweggedacht werden, ohne dass dem MSC die Ausübung des Flugsports unmöglich gemacht würde. Der in der Stellungnahme des Magist-

rats gezogene Vergleich zu Sportarten, die öffentliche Verkehrs- und Wasserflächen nutzen (z.B. Radfahren, Rudern), verfängt nicht. Denn anders als Straßen, Wege und Gewässer steht der Flughafen nicht im Gemeingebrauch.

Nach einem funktionalen Verständnis sind nicht nur die konkret zur Sportausübung erforderlichen Einrichtungen, sondern auch diejenigen Einrichtungen, die mit der Sportanlage in einem engen räumlichen und betrieblichen Zusammenhang stehen, vom Begriff der Sportanlage mit umfasst (vgl. insoweit § 1 Abs. 3 der 18. BImSchV). Dazu zählen vorliegend das Grundstück und die Flughalle, die vom MSC für die sportliche Betätigung genutzt werden. Dabei kommt es entgegen der Rechtsauffassung des Magistrats nicht darauf an, ob allein mit diesen Einrichtungen auf dem Grundstück ein Sportflugbetrieb möglich wäre. Maßgeblich ist, dass die Halle allein dazu dient, das Sportgerät, nämlich die vereinseigenen Sportflugzeuge, unterzustellen und instand zu halten. Halle und Grundstück sind hier für die Ausübung des Flugsports unabdingbar, da es beim Flugsport im Unterschied zu anderen Sportarten schlechthin unvorstellbar ist, das Sportgerät zum Zwecke der Sportausübung von zuhause zur Sportstätte mitzubringen.

**b. Sportanlage im Sinne der Regelbeispiele des § 6 Abs. 1 Nr. 1-5 SportFG**

Bei dem Flughafen handelt es sich insbesondere deshalb um eine Sportanlage im Sinne des Sportfördergesetzes, da er die Merkmale zweier Regelbeispiele des § 6 Abs. 1 Nr. 1-5 SportFG erfüllt, nämlich die Merkmale eines Sportplatzes (hierzu (1)) und einer Sondersportanlage (hierzu (2)).

**(1) Sportplatz im Sinne von § 6 Abs. 1 Nr. 1 SportFG**

Der Flughafen ist zunächst als Sportplatz im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 1 SportFG einzuordnen. Für die Auslegung des Begriffs „Sportplatz“ ist vom Wortlaut auszugehen, da das Gesetz den Begriff nicht näher konkretisiert. Bei dem Flughafen handelt es sich begrifflich und tatsächlich um einen Platz, nämlich einen Flugplatz, auf dem Sport, nämlich Flugsport, betrieben wird. Die Behauptung in der Stellungnahme des Magistrats, dass Flugsport in den unter Nr. 1-4 aufgelisteten Stätten nicht möglich sei, entbehrt einer Begründung und trifft allenfalls im Hinblick auf die in Nr. 2 (Turn- und Sporthallen), Nr. 3 (Bäder und Badestellen) und Nr. 4 (Wassersportanlagen) genannten Regelbeispiele zu.

**(2) Sondersportanlage im Sinne von § 6 Abs. 1 Nr. 5 SportFG**

Der Flughafen ist zudem als Sondersportanlage im Sinne von § 6 Abs. 1 Nr. 5 SportFG zu qualifizieren. Der Begriff der Sondersportanlage wird im SportFG nicht näher definiert. Auch im Bundes- oder sonstigen Landesrecht findet sich keine gesetzliche Definition. Lediglich in einer bundesrechtlichen Bekanntmachung von „Regeln für Energieverbrauchs-

kennwerte und der Vergleichswerte im Nichtwohngebäudebestand“ wird in Anlage 2, Ziffer 5000 der Begriff der Sondersportstätte verwendet und dort mit dem Klammerzusatz „Kegelbahnen, Schießanlagen, Reithallen, Eissporthallen, Tennishallen“ näher umschrieben. Die genannten Beispiele für Sondersportanlagen weisen die Gemeinsamkeit auf, dass sie großflächige Anlagen betreffen und Sportarten gewidmet sind, die besonderer, insbesondere technischer Ausstattungen bedürfen.

Die beiden Kriterien der Großflächigkeit und des Bedarfs besonderer technischer Ausstattung treffen auch auf den dem Flugsport dienenden Flughafen zu. Denn Flugsport kann nur auf einer Anlage betrieben werden, die groß genug ist, um das Starten und Landen von Sportflugzeugen zu erlauben, und die hierfür zugleich die technische Ausstattung bereithält, um einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten.

### *c. Unbenannte weitere Fälle von Sportanlagen*

Jedenfalls ist der Flughafen eine sonstige Sportanlage im Sinne des Sportförderungsgesetzes. Die Auflistung in § 6 Abs. 1 SportFG ist nicht abschließend. Wie der Wortlaut der Vorschrift verdeutlicht („insbesondere“), handelt es sich nur um Regelbeispiele. Der Gesetzgeber hat mit den Regelbeispielen nur die gängigsten Erscheinungsformen von Sportanlagen aufgeführt. Dies schließt nicht aus, dass weitere – unbenannte – Fälle von Sportanlagen existieren, die ebenfalls unter das Sportförderungsgesetz fallen. Selbst wenn man daher davon ausginge, dass der Flughafen nicht unter § 6 Abs. 1 Nr. 1 oder Nr. 5 SportFG zu subsumieren wäre, ließe sich der Flughafen als unbenannter Fall einer Sportanlage qualifizieren. Hierfür ist bereits ausreichend, dass es sich um eine ortsfeste Einrichtung handelt, an der Sport betrieben wird.

## **2. Unerheblichkeit der Trägerschaft im Sinne von § 6 Abs. 2 SportFG**

In der Stellungnahme des Magistrats wird das Vorliegen einer Sportanlage im Ergebnis mit der Begründung verneint, dass der Flughafen weder eine öffentliche, noch eine vereinseigene, noch eine gewerbliche, noch eine Sportanlage sonstiger anerkannter Träger sei. Entgegen der Rechtsauffassung des Magistrats kommt es jedoch für die Anwendung des § 5 Abs. 4 SportFG auf die Trägerschaft der Sportanlagen gar nicht an.

Das Gesetz bestimmt in § 6 Abs. 2 SportFG, dass Sportanlagen unterschieden werden in öffentliche Sportanlagen, vereinseigene Sportanlagen, Sportanlagen sonstiger anerkannter Träger sowie gewerbliche Sportanlagen. Entgegen der in der Stellungnahme vertretenen Rechtsauffassung enthält § 6 Abs. 2 SportFG jedoch keine zusätzlichen Voraussetzungen, die zur Qualifikation als Sportanlage zwingend erfüllt sein müssen. Die Definition der Sportanlage enthält vielmehr allein § 6 Abs. 1 SportFG. Der Absatz 2 setzt das Vorliegen einer Sportanlage „im Sinne dieses Gesetzes“ bereits denknotwendig voraus, um anschließend eine Einordnung nach der Trägerschaft treffen zu können.

Der Anwendungsbereich des § 5 Abs. 4 SportFG ist bereits mit Vorliegen einer Sportanlage im Sinne des § 6 Abs. 1 SportFG eröffnet, da die Rechtsfolgen des § 5 Abs. 4 SportFG nicht danach differenzieren, ob eine öffentliche oder vereinseigene Sportanlage etc. vorliegt. Auf die Unterscheidung der Sportanlagen nach Trägerschaft (§ 6 Abs. 2 SportFG) kommt es nur in anderen Vorschriften des Gesetzes an, etwa in §§ 7 und 8 SportFG.

### **3. Inanspruchnahme für andere Zwecke**

Der Flughafen als Sportanlage wird durch die geplante Schließung für andere Zwecke in Anspruch genommen. Denn mit Schließung des Flughafens besteht für die am Ort ansässigen Sportvereine keine Möglichkeit mehr, die Anlage für den Flugsport zu benutzen. Der Sportflugbetrieb kann alleine mithilfe des dem Verein zur Verfügung stehenden Grundstücks nicht aufrechterhalten werden. Vielmehr ist der Verein darauf angewiesen, dass die Einrichtungen des Flughafens (Start- und Landebahnen, Tower etc.) fortbestehen und durch fachkundiges Personal betrieben werden.

### **4. Rechtsfolge: Anspruch auf Bereitstellung einer Ersatzanlage**

Rechtsfolge des § 5 Abs. 4 SportFG ist, dass eine Inanspruchnahme der Sportanlage für andere Zwecke nur zulässig ist, wenn eine Ersatzanlage bereitgestellt wird. Wird der Flughafen geschlossen und der OTB realisiert, hat der MSC daher einen Anspruch darauf, dass ihm eine entsprechende Ersatzanlage einschließlich gleichwertiger Flughalle bereitgestellt wird. Erfolgt dies nicht, so sind die Planungsentscheidungen zugunsten des OTB rechtswidrig. Die Rechtswidrigkeit betrifft die Entscheidung sowohl über die Schließung des Flughafens, als auch über die Änderung des Flächennutzungsplans und über die Planfeststellung des OTB.

Um die Rechtmäßigkeit der Planungsentscheidungen zu gewährleisten und § 5 Abs. 4 SportFG Rechnung zu tragen, muss die Verpflichtung, eine Ersatzanlage bereit zu stellen, als Bedingung oder Auflage gegenüber demjenigen verfügt werden, der die Sportanlage für andere Zwecke nutzen möchte. Im vorliegenden Fall muss eine entsprechende Auflage oder Bedingung daher sowohl in die Entscheidung über die Änderung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung, als auch in den Planfeststellungsbeschluss für den OTB aufgenommen werden.

\*\*\*\*\*