

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 02.05.2013**

**betreffend finanzielle und rechtliche Verantwortlichkeit für
Wirbelschleppen-Schäden**

**und
Antwort**

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Nach der Begehung betroffener Ortsbereiche der Stadt Flörsheim am Main durch Experten (Dachdecker) im Auftrag der Fraport AG wird nunmehr berichtet, dass die Verantwortung für Schäden durch Wirbelschleppen auf die Hauseigentümer abgewälzt werden solle. Es wird weiterhin berichtet, dass unter Berufung auf § 3 Abs. 1 HBO (*"Bauliche Anlagen sowie andere Anlagen und Einrichtungen im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 2 sind so anzuordnen, zu errichten, zu ändern und instand zu halten, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere Leben, Gesundheit und die natürlichen Lebensgrundlagen nicht gefährdet werden."*) Aufforderungen zur wirbelschleppenfesten Instandsetzung der Dächer ergehen. Dies hat zu erheblicher Unruhe in der Bevölkerung geführt, weil man hierin den Versuch der Abschiebung der Verantwortung für mögliche Schadensfolgen sieht.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Die Fraport AG wurde bereits im Rahmen der Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main zur Regulierung wirbelschleppenbedingter Schäden verpflichtet. Zudem hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) am 10.05.2013 einen Planergänzungsbeschluss erlassen, der die Fraport AG zur Vorsorge in die Pflicht nimmt und Maßnahmen zur Sicherung von Dächern beinhaltet. Es bestehen daher keine Anhaltspunkte dafür, dass Verantwortung für Schäden durch Wirbelschleppen auf Hauseigentümer "abgewälzt" wird.

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

Frage 1. In welchem Umfang (Anzahl und Lage) wurden in den betroffenen Bereichen von Flörsheim und Raunheim Dächer im Hinblick auf ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber Wirbelschleppen im April 2013 inspiziert?

Die Fraport AG hat im Rahmen des am 16.04.2013 begonnenen Sofortprogramms keine Dächer auf ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber Wirbelschleppen untersucht. Das Sofortprogramm zielt vielmehr darauf ab, von außen einen Überblick über die jeweilige Gebäude- und Dachstruktur zu gewinnen und ein Dachkataster zu erstellen. Das Inspektionsgebiet umfasst den Großteil aller der Fraport AG seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest gemeldeten Schadensfälle. Die Fraport AG hat in dem Zeitraum vom 16.04.2013 bis zum 30.04.2013 in Flörsheim 533 und in Raunheim 299 Objekte im Hinblick auf Gebäude- und Dachstruktur inspiziert.

Frage 2. In welchem Umfang (Anzahl und Lage) wurden dabei Dächer identifiziert, die im Hinblick auf ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber Wirbelschleppen einer Instandsetzung bedürfen?

Frage 3. In wie vielen Fällen wurde eine Instandsetzung auf Kosten des jeweiligen Hauseigentümers für geboten erachtet bzw. verlangt und auf welche Weise wurde ihm dies jeweils mitgeteilt?

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

Da die Dächer im Rahmen des Sofortprogramms nicht auf ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber Wirbelschleppen untersucht wurden, wurde von der Fraport AG auch kein diesbezüglicher Instandsetzungsbedarf ermittelt. Soweit die von der Fraport AG beauftragten Gutachter jedoch unmittelbaren, ohne weitere äußere Einflüsse gegebenen Handlungsbedarf aufgrund der Gefahr des Herabstürzens von Teilen der Dacheindeckung erkannt haben, hat die Fraport AG dies dem Bürgermeister von Flörsheim und dem zuständigen Bauamt des Main-Taunus-Kreises in 39 Fällen und dem Bürgermeister von Raunheim in 49 Fällen mitgeteilt. In diesen Fällen wurde der Handlungsbedarf völlig unabhängig von einem etwaigen Vorkommen von Wirbelschleppen erkannt. Zudem wurde in Flörsheim bei einer Dacheindeckung und in Raunheim bei fünf Dacheindeckungen dringend erkannter Reparaturbedarf, d.h. der Bedarf nach einer Beseitigung vorhandener Schäden, gemeldet. Auch dieser Reparaturbedarf wurde unabhängig von einem etwaigen Vorkommen von Wirbelschleppen erkannt. Die Zahlen geben den Stand vom 10.05.2013 wieder.

Frage 4. Wie wurde in den Fällen mit festgestelltem Instandsetzungsbedarf sichergestellt, dass die festgestellten Schäden nicht bereits durch Wirbelschleppen verursacht wurden, jedoch bislang nicht erkannt werden konnten?

Da das Sofortprogramm der Fraport AG - wie bereits in der Antwort auf die Fragen 2 und 3 ausgeführt - nicht auf die Identifizierung eines wirbelschleppenbedingten Instandsetzungsbedarfs abzielt, sondern der Erfassung der jeweiligen Gebäude- und Dachstruktur dient, wurde im Rahmen des Sofortprogramms keine Ursächlichkeit etwaiger Schäden untersucht.

Frage 5. Welche rechtlichen und finanziellen Folgen für den Hauseigentümer können nach Auffassung der Landesregierung entstehen, wenn eine gem. Frage 3 gebotene Instandsetzung des Daches nicht erfolgt, es aber später zu einem Schaden verursacht durch eine Wirbelschleppe kommt?

Die Frage nach den Folgen einer zum Schutz gegen mögliche Wirbelschleppen erforderlichen, aber bislang nicht erfolgten Instandsetzung hat zu berücksichtigen, dass das HMWVL am 10.05.2013 einen Planergänzungsbeschluss erlassen hat, der eine Erweiterung des bereits bestehenden Schutzkonzepts gegen Wirbelschleppen vorsieht. Demnach ist die Fraport AG nicht mehr nur zur nachträglichen Regulierung von Schäden verpflichtet, sondern muss nunmehr auch vorbeugend tätig werden. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass insoweit erforderliche Instandsetzungen erfolgen.

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 sind. 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.

Diese Bestimmung ergänzt die bereits vorhandene und fortbestehende Schutzauflage des Planfeststellungsbeschlusses zur (nachträglichen) Regulierung von Schäden an Dacheindeckungen durch die Fraport AG.

Frage 6. Welche rechtlichen und finanziellen Folgen für den Hauseigentümer können nach Auffassung der Landesregierung im Hinblick auf den jeweiligen Versicherungsschutz entstehen, wenn eine gem. Frage 3 gebotene Instandsetzung des Daches nicht erfolgt?

Sofern eine gebotene und den Eigentümern mittels der Planergänzung in Form eines Anspruchs gegen die Fraport AG zugebilligte Instandsetzung eines Daches nicht erfolgt, bedarf die Frage nach den rechtlichen und finanziellen Folgen im Hinblick auf den jeweiligen Versicherungsschutz einer Betrachtung des Einzelfalls und entzieht sich einer allgemeingültigen Beantwortung.

Frage 7. In welchem Umfang wird die Sicherung der Dachziegel gegen Wirbelschleppenschäden ("Verklammerung") zu Lasten der Fraport AG finanziert?

Zunächst ist klarzustellen, dass der o.g. Planergänzungsbeschluss des HMWVL vom 10.05.2013 die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung von Dächern betrifft. Eine derartige Sicherung kann durch Klammerung, Nageln oder eine andere geeignete Form der Befestigung erfolgen, ist also nicht auf

eine etwaige Verklammerung beschränkt. Der Planergänzungsbeschluss räumt Eigentümern ein Wahlrecht ein, ob sie von der Fraport AG die Vornahme der erforderlichen baulichen Sicherungsmaßnahmen oder auf Nachweis die Erstattung der dafür erforderlichen Aufwendungen beanspruchen.

Frage 8. In welchem Umfang sind in dieser Finanzierung auch spätere Folgekosten der Verklammerung (z.B. "Entklammerung" bei Dachreparaturen etc.) enthalten?

Der o.g. Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 betrifft - wie bereits in der Antwort auf Frage 7 ausgeführt - die Sicherung von Dächern mittels der dafür jeweils geeigneten und erforderlichen Maßnahmen. Es ist nicht ersichtlich, dass dadurch Folgekosten für die Eigentümer entstehen, zumal die Sicherungsmaßnahmen nach der ausdrücklichen Intention des Planergänzungsbeschlusses nichts anderes als die Herstellung normgerechter Dacheindeckungen bewirken.

Frage 9. Wie beabsichtigt die Landesregierung sicherzustellen, dass die von ihr festgelegte "Beweislastumkehr", d.h. die Pflicht der Fraport AG, für sämtliche Schäden durch Wirbelschleppen einzustehen, soweit sie nicht beweisen kann, dass Wirbelschleppen als Schadensursache ausscheiden, nicht zu Lasten der Bevölkerung in den betroffenen Ortslagen umgedreht wird?

Es sind keine Anhaltspunkte für ein "Umdrehen" der Beweislastumkehr ersichtlich.

Frage 10. Welche Maßnahmen unternimmt bzw. plant die Landesregierung, um der Bevölkerung in den von Wirbelschleppen auf dem Flughafen Frankfurt landender Luftfahrzeuge betroffenen Bereichen die Sorge zu nehmen, dass Anwohner für Schadensfolgen in Haftung genommen werden könnten?

Bereits im Rahmen der Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main wurde die Fraport AG dazu verpflichtet, durch eine Wirbelschleppes eines auf dem Flughafen Frankfurt Main landenden oder startenden Luftfahrzeugs verursachte Schäden auf ihre Kosten zu beseitigen oder die angemessenen Kosten der Schadensbeseitigung zu erstatten, es sei denn sie weist nach, dass die Voraussetzungen dieser Verpflichtung nicht erfüllt sind. Ergänzend hierzu muss die Fraport AG nach Maßgabe des o.g. Planergänzungsbeschlusses vom 10.05.2013 nunmehr auch vorbeugend tätig werden. Es ist daher nicht zu befürchten, dass Anwohner aus der Umgebung des Frankfurter Flughafens für Schadensfolgen von Wirbelschleppen in die Haftung genommen werden.

Wiesbaden, 13. Juni 2013

Florian Rentsch