

Dossier

den 22. April 2013

Wirbelschleppengutachten: Britische „Wake Turbulence Study“ wertet hunderte von Schadensfällen aus.

Es ist bekannt, dass die hessische Landesregierung als Genehmigungsbehörde der Landebahn Nordwest das Wirbelschleppenrisiko für Raunheim und Flörsheim für vernachlässigbar gering hält. Sie stützt sich dabei auf ein Gutachten des langjährigen Fraport Hausgutachters GfL Gesellschaft für Luftverkehr¹ aus dem Jahre 2006. Dem Gutachten hat sich auch der VGH Kassel mit Urteil vom 21.08.2009 allzu willfährig angeschlossen.

Das HMWVL versteigt sich zu seiner neuesten Behauptung, allein die Tatsache, dass Fraport für Wirbelschleppenschäden aufkomme, bedeute nicht, dass die Ursächlichkeit des Luftverkehrs für die Gebäudeschäden damit grundsätzlich anerkannt sei! (FR, 19.04.2013)

Unter dem Titel "Wake Turbulence Study - Final Report Dec. 2010²" hat die Britische Gutachterfirma Halcrow Group erstmals eine umfassende Wirbelschleppenstudie vorgelegt, mit welcher die Schadensdaten und Erfahrungen rund um die größten britischen Flughäfen zusammengetragen wurden. Damit erscheint nun auch die Flörsheimer und Raunheimer Wirbelschleppen-situation in einem völlig neuen Licht.

Der GfL-Gutachter hat in seiner Expertise keinen der bekannten 60 Raunheimer Wirbelschleppenfälle verwertet, obwohl diese größtenteils von Fraport entschädigt wurden. Auch behauptet die GfL, in den einschlägigen Datenbanken weltweit seien keine verwertbaren Sach- oder Personenschäden am Boden aufgrund von Flugzeugwirbelschleppen zu finden gewesen. Der Erwartungswert für Wirbelschleppen in Flörsheim bewege sich nach einem abstrakten Rechenmodell in Millionen Jahren (!). Die Frankfurter Wirbelschleppenschäden wurden in der Vergangenheit bewusst nicht dokumentiert und auch nicht

¹ GfL Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH: <http://www.gfl-consult.de/impressum.php?mid=8&PHPSESSID=2m5ej1fp7o9ab8gvuvfjshqal0>

² <http://www.londoncityairport.com/content/pdf/LCY%20Wake%20Turbulence%20Study.pdf>

luftfahrtamtlich untersucht. Der Flughafenbetreiber hat in der Vergangenheit alle Bedachungsschäden aus vermeintlicher Kulanz ohne Anerkennung einer Rechtspflicht bezahlt. Bis vor wenigen Wochen wurde sogar noch behauptet, Wirbelschleppen erreichten nicht einmal den Erdboden. Die Verleugnung des Phänomens „Wake Vortex Strike“ -> Wirbelschleppenschlag war bis vor kurzem in Deutschland allumfassend.

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung hat den Antrag, sich mit dem Wirbelschleppenunfall vom 05.04.2013 in der Flörsheimer Plattstrasse zu befassen, kategorisch abgelehnt. (Mail vom 18.04.2013 an den Vorstand der BfU Eddersheim). Dies, obwohl ein Verursacherflugzeug konkret benannt war, und obwohl Menschenleben gefährdet waren.

Unter dem Titel "Wake Turbulence Study - Final Report Dec. 2010³" hat die Britische Gutachterfirma Halcrow Group erstmals eine umfassende Wirbelschleppenstudie vorgelegt, mit welcher die Schadensdaten und Erfahrungen rund um die größten britischen Flughäfen zusammengetragen wurden. Das im Internet frei verfügbare Gutachten ist ein wahrer Datenschatz. Die dadurch empirisch belegbare, jährliche Wirbelschleppengefahr bei Landungen ist enorm, und widerlegt eindrucksvoll, was dazu in der Planfeststellung der Landebahn-Nordwest an Nichtwissen⁴ behauptet wurde. Unsere europäischen Nachbarn haben damit alle öffentlich zugänglichen Fakten zum Thema "Wake Vortex Strike" (Wirbelschleppenschlag) auf den Tisch gelegt.

In Grossbritannien gab es in den vergangenen Jahren hunderte von Gebäudeschäden luftfahrtbedingter Wirbelschleppen. Auch soll bereits eine Person durch die fliegenden Dachziegel (Roof Tiles) einer Wirbelschleppe am Kopf verletzt worden sein (Mr. Don Melrose, Belfast, 2010⁵). Die britische Luftfahrtbehörde CAA hat sich eingehend mit diesem Fall befasst. Im sehr stark betroffenen Londoner Vorort Hounslow wurde im Juni 2009 ein Familienvater in seinem PKW von einem Dachziegelregen bombardiert⁶ (London Heathrow). In London hat man seit 2008 ein mit 15 Mio. Pfund dotiertes

³ <http://www.londoncityairport.com/content/pdf/LCY%20Wake%20Turbulence%20Study.pdf>

⁴ http://www.dffd.de/PFV_Landebahn/PFV-2/Ordner45/003_G1_Anhang_II_1.pdf

⁵ <http://www.u.tv/News/Belfast-man-injured-by-passing-jet/7f758b8f-feff-448b-8ef3-11f52c677537>

⁶ <http://www.hounslowchronicle.co.uk/west-london-news/local-hounslow-news/2009/08/28/driver-s-fury-after-plane-vortex-damages-car-109642-24556640/>

Wirbelschleppenschutzprogramm für die Airportanwohner aufgelegt.

Allein in Heathrow und in Birmingham liegt laut Halcrow-Gutachten die tatsächliche Schadensquote aufgrund von Wirbelschleppen bei 2,30 pro 1.000 Landungen bzw. bei 2,38 pro 1.000 Landungen (S.20). Der Manchester Airport hat eine Schadensquote von 0,89 pro 1.000 Landungen!

In 2012 landeten bei Betriebsrichtung Ost exakt 31.108 Landungen auf der Frankfurter Nordwestbahn (07L) und überflogen dabei Flörsheim/Eddersheim in niedriger Höhe unter 250m über Grund. Legt man die britischen Schadensquoten auch hier zugrunde, so sind allein in Flörsheim rechnerisch zwischen 27 und 74 Schadensfälle pro Jahr (!) zu erwarten.

17 tatsächliche Wirbelschleppenfälle hat es in Flörsheim bereits gegeben (1.1. bis 5.4.2013). Das zeigt zum einen den bedrohlichen Trend, und zum anderen, dass die britischen Zahlen plausibel sind!

Wir nähern uns dem Tag, an dem es den ersten Toten oder Verletzten geben wird. Auch bei unseren britischen Nachbarn wird in den Medien immer wieder betont, wie haarscharf mancher Wirbelschleppenschlag Leben und Gesundheit der Bewohner bedroht hat. Es ist nicht damit getan, Dächer zu klammern, da vor allem auch Menschen im freien ständig bedroht sind.

Hier nochmals die Fundstelle des Halcrow-Gutachten(2010):

<http://www.londoncityairport.com/content/pdf/LCY%20Wake%20Turbulence%20Study.pdf>

Es fällt auf, dass sich die Fraport-Gutacherin GfL auch mit der Wirbelschleppen situation in Grossbritannien und speziell am Airport London-Heathrow beschäftigt hat. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem Hinweis zu Abb. 5-11 auf Seite 60 „Von einer Wirbelschleppe verursachte Dachschäden im Bereich des Flughafens London-Heathrow [BAA, 1997]“. Hier zeigt sich im Besonderen die manipulative Strategie, mit welcher das GfL-Gutachten erstellt wurde. Wesentliche verfügbare Daten, nämlich echte Erfahrungswerte und Schadenquoten unserer unmittelbaren Nachbarn wurden nicht verwendet. Hier darf man vorsätzliches Handeln unterstellen.

Der CEO der Gutachterfirma GfL, Herr Prof. Dr.-Ing. Hartmut Fricke hat eine intransparente Doppelfunktion als Luftfahrtgutachter und Professor der TU Dresden. Sein Uni-Institut erhielt verschiedentlich Forschungsaufträge der

Luftfahrtindustrie! Die GfL begleitet den Ausbau des Frankfurter Flughafens seit 2002 an massgeblicher Stelle.

Frank Wolf (Pressesprecher)

BÜRGERINITIATIVE für Umweltschutz 1975 e.V.