



HESSISCHER LANDTAG

05. 06. 2013

Kleine Anfrage

**des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 08.04.2013**

**betreffend Schäden verursacht durch Wirbelschleppen landender
Flugzeuge**

**und
Antwort**

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Nach Pressemeldungen (u.a. "Main-Spitze" 06.04.; "BILD" 08.04.; "Frankfurter Rundschau" 08.04. u.a.m.) häufen sich insbesondere in Flörsheim die Unfälle, die durch Wirbelschleppen landender Flugzeuge verursacht werden. Dabei geht es nicht nur um den häufigen Fall der Beschädigung von Dächern, sondern auch um die unmittelbare Einwirkung auf Personen, die sich am Boden (z.B. im Bereich des Flörsheimer Friedhofs) bewegen.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. In welcher Weise wurde von ihr im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Genehmigung der Landebahn Nordwest am Flughafen Frankfurt die Wirbelschleppenproblematik speziell untersucht und beurteilt?

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) hat im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main eine eingehende Ermittlung und Bewertung der Risikopotentiale von Wirbelschleppen durchgeführt. Dies erfolgte auf der Grundlage der Gutachten "Auswirkungen von Wirbelschleppen am Flughafen Frankfurt Main" der GfL Gesellschaft für Luftverkehrsforschung und der Dziomba Aeronautical Consulting in der Fassung vom 16.11.2006 sowie der "Sensitivitätsanalyse zum Gutachten G1 - Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplan Anhang II.1 Auswirkungen von Wirbelschleppen am Flughafen Frankfurt Main" der GfL Gesellschaft für Luftverkehrsforschung vom 26.07.2007. In den Gutachten wurde das durch Wirbelschleppen hervorgerufene Risikopotenzial getrennt für Gebäude und für am Luftverkehr nicht beteiligte Personen für die unterschiedlichen Verkehrsszenarien des Ist-Falles 2005, des Planungsnullfalles und des Planungsfalles 2020 quantifiziert und vergleichend bewertet.

Frage 2. Zu welchen Ergebnissen kam sie dabei und welche Vorkehrungen gegen Wirbelschleppen-Unfälle wurden planerisch getroffen?

Frage 3. Welche flugbetrieblichen Regelungen zur Verhinderung von Wirbelschleppen-Unfällen wurden veranlasst bzw. getroffen?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 waren keine flugbetrieblichen Regelungen zu verfügen, die das alleinige Ziel hatten, durch Wirbelschleppen bedingte Unfälle zu vermeiden. Jedoch wurde im Rahmen der Planfeststellung vorsorglich im Interesse einer effektiven und zügigen Regulierung etwaiger entstandener Schäden ein eigenständiger, von der luftverkehrsrechtlichen Haftpflichtbestimmung des § 33 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) unabhängiger Anspruch der Geschädigten vorgesehen, da der in § 33 LuftVG geregelte gesetzliche Schadensersatzan-

spruch gegen den Luftfahrzeughalter zumeist faktisch nicht oder nur unter grob unverhältnismäßigem Aufwand realisiert werden kann.

Frage 4. Wie viele Wirbelschleppen-Unfälle mit Sachschäden haben sich seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest in welchen Gemarkungen ereignet?

Frage 5. In welchem Umfang sind in diesem Zusammenhang Personenschäden zu beklagen gewesen?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest am 21.10.2011 wurden der Fraport AG insgesamt 21 Sachschäden aus Flörsheim, 7 aus Raunheim, je zwei aus Kelsterbach und Rüsselsheim sowie ein Sachschaden aus Frankfurt gemeldet (Stand 29.04.2013). Diese Sachschäden wurden von den Geschädigten auf Wirbelschleppen zurückgeführt. Personenschäden sind im Zusammenhang mit diesen Ereignissen nicht bekannt.

Frage 6. Wie bewertet die Landesregierung heute im Lichte der tatsächlichen Schadensereignisse die Qualität des Schutzes vor Wirbelschleppen-Unfällen?

Frage 7. Welche Maßnahmen zur Verhinderung weiterer Wirbelschleppen-Unfälle sieht die Landesregierung als notwendig an? Welche hat sie veranlasst?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bereits seit vielen Jahren wird aus der Umgebung des Frankfurter Flughafens über Schäden an Gebäudedächern berichtet, die von den Geschädigten auf Wirbelschleppen zurückgeführt werden. Seit 2003 befindet sich die Zahl der bei der Fraport AG jährlich gemeldeten Schadensfälle auf einem weitgehend konstanten Niveau. Schadensmeldungen sind also kein neues Phänomen; der Fraport AG wurden auch vor Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest Schäden gemeldet. Seit Februar 2013 wurde der Fraport AG allerdings eine größere Anzahl von Schäden gemeldet als im vergleichbaren Zeitraum des vorangehenden Jahres. Das HMWVL hat dies zum Anlass genommen, die genauen Ursachen für diese Vorkommnisse näher zu untersuchen.

Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse zeigen, dass es bislang keinen zweifelsfreien Beweis dafür gibt, dass die in der jüngeren Vergangenheit gemeldeten Schadensfälle allesamt tatsächlich auf Wirbelschleppen zurückzuführen sind. Es kann allerdings auch nicht zweifelsfrei ausgeschlossen werden, dass zumindest ein Teil der gemeldeten Schäden von Wirbelschleppen verursacht wurde. In dieser Situation hat das HMWVL das bereits bestehende Schutzkonzept gegen Wirbelschleppen durch Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 erweitert. Demnach ist die Fraport AG nicht mehr nur zur nachträglichen Regulierung von Schäden verpflichtet, sondern muss nunmehr auch vorbeugend tätig werden. Konkret sieht der Planergänzungsbeschluss vor, dass Eigentümer von Grundstücken innerhalb eines bestimmten Gebietes verlangen können, dass Dacheindeckungen von Gebäuden auf diesen Grundstücken, die bis zum 23.03.2007 errichtet worden sind, gegen wirbelschleppenbedingte Windböen gesichert werden. Das maßgebliche Gebiet ist in dem Planergänzungsbeschluss exakt definiert und erstreckt sich insbesondere auf weite Teile von Flörsheim und Raunheim. Das Gebiet erfasst damit den Bereich, aus dem der Fraport AG seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest der weit überwiegende Teil aller Schadensfälle gemeldet wurde. Der Planergänzungsbeschluss räumt Eigentümern ein Wahlrecht ein, ob sie von der Fraport die Vornahme der erforderlichen baulichen Sicherungsmaßnahmen oder auf Nachweis die Erstattung der dafür erforderlichen Aufwendungen beanspruchen.

Frage 8. Welche haftungsrechtlichen Verantwortlichkeiten bestehen in Schadensfällen durch Wirbelschleppen-Unfälle?

Der Halter eines Luftfahrzeugs ist im Fall von Schadensfällen, die durch Wirbelschleppen verursacht wurden, nach § 33 LuftVG dazu verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Ergänzend wurde die Fraport AG, wie bereits bei der Beantwortung der Fragen 2 und 3 angeführt, im Rahmen der Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main dazu verpflichtet, durch eine Wirbelschleppene eines auf dem Flughafen Frankfurt Main landenden oder startenden Luftfahrzeugs verursachten Schaden auf ihre Kosten zu beseitigen oder die angemessenen Kosten der Schadensbeseitigung zu erstatten.

Frage 9. Welche strafrechtlichen Verantwortlichkeiten bestehen insbesondere im Fall von Personenschäden durch Wirbelschleppen-Unfälle?

Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit für etwaige Personenschäden aufgrund von Wirbelschleppen würde im Fall der fahrlässigen Körperverletzung (§ 229 Strafgesetzbuch) eine objektive Sorgfaltspflichtverletzung erfordern. Eine solche wäre nur dann gegeben, wenn der Führer eines Luftfahrzeugs objektiv sorgfaltswidrig Luftverkehrsregeln missachten würde und in Folge dessen einen Schaden verursachen würde.

Frage 10. Welche Folgen für das Land und für Bedienstete des Landes müssen gewärtigt werden, wenn es die Landesregierung weiterhin unterlässt, wirksamen Schutz gegen lebensgefährliche Folgen von Wirbelschleppen-Unfällen zu gewährleisten?

Die Landesregierung hat es nicht unterlassen, erforderliche Schutzmaßnahmen zu gewährleisten. Vielmehr hat die Landesregierung Vorsorge vor weiteren Schäden an Gebäudedächern geleistet. Die mit Beschluss vom 10.05.2013 erfolgte Ergänzung der im Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 verfüigten Schutzauflagen bewirkt zugleich, dass letztlich Leib und Leben der Bürgerinnen und Bürger geschützt werden.

Wiesbaden, 22. Mai 2013

Florian Rentsch