

Erklärung

Die BI hat sich in ihrer Sitzung am 9.9. mit der Gefährdung durch Wirbelschleppen, der dazu vom Wirtschaftsministerium vorgenommenen Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Flughafens Frankfurt und der von Fraport in der Bürgerversammlung am 22.8. in Raunheim angekündigten Umsetzung des Dachsicherungsprogramms befasst und stellt dazu folgendes fest:

Die Planergänzung durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung ist nicht geeignet, der Gefährdung der Bevölkerung durch Wirbelschleppenschäden wirksam zu begegnen. Sie ist in der Sache unzureichend und in der fachlichen Begründung weitgehend Unsinn. Fraport versucht in der Umsetzung, die Vorgaben der Planergänzung noch weiter einzuschränken und Aufwand für die Dachsicherung unzulässig auf die Hauseigentümer abzuwälzen.

Nachdem durch die Häufung der Wirbelschleppenschäden in Flörsheim und Raunheim Anfang des Jahres für jeden deutlich geworden ist, dass die Prognosen aus dem Gutachten zur Wirbelschleppengefahr im Planfeststellungsverfahren (1 zu erwartender Schaden in 1 Million Jahren) grober Unfug waren, versuchten Ministerium und Fraport, die Auswirkungen dieser Erkenntnis durch hektische Aktivität einzudämmen. Fraport definierte freihändig ein „Dachinspektionsgebiet“ und ließ durch Gutachter den Aufwand für ein Klammerungsprogramm abschätzen, und das Ministerium verpflichtete Fraport kurz danach per Planergänzung, in diesem (geringfügig vergrößerten) Gebiet die Dächer gegen Wirbelschleppenschäden zu sichern. Eine Grundlage für die Abgrenzung eines solchen Gebietes gibt es nicht. Ein halbwegs plausibles Gutachten, aus dem die möglichen Einwirkungen durch Wirbelschleppen und daraus resultierende Gefahren abgeschätzt werden könnten, liegt nicht vor. Die Festsetzungen sind reine Willkür und umfassen nicht einmal alle Gebiete, in denen bereits Schäden aufgetreten sind.

Ebenso ist die Festsetzung einer Ausschlussfrist, die einen Anspruch auf Dachsicherung für Häuser, die nach dieser Frist errichtet worden sind, ausschließt, an Absurdität nicht mehr zu überbieten. Das Ministerium argumentiert, dass zum Zeitpunkt der (erneuten) Auslegung der Planunterlagen für den Ausbau klar gewesen sei, welche Problematik auf die Anwohner zukommt. Ausgelegt wurde aber u.a. eben jenes Gutachten, aus dem angeblich hervorging, dass eine Gefahr durch Wirbelschleppen nicht gegeben sei. Die Planergänzung sagt also mit anderen Worten: wer den Quatsch glaubt, den das Ministerium von sich gibt, gehört bestraft. Politisch ist das sicher richtig, als juristische Grundlage aber unhaltbar.

Fraport versucht in der Umsetzung des Dachsicherungsprogramms, die unzureichenden Vorgaben des Ministeriums noch weiter einzuschränken. Da selbst der Fraport-hörige Minister Rentsch offensichtlich keine Rechtsgrundlage finden konnte, um Fraport die komplette Aufsicht über die Sicherungsmaßnahmen zu garantieren, versuchen Fraport-Mitarbeiter mit diffusem Gerede von eigenen Standards und versteckten Drohungen der Nicht-Finanzierung Hauseigentümer davon abzuhalten, die Dachsicherung selbst vornehmen zu lassen und Fraport nur die Rechnung zu präsentieren.

Diese „eigenen Standards“ existieren nicht, es gibt auch keine Grundlage dafür. Fraport kann ebensowenig wie das Ministerium angeben, welchen Lasten Dächer standhalten müssen, um vor Wirbelschleppenschäden sicher zu sein. Grundlage für eine Dachsicherung können daher nur die in den einschlägigen Normen festgelegten Windlasten sein, und eine entsprechende Sicherung können qualifizierte Handwerker unabhängig von allen Fraport-Gutachtern vornehmen.

Besonders dreist ist aber der Versuch, die Sicherungspflicht auf das Befestigen der vorhandenen Dacheindeckung auf den ebenfalls vorhandenen Unterbau zu beschränken. Hier sagt selbst die ansonsten völlig unzureichende Ministeriumsvorgabe deutlich: jedes Dach, das nach dem Stand der Technik ansonsten sicher ist, ist auf Fraport-Kosten gegen Wirbelschleppen zu sichern. Die Behauptung, eventuell notwendige „Ertüchtigungen“, die vorgenommen werden müssen, um Klammern oder sonstige Sicherungen anbringen zu können, müssten von den Hauseigentümern finanziert werden, entbehrt jeder rechtlichen Grundlage.

Um das Dachsicherungsprogramm auf eine halbwegs solide Grundlage zu stellen, ist daher von der kommenden Landesregierung eine Ergänzung der Planergänzung zu fordern, die mindestens

- das Anspruchsgebiet für Dachsicherungen auf das gesamte Stadtgebiet von Raunheim erweitert,
- die absurde Ausschlussfrist für neuere Häuser streicht
- die Kriterien, nach denen die Sicherung zu erfolgen hat, auf der Basis gesicherter Erkenntnisse oder plausibler Abschätzungen transparent definiert,
- sicherstellt, dass ein ohne Wirbelschleppenrisiko nicht sanierungsbedürftiges Dach auch komplett auf Kosten der Fraport gesichert wird

Grundsätzlich kann das Wirbelschleppenrisiko jedoch nur reduziert werden, wenn auch die Zahl der Überflüge reduziert und die Überflughöhe vergrößert wird. Daher fordert die BI zur Erhöhung der Sicherheit und zur gleichzeitigen Reduzierung des Anfluglärms weiterhin nachdrücklich

- Reduzierung der Überflüge durch Reduzierung der Flugbewegungen insgesamt und durch Einschränkung der Betriebsrichtung 07 mit Hilfe der Erhöhung der Rückenwindkomponente auf zunächst 7, langfristig 10 Knoten
- Vergrößerung der Überflughöhe durch Vergrößerung des Anflugwinkels auf zunächst 3,2, langfristig auf 3,5 Grad sowie Rückverlegung der Aufsetzschwellen bei Betriebsrichtung 07 nach Osten um mindestens 800 Meter.

Weitere Informationen zum Thema unter www.bi-fluglaerm-raunheim.de

Kontakt:

Dr. Horst Bröhl-Kerner

Bahnhofstr. 47

65479 Raunheim

Tel. 06142 / 22577

Mail kontakt@BI-Fluglaerm-Raunheim.de