



HESSISCHER LANDTAG

05. 09. 2018

WVA

Berichts Antrag der Abg. Wissler (DIE LINKE) und Fraktion

betreffend Wirbelschleppen am Frankfurter Flughafen: technische Anforderungen an die Sicherung von Dächern und Bewertung von Schäden in den Einflugschneisen durch die Fraport AG

Die fehlerhafte Sicherung von Dächern vor Wirbelschleppenschäden in den sogenannten Vorsorgegebieten sowie beispielsweise der Schadensfall in Flörsheim in der Rheinallee vom 24. Mai 2018 (s. Dringlicher Berichts Antrag "Gefahr durch Wirbelschleppen - Sind die Schutzmaßnahmen des Landes unzureichend?", Drucks. 19/6489) lassen erhebliche Zweifel an den Sicherungsmaßnahmen für Bedachungen sowie der Bewertung von Schadensfällen durch die Fraport AG aufkommen.

Die Landesregierung wird ersucht, im Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (WVA) über folgenden Gegenstand zu berichten:

- I Vorsorgegebiete (Schutzzone) zur Sicherung von Dächern vor Wirbelschleppenschäden
1. Ein Gutachten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) vom November 2013 beurteilt ein Schadensereignis in Rüsselsheim als "bedingt plausibel" auf eine Wirbelschleppe zurückführbar.
 - a) Ist der Landesregierung dieses Gutachten bekannt und wenn ja seit wann?
 - b) Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung daraus, dass dieses Schadensereignis außerhalb der aktuellen Vorsorgegebiete stattgefunden hat?
 - c) Welche Erklärung hat die Landesregierung dafür, dass dieser Schadensfall nebst Gutachten, bei dem Planergänzungsbeschluss zur Ausweitung der Vorsorgegebiete für Bedachungen vom 26. Mai 2014, offensichtlich nicht berücksichtigt wurde?
 2. Sind der Landesregierung Schäden an Bedachungen oder Dachaufbauten bekannt, die als wirbelschleppenbedingt angezeigt wurden, aber außerhalb der derzeitigen Vorsorgegebiete liegen?
 - a) Wenn ja: Um wie viele Meldungen handelt es sich?
 - b) Wie wurden diese Meldungen von der Fraport AG und der Landesregierung bewertet?
 - c) Welche Maßnahmen wurden in Folge durchgeführt?
 3. Nach Angaben der Fraport AG befindet sich derzeit höchstens die Hälfte der sicherungsberechtigten Dächer in irgendeiner Form im Prozess der Sicherung.

Geht die Landesregierung davon aus, dass mit dem Sicherungsprogramm der Fraport AG noch eine hinreichende Sicherung vor wirbelschleppenbedingten Dachschäden erreicht werden kann? (Antwort bitte mit Begründung)
- II Technische Anforderungen an die Sicherung von Dächern gegen Wirbelschleppen
1. Die Fraport AG hat im August 2014 eine "Ausführungsbeschreibung zur Sicherung von Dacheindeckungen" veröffentlicht, in der das zu erreichende Schutzziel wie folgt "operationalisiert" ist:

"Aus dem Schutzziel, Dacheindeckungen gegen wirbelschleppenbedingte Windböen zu sichern, ergibt sich die Anforderung, die gesamte Dachfläche gegen Sogkräfte von 1.050 N/m² (charakteristischer Wert) zu sichern. Unter Hinzurechnung des Sicherheitsbeiwertes von 1,35 ist der Abhebewiderstand von 1417,50 N/m² für die gesamte Dachfläche herzustellen."

Auf der Fraport-Webseite ist ergänzend erläutert:

"Der durch die Dachziegelklammerung sichergestellte Abhebewiderstand von 1.417,5 N/m² errechnet sich aus dem im Jahr 1994 in einer Studie über die Wirkung von Flugzeug-Wirbelschleppen an Hausdächern von Paul Blackmore ermittelten Wert von 1050 N/m² und dem Teilsicherheitsbeiwert $\gamma=1,35$, der u.a. auch im Fachregelwerk des Zentralverbandes des Deutschen Dachdeckerhandwerks Erwähnung findet."

- a) Ist der Landesregierung die erwähnte Studie bekannt und hält sie sie nach 24 Jahren intensiver Forschungsarbeit zu Wirbelschleppen nach wie vor für maßgebend? (Antwort bitte mit Begründung)
 - b) Wie genau wird der Abhebewiderstand von 1.417,5 N/m² aus der Studie von 1994 abgeleitet, und wie ist sichergestellt, dass er auf heutige Flugzeugtypen, Flugverfahren etc. anwendbar ist?
 - c) Im Fachregelwerk des Zentralverbandes des Deutschen Dachdeckerhandwerks (ZVDH) finden Wirbelschleppen keine Erwähnung. Woraus genau ist der erwähnte "Teilsicherheitsbeiwert" abgeleitet, und wie ist gewährleistet, dass er auch für Wirbelschleppen relevant ist?
 - d) Wurden diese Werte (Abhebewiderstand, Teilsicherheitsbeiwert) durch das o.g. Gutachten der DLR vom November 2013 bestätigt? (Wir bitten um eine Erläuterung, inwieweit die im DLR-Modell ermittelten Kräfte, den von der Fraport AG zugrunde gelegten entsprechen, bzw. welche Unterschiede bestehen.)
 - e) Aus dem angegebenen Sicherungswert ist ein Klammerungsschema für jeden Dachtyp abzuleiten. Wie geschieht dies angesichts der Tatsache, dass die entsprechenden Normen und Regeln von einer Windbelastung ausgehen, die ein Dach großflächig und vom Rand her angreift, während Wirbelschleppen eher punktuell von oben irgendwo auf der Dachfläche angreifen?
 - f) Wie und von wem wurden die von der Fraport AG verwendeten Schemata überprüft und verifiziert? (Antwort bitte unter Angabe der entsprechenden Gutachten oder Stellungnahmen)
2. In den "Ausführungsbestimmungen" der Fraport heißt es unter dem Punkt 3.2 "Voraussetzungen für die Dachsicherung":
- a. Wichtige Voraussetzung für die Dachsicherung ist die Sicherungsfähigkeit des Daches. Um eine Sicherung von Ziegel- und Dachsteineindeckungen mit Klammerung der kleinformatischen Deckelemente durchführen zu können, muss die Tragfähigkeit bzw. Lastaufnahmefähigkeit gegeben sein, (...)
 - c. Sollte diese Voraussetzung bei der vor Beginn der Arbeiten zu erfolgenden Begutachtung nicht gegeben sein, so hat der Eigentümer auf eigene Kosten zunächst diese Voraussetzung herzustellen, bevor Fraport Sicherungsmaßnahmen einleiten kann bzw. die entsprechenden Kosten für die Sicherung der Dacheindeckung übernimmt. "

Im Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013 steht im Verfügenden Teil unter I (Planergänzung):

"1. Die Eigentümer von Grundstücken, die innerhalb der in der Anlage zu diesem Planergänzungsbeschluss bezeichneten Gebiete gelegen sind oder von den Gebietsgrenzen angeschnitten werden, können verlangen, dass die Dacheindeckungen von Gebäuden auf diesen Grundstücken (...) gegen wirbelschleppenbedingte Windböen gesichert sind.
(...)

4. Der Anspruch nach Ziffer 1 besteht nicht, soweit die auf den Grundstücken errichteten Gebäude hinsichtlich der Dacheindeckungen den Anforderungen des § 12 der Hessischen Bauordnung in der zum Zeitpunkt ihrer Errichtung anwendbaren Fassung nicht genügen."

Steht der oben zitierte Teil der "Ausführungsbestimmungen" nach Auffassung der Landesregierung in Übereinstimmung mit der zitierten Auflage aus dem Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013, wenn die geforderte "Tragfähigkeit bzw. Lastaufnahmefähigkeit" "zum Zeitpunkt ihrer Errichtung" nach § 12 HBO gar nicht erforderlich war?

3. Auch für "Dachdeckungen mit Schiefer und Faserzement-Dachplatten" formuliert Fraport Einschränkungen ("Nachbefestigung dieser Eindeckungen durch Nagelung oder Klammerung ist nicht möglich") und postuliert: "Bei fachgerechter Befestigung der Schiefersteine/Faserzementdachplatten ist der Abhebewiderstand der Dachdeckung >1417,50 N/m²."
- Wieso stehen diese Einschränkungen nach Auffassung der Landesregierung in Übereinstimmung mit der o.g. Auflage des Planergänzungsbeschlusses vom 10. Mai 2013?
 - Wie wird gewährleistet, dass der geforderte Abhebewiderstand von diesen Bedachungen eingehalten wird, wenn er zum Zeitpunkt der Errichtung des Daches nicht gefordert war?
 - Sind der Landesregierung möglicherweise wirbelschleppenbedingte Schäden an solchen Dacheindeckungen bekannt, deren Regulierung von Fraport durchgeführt oder abgelehnt wurde?
 - Wenn ja: welche und wie wurde die Schadensregulierung bzw. deren Ablehnung jeweils begründet?

III Mängel Dachsicherung

- In der Presse wurde mehrfach über Mängel an durchgeführten Dachsicherungen berichtet, z.B. durch fehlerhafte Klammern oder unzureichende Klammer-Dichte.
 - Welche Mängel sind der Landesregierung bekannt, wie viele Dächer waren jeweils betroffen, und wie wurden die Mängel beseitigt? (Wenn möglich bitte mit genauer Auflistung)
- In den Fraport-Veranstaltungen zum Dachsicherungsprogramm in Flörsheim und Raunheim im März 2018 haben zahlreiche betroffene Bürger Beschwerden über Entscheidungen der Fraport AG zur Durchführung der Sicherung bzw. zu deren Ausführung geäußert.
 - Wie viele Beschwerden wurden vorgetragen?
 - Wie wurden die Beschwerden bewertet?
 - Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die vorgetragenen Defizite zu beseitigen?

IV Schadensmeldungen

- Seit 2013 führt Fraport eine Statistik über gemeldete Schäden und deren Einstufung als "nicht auf Wirbelschleppen zurückzuführen" bzw. "Wirbelschleppen als Schadensursache nicht auszuschließen".
 - Wie viele Schäden hat die Fraport AG vor Aufnahme dieser Statistik aus "Kulanzgründen" reguliert und wo sind diese aufgetreten? (Angaben bitte mindestens nach Eintrittsjahr und Gemarkung differenziert auflisten)
 - Wie viele Schäden wurden seit Einführung der Statistik 2013 gemeldet und wie viele jeweils in die erste oder zweite Kategorie eingestuft?
 - Nach welchen Kriterien werden die Einstufungen in die beiden Kategorien vorgenommen?
 - Welche Kriterien verwenden die eingesetzten Gutachter vor dem Hintergrund, dass Wirbelschleppen als Schadensursachen in den Normen und Regeln des Dachdeckerhandwerks nicht vorkommen und daraus keine Bewertungsregeln abgeleitet werden können?
 - Welche Kriterien führten wie oft zum Ausschluss von Wirbelschleppen als Schadensursache?
 - Wie verteilen sich die jeweiligen Schäden räumlich? (Angaben bitte mindestens nach Gemarkungen und Ablehnungs-Kriterien differenzieren)
- Wie viele Schäden an anderen Gegenständen (z.B. Dacheinbauten wie Fenster, Dachaufbauten wie Sonnenkollektoren, Fassaden-Vorbauten wie Rollläden oder Sonstiges) wurden als "wirbelschleppenbedingt" bei der Fraport AG, der Landesregierung oder an anderen Stellen gemeldet?
 - Wie wurden diese Schäden von der Fraport AG bewertet? (Bitte Begründung der Einzelfälle angeben)
 - Geht die Landesregierung aufgrund dieser Meldungen oder aus anderen Gründen davon aus, dass Wirbelschleppen nicht nur Ziegel aus dem Verbund herauslösen, sondern auch andere Schäden anrichten können?
 - Wenn ja: Welche Maßnahmen gedenkt die Landesregierung dagegen zu ergreifen?