

Was wir tun können

Laut Fraport muss der Flughafen als Herzmuskel der Region ständig wachsen, um den Wirtschaftsstandort Rhein-Main zu sichern. Um im Bild zu bleiben: Ein ständig und unkontrolliert wachsender Herzmuskel führt im schlimmsten Fall zum Tod des Patienten.

Es ist nicht hinnehmbar, dass die wirtschaftlichen Interessen weniger Unternehmer über die Gesundheit so vieler betroffener Menschen und der Natur gestellt werden.

Kommen Sie zu den Montagsdemonstrationen an den Frankfurter Flughafen, 18.00 Uhr, Terminal 1, Halle B

- Unterstützen Sie die Bürgerinitiativen und werden Mitglied
- Sprechen Sie mit Politikern über Ihre Ängste und Sorgen wegen des Fluglärms
- Beschweren Sie sich im Internet beim Deutschen Fluglärmdienst (www.dfld.de)
- Nutzen Sie die kostenlose FRAPORT Beschwerde-Hotline

0800-23 45 67 9

Engagieren Sie sich für unsere Gesundheit und fordern:

- Ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr
- Die Begrenzung des Flugverkehrs und Fluglärms
- Die Schließung der Landebahn Nordwest

Informieren Sie sich: www.fluglaerm-mainz.info
www.lebenswertesmainz.de
www.dfld.de
www.fuer-floersheim.de



Vi.S.d.P. Initiative gegen Fluglärm Mainz e.V.



Dachklammerungsprogramm der Fraport AG

Unter Dachklammerung versteht man, dass die einzelnen Ziegel mit Metallklammern an der hierfür konstruierten Tragkonstruktion befestigt werden. Sturmklammern müssen nach Din EN 14437 mit dem jeweiligen Dachwerkstoff geprüft werden. Derzeit ist erst 1(!) Dach von ca. 1500 Dächern, die in Flörsheim durch Wirbelschleppen gefährdet sind, geklammert worden. **Es ist auch nicht davon auszugehen, dass es jemals zu einer flächendeckenden Klammerung der Flörsheimer Dächer kommen wird.** Mit dem Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013 wird Fraport verpflichtet, auf den Wunsch von Grundstückseigentümern die Dächer zu klammern. Die Fraport hat **Ausführungsbestimmungen** erlassen, die die Mehrheit der Flörsheimer davon abhalten werden, ihre Dächer klammern zu lassen. **Fraport zahlt weder die Kosten, um ein Dach sicherungsfähig zu machen, noch die Kosten einer neuen Dacheindeckung (im Schnitt ca. 30.000 Euro), die in vielen Fällen erforderlich sein wird, um die Dachziegel überhaupt klammern zu können. Fraport trägt nur die Kosten der eigentlichen Klammerung.** Dabei sind nahezu alle Flörsheimer Dächer bauordnungsrechtlich in gutem Zustand. Eine Gefahr geht von den Dächern nur aus, da Flörsheim in geringer Höhe von schweren Flugzeugen, die Wirbelschleppen auslösen, überflogen wird. **Der Planergänzungsbeschluss und die Ausführungsbestimmungen stellen das Verursacherprinzip auf den Kopf**, da sie den Einwohnern ca. 90% der Kosten einer Dachklammerung aufbürden und versuchen, den Hauseigentümern die **straf- und versicherungsrechtliche Verantwortung** für Wirbelschleppenschäden zuzuschieben. **Die Gefahr für Leib und Leben der Flörsheimer wird trotz des Klammerungsprogramms fortbestehen.**

Gericht schützt Luftverkehrswirtschaft

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat den Antrag der Stadt Flörsheim, die Landebahn Nordwest für schwere Flugzeuge der Wirbelschleppen-kategorie „Heavy“ zu sperren, durch Beschluss vom 29. Juli 2013 abgewiesen. Obwohl das Gericht eine Gefahr für Leib und Leben der Flörsheimer bejahte, kommt es in einer „Interessenabwägung“ zu dem Ergebnis, dass die **Interessen des Frankfurter Flughafens an der Aufrechterhaltung des ungestörten Flugbetriebs höher zu bewerten sind als die Lebens- und Gesundheitsinteressen der Bürger.** Begründet wird dies damit, dass das (offensichtlich völlig wirkungslose) Dachklammerungsprogramm der Fraport AG schnell zu einer deutlichen Verringerung des Gefahrenpotentials führen werde. Am Tage der Gerichtsentscheidung war nach Fraport-Angaben ein einziges (!) Dach geklammert. Es ist davon auszugehen, dass bis zum Jahresende nicht einmal 50 Dächer geklammert sein werden. **Die Prognose des Gerichts ist grob fehlerhaft.** Das Dachklammerungsprogramm ist, wie beschrieben, völlig ungeeignet, die Gefahr für die Bürger zu beseitigen. Wie in vielen Fällen bedarf es vermutlich erst eines schweren Personenschadens bis die Verantwortlichen in der Politik und die Gerichte „wach“ werden.

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat die Interessen der Luftverkehrswirtschaft über die Lebens- und Gesundheitsinteressen der Bürger gestellt.

Obwohl das Gericht den Schaden und das falsche Gutachten anerkannte, wurden grob fehlerhaft nicht die richtigen Konsequenzen gezogen und die unsägliche Landebahn Nordwest für schwere Flugzeuge nicht gesperrt.

08/2013



**FRAPORT
ARGUMENTE
RICHTIG
FALSCH
GELOGEN**

Was ist eine Wirbelschleppe?

Bei Wirbelschleppen handelt es sich um zopfartige, gegenläufig drehende Luftverwirbelungen, die von Flugzeugen erzeugt werden. Ihre Intensität ist maßgeblich vom Gewicht des Flugzeuges abhängig. **Je schwerer und größer ein Flugzeug ist, umso stärker ist die Wirbelschleppe, die das Flugzeug hinter sich herzieht.** Der Wind kann die Auswirkungen einer Wirbelschleppe beeinflussen, diese beispielsweise verschieben und verstärken. Deshalb können Wirbelschleppen auch seitlich der Einflugschneise auftreten.

Wirbelschleppen sind häufig als breitbandiges, tieffrequentes und bedrohliches Geräusch hörbar.

Insgesamt ist die Wirkung von Wirbelschleppen bislang wenig erforscht und es existieren kaum Untersuchungen, welche Kräfte am Boden wirken und welche Gefahren sich hieraus ergeben können.

Wirbelschleppen stellen in der Luftfahrt ein großes Problem dar. Darum müssen z.B. Staffelungsabstände bei An- und Abflügen eingehalten werden.

In 2011 geriet am Frankfurter Flughafen ein Airbus 320 bis auf 30 Meter in die Wirbelschleppe eines Airbus 380. **Dies wurde von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung als schwere Störung eingestuft, da es zu einem Beinahe-Absturz des kleineren Flugzeuges über Raunheim kam.**

(www.airliners.de, Bericht vom 13.12.2012)

Was passiert in Flörsheim und Raunheim?

Seit dem 21. Oktober 2011 liegt Flörsheim unter der Anfluggrundlinie zur Landebahn Nordwest und wird bei Betriebsrichtung 07 von ca. 350 Flugzeugen/Tag in einer Höhe zwischen 250 und 290 Meter überflogen.

Bereits am 30. Oktober 2011 wurden die ersten Dachziegel auf die Straße geschleudert.

Auch Raunheim ist seit Jahrzehnten von Schäden durch Wirbelschleppen betroffen. Inzwischen hat es 16 Wirbelschleppenschäden gegeben. Der bisher schwerste Vorfall ereignete sich am 5. April 2013 in der Plattstraße, bei der es sich um eine Kinderspielstraße handelt. Es waren gleich mehrere Häuser betroffen. Die Ziegel stürzten auf Gehwege und in den Hinterhof. Auf den Gehwegen hatten zuvor kleine Kinder gespielt. Im Hinterhof wurde das Vordach vor der Hauseingangstür zerschlagen.

Es war bislang dem bloßen Zufall zu verdanken, dass keine Menschen verletzt oder gar getötet wurden. Bei einem anderen Vorfall wurden doppelt genagelte Schieferplatten mit einem Gewicht von 6 kg aus einem Dach gerissen und auf die Straße geschleudert.

Dabei bejahte der Hessische Verwaltungsgerichtshof in einer Entscheidung vom 29. Juli 2013, dass auch künftig mit einer großen Gefahr von Wirbelschleppen zu rechnen sei und damit auch das Risiko von Personenschäden durch herabfallende Dachziegel bestehe. (Randnummer 23 des Beschlusses) **Zudem bejahte das Gericht die Kausalität zwischen Wirbelschleppen und Schäden mit dem Argument, dass andere Ursachen für das Herauslösen und Herabfallen der Dachziegel nicht erkennbar sind.** (Randnummer 21 des Beschlusses)

Das falsche Wirbelschleppengutachten

Das Wirbelschleppengutachten der Fraport AG ging davon aus, dass es in 10 Millionen Jahren höchstens zu einem Wirbelschleppenschaden kommen wird.

Die Hessische Landesregierung hat das Gutachten kritiklos in den Planfeststellungsbeschluss (Seite 654) übernommen.

Die Realität sieht jedoch anders aus: **Im Schnitt ist es seit Eröffnung der Landebahn Nordwest alle 5 Wochen in Flörsheim zu einem Wirbelschleppenvorfall gekommen.**

Es ist offensichtlich, dass das Wirbelschleppengutachten der Fraport AG die Realität vollkommen verkannt hat. Dabei unterliegt es keinem Zweifel, dass die Stärke der Wirbelschleppe vom Gewicht der landenden Flugzeuge abhängig ist. Für die Boeing 777-300 wird im Fraport-Gutachten ein Landegewicht von 156 Tonnen und für den Airbus 340-600 ein Landegewicht von 173,2 Tonnen „errechnet“. (Seite 46 des Fraport-Gutachtens) Unter dem Landegewicht versteht der Gutachter das Betriebsleergewicht zzgl. 50% der maximalen Nutzlast plus Reservekraftstoff. (Seite 45 des Fraport-Gutachtens)

Wie sich aus den Herstellerangaben von Boeing und Airbus ergibt, haben beide Flugzeugtypen jedoch bereits ein höheres Betriebsleergewicht. Die Boeing 777-300 wiegt im Leerzustand ca. 160 Tonnen, der Airbus 340-600 ca. 177 Tonnen.

Das Wirbelschleppengutachten der Fraport geht also davon aus, dass die Boeing 700-300 und der Airbus 340-600 leer und offenbar ohne Sitze über Flörsheim einfliegen. Da es sich bei der Boeing 777-300 und dem Airbus 340-600 um die schwersten Flugzeuge handelt, die auf der Landebahn Nordwest zugelassen sind, geht von diesen beiden Flugzeugen das größte Risiko aus, gefährliche Wirbelschleppen zu erzeugen.

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass ca. 30% der schweren Flugzeuge, die im Interkontinentalverkehr eingesetzt werden, mit dem **maximalen Landegewicht** in Frankfurt landen. Dieses liegt für den Airbus 340-600 bei 254 Tonnen.

Das Wirbelschleppengutachten für den Ausbau des Münchener Flughafens rechnet deshalb mit dem **maximalen Landegewicht** in Bezug auf das Wirbelschleppenrisiko.

Die Wirbelschleppengutachter der Fraport-AG haben das Wirbelschleppenrisiko durch schwere Flugzeuge jedoch bewusst manipuliert.

