

RechtsAnwälte & Notare

EBNER · BERGHÄUSER · LANDZETTEL
FALK · ALBACH · WIELAND · BERG

RechtsAnwälte&Notare · Postfach 110153 · 64216 Darmstadt

Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr u.
Landesentwicklung
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

RechtsAnwälte&Notare
Friedensplatz 6
(gegenüber „Funktion“)
64283 Darmstadt

Telefon 06151-9944-0
Telefax 06151-294283

Gerichtsfach 39
berghaeuser@anwaelte-da.de
www.anwaelte-DA.de

Unser Zeichen: B - 13/00565

Darmstadt, den 18.04.2013

Dr. Wolfgang Ebner
(bis März 2011)

Erwin Falk
Rechtsanwalt, Notar
Fachanwalt für Versicherungsrecht

Dr. Klaus Berghäuser
Rechtsanwalt, Notar
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Mediator

Dr. Wulf Albach
Rechtsanwalt, Notar
Fachanwalt für Arbeitsrecht sowie
für Handels- und Gesellschaftsrecht

Dr. Stefan Landzettel
Rechtsanwalt, Notar
Fachanwalt für Familienrecht
sowie für Erbrecht

Dr. Rainer Wieland
Rechtsanwalt, Notar
Fachanwalt für Steuerrecht,
für gewerblichen Rechtsschutz sowie
für Miet- u. Wohnungseigentumsrecht

Dr. Thomas Berg
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
sowie für Bau- und Architektenrecht

Susanne Clemens
Rechtsanwältin

Manuela Born
Rechtsanwältin

Patric Schiweck
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Johannes Wigand
Rechtsanwalt

Matthias Werner



**Stadt Raunheim - Wirbelschleppen -
Antrag auf nachträgliche Anordnung zum Planfeststellungsbe-
schluss für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main
Antrag auf ordnungsbehördliches Einschreiten**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeigen wir an, dass wir die Stadt Raunheim in der vorbezeichneten
Angelegenheit vertreten. Eine uns legitimierende Vollmachtsurkunde ist in
der **Anlage** beigelegt.

Wir wenden uns heute wegen der zahlreichen Wirbelschleppenergebnisse
in Raunheim an Ihre Behörde.

**Namens unserer Mandantin beantragen wir gegenüber Ihnen als
Planfeststellungsbehörde**

**im Wege der mit Sofortvollzug auszustattenden nachträglichen An-
ordnung im Sinne des § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG**

- a) **der Fraport AG aufzugeben, Vorkehrungen zu schaffen, die
die durch Wirbelschleppenvorfälle in Raunheim entstehenden
nachteiligen Wirkungen vermeiden, und hierbei als kurzfristig
wirkende Maßnahme ein Landeverbot von aus westlicher Rich-
tung an den Flughafen Frankfurt Main heran fliegenden Flug-
zeugen mit einem Gewicht von mehr als 136 Tonnen („Heavys“
und „Super“) auf der Süd- oder Centerbahn zu verhängen;**

- b) die für Antragstellung und Genehmigung zuständigen Stellen zu veranlassen, den Gleitwinkel des ILS-Anflugs von 3,0 Grad auf 3,5 Grad zu ändern,
- c) die Deutsche Flugsicherung zu veranlassen, die gefährliche, Wirbelschleppenschäden auslösende Betriebsrichtung 07 nur dann zu wählen, wenn die Beibehaltung der Betriebsrichtung 25 aus zwingenden Sicherheitsgründen nicht mehr vertretbar erscheint,
- d) der Fraport AG aufzugeben, bei allen in Raunheim im Bereich der Anfluglinien liegenden Anwesen Schutzvorkehrungen (z. B. Verklammerung der Dachziegel) gegen Schäden durch Wirbelschleppen durchzuführen.

Darüber hinaus beantragen wir gegenüber Ihnen als zuständige Gefahrenabwehrbehörde

wegen einer Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung im Sinne des § 1 Abs. 1 HSOG ein Einschreiten gegen die Gefahr von Wirbelschleppeneignissen in Raunheim, indem sie ein Landeverbot von aus westlicher Richtung an den Flughafen Frankfurt Main heran fliegenden Flugzeugen mit einem Gewicht von mehr als 136 Tonnen („Heavys“ und „Super“) auf der Süd- oder Centerbahn erlassen.

Die Bescheidung des letzten Antrags erübrigt sich, falls die in dieselbe Richtung zielende, beantragte nachträgliche Anordnung im Sinne des § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ergeht.

Begründung:

I. Sachverhalt

1. Im Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18.12.2007 für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main wird in Bezug auf die Bewältigung der von Wirbelschleppen ausgehenden Sicherheitsrisiken festgestellt, es könne allenfalls im Nahbereich des Flughafens Frankfurt Main in seltenen, ungünstigen Fällen zu Schäden durch Wirbelschleppen am Boden kommen, und zwar insbesondere zu Beschädigungen an Dacheindeckungen. Bisher seien derartige Schäden, die auf Wirbelschleppen zurückgeführt worden seien, nur dort gemeldet worden, wo Überflughöhen von landenden Flugzeugen zwischen 300 und 400 m bestehen (PFB, S. 653). Personenschäden seien bislang nicht beobachtet worden.

Im Planfeststellungsbeschluss heißt es weiter, auch im Planungsfall 2020 bestünden nach den gutachtlichen Ermittlungen und Feststellungen nur geringe Wahrscheinlichkeiten für das Auftreten von potenziell schädigenden Wirbelschleppen, die im Wesentlichen nur unbebaute Flächen betreffen würden. Daran ändere sich auch nichts Wesentliches, wenn Abweichungen beim Landeanflug einbezogen und eine geringere Dachfestigkeit im Altbaubestand berücksichtigt werde. Diese Änderungen ergäben zwar eine absolute Erhöhung der Gefährdung insbesondere für das Stadtgebiet unserer Mandantin. Die Schadenswahrscheinlichkeit sei aber immer noch sehr gering und liege innerhalb der gesellschaftlich allgemein vorauszusetzenden

Akzeptanz. Einem gleichwohl zu beobachtenden Auftreten von - nicht völlig auszuschließenden - Schäden an Dacheindeckungen werde angesichts der geringen Eintrittswahrscheinlichkeit mit der in der Nebenbestimmung A. XI. 2.3 (PFB, S. 130) der Fraport AG aufgegebenen Verpflichtung zur Leistung von Schadensersatz in hinreichender Weise begegnet.

Diese Nebenbestimmung hat das Land Hessen durch Erklärung in der mündlichen Verhandlung vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof am 26. Juni 2009 dahingehend abgeändert, dass nunmehr die Fraport AG nachzuweisen hat, dass bei Schadenseintritt die Voraussetzungen dieser Verpflichtung nicht erfüllt sind (vgl. die Niederschrift über die mündliche Verhandlung vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof am 26. Juni 2009, S. 55 f.).

In den dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Gutachten "Auswirkungen von Wirbelschleppen am Flughafen Frankfurt Main" der GfL Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH und Dziomba Aeronautical Consulting in der Fassung vom 16. November 2006 (Anhang II.1 zum Gutachten G1 „Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplan“ - Ordner 236 -) und „Sensitivitätsanalyse zum Gutachten G1 - Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplan Anhang II.1 Auswirkungen von Wirbelschleppen am Flughafen Frankfurt Main“ der GfL Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH vom 26. Juli 2007 - Ordner 543, S. 268 ff. -) wurde methodisch wie folgt verfahren:

Die Gutachter haben das durch Wirbelschleppen hervorgerufene Gefährdungspotenzial getrennt für Gebäude und am Luftverkehr nicht beteiligte Personen für die unterschiedlichen Verkehrsszenarien des Ist-Falles 2005, des Planungsnullfalles und des Planungsfalles 2020 quantifiziert und vergleichend bewertet. Sie haben dazu Modelle für das von Wirbelschleppen ausgehende Gefahrenpotenzial auf der Grundlage insoweit nach ihrer Meinung üblicher und anerkannter Berechnungsgrundlagen und -methoden, aktueller Daten von Wirbelschleppenmessungen sowie von Parametern, die potenziell gefährdete Gebäude und Personen in der Form verschiedener Untersuchungshöhen abbilden, erstellt und die sich daraus ergebenden Szenarien analysiert.

Das Gefährdungspotenzial der vor allem durch landende Luftfahrzeuge verursachten Wirbelschleppen wurde jeweils bezogen auf eine bestimmte, im Umfeld des Vorhabens anzutreffende Gebäudehöhe in der Form einer mathematisch bestimmten Modellierung und nicht etwa anhand konkreter Schadensereignisse ermittelt. Die Gutachter haben dargelegt, dass ihre Recherche in einschlägigen Datenbanken zu keinem verlässlichen Ergebnis in Bezug auf unmittelbar durch Wirbelschleppen verursachte Schäden an Gebäuden oder am Luftverkehr unbeteiligten Personen geführt hat.

Die Berechnung der Wahrscheinlichkeit für Schäden an Gebäuden durch Wirbelschleppen wurde von den Gutachtern auf einen Untersuchungsraum von 40 x 40 km um den Flughafenbezugspunkt sowie auf die Untersuchungshöhen bei Gebäuden von 10 m, 25 m und 50 m begrenzt. Der Untersuchungsausschnitt entsprach dem schon zuvor für die Sicherheitsanalyse gewählten räumlichen Umgriff. Er umfasste nach Ansicht der Gutachter die im Hinblick auf die Auswirkungen von Wirbelschleppen besonders betroffenen Gebiete im Bereich der Landeanflüge vollständig. Die

gewählten Untersuchungshöhen waren laut den Gutachten geeignet, die Gefahren für Hausdächer sowie für Personen, die mit Instandsetzungs-, Reinigungs- oder Wartungsarbeiten an Gebäuden befasst sind, abzubilden.

Der in Wirbelschleppen aufgrund der Druckunterschiede entstehende Unterdruck wurde methodisch als die maßgebliche physikalische Größe zugrunde gelegt und das Gefährdungspotential hieraus sowie in Abhängigkeit von den Flugzeugklassen berechnet.

Unserem Einwand, die Ermittlung und Berechnung des Gefährdungspotenzials durch Wirbelschleppen sei insgesamt fehlerhaft erfolgt, folgte der Hessische Verwaltungsgerichtshof nicht. Er stellte fest, die Parameter über Wirbelschleppen und ihre Auswirkungen, die den Berechnungen in den von der Planfeststellungsbehörde ausgewerteten Gutachten zugrunde gelegt wurden, seien in Literatur und Wissenschaft anerkannt. Ebenso wenig sei zu beanstanden, dass die Untersuchung des von Wirbelschleppen ausgehenden Gefahrenpotenzials pauschalierend auf der Lärmklassen-Einteilung der AzB aufbaue. Es sei methodisch unumstritten, dass das Landegewicht, die Spannweite sowie der hieraus sich ergebende Auftriebswert einschließlich der Landegeschwindigkeit von Luftfahrzeugen den Umfang, die Lebensdauer sowie Sink- und Ausbreitungsgeschwindigkeit der von ihnen erzeugten Wirbelschleppen maßgeblich bestimmen. Es stehe außer Zweifel, dass die Lärmklassen der AzB hierfür eine geeignete Ausgangsbasis böten, da dort die gebildeten Flugzeugklassen nach Startgewicht unterschieden werden. Daraus hätten die Gutachter die Landegewichte ermittelt. Die insoweit vorgenommene Pauschalierung durch Zusammenfassung in Gewichtsklassen sei deshalb nicht zu beanstanden.

In der von der Planfeststellungsbehörde eingeholten Sensitivitätsanalyse vom 26. Juli 2007 wurde der Bewertung zugrunde gelegt, dass sich die Flächen mit Gefährdungspotenzial zwar um insgesamt etwa 20% vergrößern, sich dies aber nicht abwägungsrelevant auswirke, da sich der Bereich mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 1.000 Jahren nur um 0,38 km², der mit 10.000 Jahren lediglich um 0,59 km² und der Bereich mit einem Erwartungswert von 100.000 Jahren nur um 1 km² jeweils vergrößere. Die damit verbundene Steigerung des Gefährdungspotenzials für bewohnte Gebiete belaufe sich demgegenüber nur auf eine Eintrittswahrscheinlichkeit von etwa 1,7 Millionen Jahren und liege damit weit unterhalb der Risikoakzeptanzschwelle. Die Erhöhung des Risikopotenzials infolge der Vergrößerung der betroffenen Flächen um bis zu 35% (Sensitivitätsanalyse vom 26. Juli 2007) wurde deswegen von der Planfeststellungsbehörde als nicht abwägungsrelevant bewertet.

Dem folgend hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof festgestellt, nach diesen Erhebungen sei die Wahrscheinlichkeit, dass an den Gebäuden der Kläger Schäden, insbesondere an der Dacheindeckung, durch Wirbelschleppen verursacht werden können, so gering, dass die Planfeststellungsbehörde ohne Verstoß gegen das Abwägungsgebot darauf verzichtet habe, über die Schadensersatzregelung hinaus weitergehende Schutzvorkehrungen, zum Beispiel eine Klammerung der Dachziegel an bestimmten Gebäuden, anzuordnen. Deshalb wurden die auf derartige Anordnungen gerichteten Anträge als unbegründet abgewiesen.

Lediglich die Gebiete unmittelbar vor den jeweiligen Landebahnschwellen mit einer Gesamtfläche von etwa 4 km² seien in der Höhe von 10 m, die das Gefährdungspotenzial für die bei einer Wohnbebauung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern typischen Ziegeldächer abbilde, von Eintrittswahrscheinlichkeiten zwischen einmal in 10.000 Jahren und einmal in 1 Mio. Jahren betroffen (Gutachten G 1, Anhang II.1, S. 101). Diese Bereiche umfassten keine bewohnten Gebiete. Das Risiko für die Gebäude in Raunheim liege mindestens eine Größenordnung darüber. Das bedeute, dass der Erwartungswert für einen Gebäudeschaden mindestens 1 Mio. Jahre betrage.

Personenschäden seien überhaupt keine zu befürchten. Die unmittelbaren Auswirkungen von Wirbelschleppen auf Personen seien anhand der Tangentialgeschwindigkeit der Wirbelströmung bestimmt worden, wobei einerseits der Überraschungseffekt aufgrund der böenartig auftretenden Luftströmung von Wirbelschleppen sowie andererseits die Auflösung des Wirbelkörpers in viele Einzelwirbel infolge des Bodeneffekts berücksichtigt worden seien (G1 Anh. II.1, S. 77 ff.). Die unter Berücksichtigung verschiedener Topologien infolge unterschiedlicher Bebauung und Bewuchses ermittelten, maximal zu erwartenden Tangentialgeschwindigkeiten am Boden lägen sämtlich im Bereich der Windstärke 1 nach der Beaufortskala und ergäben damit keine Gefährdung von Personen unmittelbar durch Wirbelschleppen (G1 Anh. II.1, S. 86 f.). Soweit sich Personen zum Beispiel wegen handwerklicher Tätigkeiten auf dem Dach oder sonst in größerer Höhe aufhielten, sei diesen Risiken ohnehin durch die einschlägigen Arbeitsschutzvorschriften zu begegnen (vgl. Gutachten G 1, Anhang II.1, S. 114 ff.).

Die Möglichkeit, dass eine Person durch einen Dachziegel zu Schaden komme, der durch eine Wirbelschleppe gelöst werde und zu Boden falle, setze ein Zusammenwirken mehrerer für sich genommen nahezu unwahrscheinlicher Ereignisse voraus. Der Eintritt eines solchen Schadens sei zwar nicht mit Sicherheit auszuschließen, aber doch so unwahrscheinlich, dass die Planfeststellungsbehörde nicht die Belange der Betroffenen abwägungsfehlerhaft einschätze, wenn sie diese Befürchtung dem auch sonst hinzunehmenden allgemeinen Risiko zuordne.

In der Sensitivitätsanalyse vom 26. Juli 2007 wurden sowohl Abweichungen im Landeanflug vom Gleitwinkel als auch die geringeren Widerstandswerte von Ziegeldächern im Altbaubestand berücksichtigt. In dem Gutachten wird dargestellt, dass bei einem abgesenkten Grenzwert für den Unterdruck in Wirbelschleppen in Höhe von nur noch 25% des Nominalwertes auch die Gefahren für schadhafte oder nicht ordnungsgemäß erfolgte Dacheindeckungen erfasst werden (G1 Anhang II.1; GfL vom 26. Juli 2007, S. 278). Die Detailbetrachtung für das Stadtgebiet unserer Mandantin ergab nur eine Gefährdung von einem Schadensereignis in 1.733.102 Jahren an einem Ort in 5.600 m Entfernung von der Landebahnschwelle 07 bei einem angenommenen Gleitwinkel von 2,5° sowie von einem Schadensereignis in 781.250.000 Jahren bei Berücksichtigung des auf 25% des Nominalwertes abgesenkten Grenzwerts (GfL vom 26. Juli 2007, S. 284).

Im Hinblick hierauf wurde von der Planfeststellungsbehörde für das etwa 5-6 km entfernt liegende Stadtgebiet unserer Mandantin ein erhöhtes Gefährdungspotenzial oberhalb der allgemein akzeptierten Risikoakzeptanzschwelle verneint.

2. Im Revisionsverfahren unserer Mandantin vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG 4 C 1.10) wurde in der mündlichen Verhandlung vom 14.03.2012 wegen der Wirbelschleppenproblematik ein Vergleich geschlossen. Die Fraport AG verpflichtete sich, an dem im Eigentum unserer Mandantin stehenden und im Bereich der Anfluglinien (gemäß dem Protokoll über die mündliche Verhandlung beigefügter Anlage) liegenden Anwesen Schutzvorkehrungen (Verklammerung der Dachziegel) gegen Schäden durch Wirbelschleppen durchzuführen. Diese vergleichsweise Verpflichtung hat die Fraport AG inzwischen erfüllt.
3. Da die vor dem Bundesverwaltungsgericht getroffene gütliche Einigung nur die im Eigentum unserer Mandantin stehenden, im Bereich der Anfluglinien situierten Gebäude umfasst, müssen alle anderen Gebäude in Raunheim bislang ohne Schutzvorkehrungen auskommen. Dies führt dort immer wieder zu neuen Schadensfällen. Nur glücklichen Umständen ist es zu verdanken, dass es bislang nicht zu Personenschäden kam. Da aber jede Glückssträhne einmal endet, ist es nur eine Frage der Zeit, wann erstmals jemand durch einen Wirbelschleppenvorfall in Raunheim körperlich verletzt werden wird oder vielleicht sogar zu Tode kommt.

In der **Anlage** ist eine Liste der Wirbelschleppenvorfälle und -schäden in Raunheim beigefügt, welche einen Zeitraum vom 17.07.2003 bis zum 06.04.2013, also knapp zehn Jahre, umfasst. Innerhalb dieser überschaubaren Zeitspanne kam es zu insgesamt 96 der Stadtverwaltung gemeldeten Vorkommnissen. Dabei gab es teils hohe Sachschäden, wie etwa in einem Fall, in dem herabfallende Ziegel ein geparktes Auto schwer beschädigt haben. Regelmäßig fallen die Ziegel aber auch in Gärten und auf Wege, die die Bewohner der Häuser und deren Besucher nutzen. Dies ist ein unhaltbarer Zustand. In Raunheim leben etwa 10.000 Menschen in den durch Wirbelschleppen besonders gefährdeten Gebieten.

Hinzu kommt noch eine vermutlich wesentlich höher liegende Dunkelziffer von nicht bemerkten oder nicht angezeigten Schadensfällen. Jedenfalls dokumentieren schon allein die aufgelisteten Geschehnisse, dass von äußerst seltenen Wirbelschleppenergebnissen und -schäden nicht gesprochen werden kann. Die diesbezüglichen Gutachten und Prognosen der Planfeststellungsbehörde haben sich als fehlerhaft erwiesen. Dies gilt umso mehr als es nach der Inbetriebnahme der neuen Landebahn bekanntermaßen auch in Flörsheim zu zahlreichen Schäden an Hausdächern infolge von Wirbelschleppen gekommen ist.

II. Rechtslage

1. Für hoheitliche Planungen gilt der Grundsatz der Problembewältigung. Das Gebot, die von einem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange umfassend abzuwägen, schließt nach der Rechtsprechung des BVerwG ein, dass die von dem Planvorhaben in seiner räumlichen Umgebung aufgeworfenen Probleme von Bedeutung bewältigt werden müssen (vgl. die Urteile des BVerwG vom 07.03.2007 - 9 C 2/06 - BVerwGE 128, 177, 182, vom 23.01.1981 - BVerwG 4 C 68.78 - BVerwGE 61, 307, 311, und vom 01.07.1999 - BVerwG 4 A 27.98 - BVerwGE 109, 192, 201).

§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG stellt eine besondere Ausprägung dieses Grundsatzes dar. Nach dieser Vorschrift hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Dies kommt allerdings nur dann in Betracht, wenn und soweit diese Wirkungen voraussehbar sind. Dies sind solche Wirkungen, deren Eintritt im Zeitpunkt der Entscheidung gewiss ist oder sich mit hinreichender Zuverlässigkeit prognostisch abschätzen lässt (BVerwG, Urteile vom 07.03.2007 - 9 C 2/06 - BVerwGE 128, 177, 182, vom 14. Mai 1992 - BVerwG 4 C 9.89 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 88 S. 84 und vom 22. November 2000 - BVerwG 11 C 2.00 - BVerwGE 112, 221, 225 f.). Womit in diesem Sinne "voraussehbar" zu rechnen ist, soll Abwägungsgegenstand sein.

Demgegenüber soll § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG die nicht voraussehbaren Wirkungen erfassen. Tragender Grund für die Regelung des § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ist, dass die Betroffenen nicht schlechter dastehen sollen als sie stünden, wenn im Zeitpunkt der Planfeststellung die aufgetretenen nachteiligen Wirkungen bereits vorhergesehen worden wären (vgl. BVerwG, Urteil vom 01.07.1988 - BVerwG 4 C 49.86 - BVerwGE 80, 7, 11 und Beschluss vom 21.01.2004 - BVerwG 4 B 82.03 - NVwZ 2004, 618). Dadurch soll die Härte der Bestandskraft und das Risiko zutreffender prognostischer Einschätzung zu Lasten des Vorhabenträgers gemindert werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 01.07.1988 - BVerwG 4 C 49.86 - BVerwGE 80, 7, 9 f.). Zugleich werden damit die Betroffenen so gestellt, als ob die aufgetretenen nachteiligen Wirkungen bereits bei der Planung vorausgesehen worden wären.

Laut BVerwG sind mit der Regelung des § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG nachteilige Entwicklungen gemeint, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten bei der Planfeststellung verständigerweise nicht rechnen konnten (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.2007 - 9 C 2/06 - BVerwGE 128, 177, 182, Urteil vom 01.07.1988 - BVerwG 4 C 49.86 - BVerwGE 80, 7, 13, sowie Urteil vom 23.04.1997 - BVerwG 11 A 17.96 - Buchholz 316 § 75 VwVfG Nr. 13 S. 7). Auf die subjektive Fähigkeit des Planbetroffenen, das Eintreten möglicher nachteiliger Wirkungen sachkundig einschätzen zu können, kommt es grundsätzlich nicht an. Es gilt vielmehr ein objektiver Maßstab (vgl. BVerwG, Urteile vom 07.03.2007 - 9 C 2/06 - BVerwGE 128, 177, 182, und vom 01.07.1988 - BVerwG 4 C 49.86 - BVerwGE 80, 7, 13).

2. Legt man hier diesen objektiven Maßstab zugrunde, waren die Wirbelschleppenvorfälle nicht vorhersehbar. Denn aus den von der Planfeststellungsbehörde hierzu eingeholten Gutachten lässt sich nicht erkennen, dass es zu derartigen Vorfällen in dieser Häufung kommen wird. Im Gegenteil: Dort wird ausgeführt, dass es nur in seltenen, ungünstigen Fällen zu Schäden durch Wirbelschleppen am Boden kommen könne, und zwar insbesondere zu Beschädigungen an Dacheindeckungen. Es ist von nur geringen Wahrscheinlichkeiten für das Auftreten von potenziell schädigenden Wirbelschleppen die Rede, die im Wesentlichen nur unbebaute Flächen betreffen würden. Daran ändere sich auch nichts Wesentliches, wenn Abweichungen beim Landeanflug einbezogen und eine geringere Dachfestigkeit im Altbaubestand berücksichtigt werde. Diese Änderungen ergäben zwar eine absolute

Erhöhung der Gefährdung insbesondere für das Stadtgebiet unserer Mandantin. Die Schadenswahrscheinlichkeit sei aber immer noch sehr gering und liege innerhalb der gesellschaftlich allgemein vorauszusetzenden Akzeptanz.

In der Sensitivitätsanalyse vom 26. Juli 2007 wurde u.a. dargelegt, dass sich die Flächen mit Gefährdungspotenzial zwar um insgesamt etwa 20% vergrößern, sich der Bereich mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 1.000 Jahren aber nur um 0,38 km², der mit 10.000 Jahren lediglich um 0,59 km² und der Bereich mit einem Erwartungswert von 100.000 Jahren nur um 1 km² jeweils vergrößere. Die damit verbundene Steigerung des Gefährdungspotenzials für bewohnte Gebiete wie beispielsweise im Stadtgebiet unserer Mandantin belaufe sich demgegenüber nur auf eine Eintrittswahrscheinlichkeit von etwa 1,7 Millionen Jahren und liege damit weit unterhalb der Risikoakzeptanzschwelle. Die Erhöhung des Risikopotenzials infolge der Vergrößerung der betroffenen Flächen ist aufgrund dessen von der Planfeststellungsbehörde als nicht abwägungsrelevant bewertet worden.

3. Angesichts der sowohl in Raunheim als auch in Flörsheim aufgetretenen Wirbelschleppenvorfälle bestehen keine vernünftigen Zweifel daran, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vorliegen und damit Vorkehrungen notwendig sind, um die nachteiligen Wirkungen des Flugverkehrs auszuschließen. Die Schadenswahrscheinlichkeit ist nicht mehr gering und liegt außerhalb der gesellschaftlich allgemein vorauszusetzenden Akzeptanz. Hiermit konnten die Beteiligten bei Anlegung eines objektiven Maßstabs angesichts der dort von der Fraport AG vorgelegten bzw. behördlich eingeholten Gutachten bei der Planfeststellung nicht rechnen.
4. Namens unserer Mandantin beantragen wir deshalb gegenüber dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung als Planfeststellungsbehörde im Wege der nachträglichen Anordnung im Sinne des § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG der Fraport AG aufzugeben, Vorkehrungen zu schaffen, die die durch Wirbelschleppenvorfälle in Raunheim entstehenden nachteiligen Wirkungen ausgleichen.

Wie im Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 21.08.2009 festgestellt wird, bestimmt das Landegewicht von Luftfahrzeugen wesentlich den Umfang, die Lebensdauer sowie die Sink- und Ausbreitungsgeschwindigkeiten der von Ihnen erzeugten Wirbelschleppen. In einem ersten Schritt ist deswegen das Gefahrenpotenzial von Wirbelschleppen in Raunheim dadurch zu reduzieren, dass die aus westlicher Richtung an den Flughafen Frankfurt Main heran fliegenden Flugzeuge mit einem Gewicht von mehr als 136 Tonnen (so genannte „Heavys“ und „Super“) mit einem Landeverbot auf der Süd- oder Centerbahn belegt werden. Sollte es dennoch zu weiteren Wirbelschleppenvorfällen in Raunheim kommen, müsste das Verbot auf Flugzeuge der Klasse „Medium“ erstreckt werden.

Unsere Mandantin beantragt deswegen gegenüber der Planfeststellungsbehörde als kurzfristig wirkende Maßnahme ein Landeverbot von aus westlicher Richtung heran fliegenden Flugzeugen mit einem Gewicht von mehr als 136 Tonnen („Heavys“ und „Super“) auf der Süd- oder Centerbahn. Nur so kann sichergestellt werden,

dass das Wirbelschleppenrisiko für Personen und Sachen in Raunheim auf ein adäquates Maß reduziert bzw. die Risikoakzeptanzschwelle eingehalten wird.

Weitere Maßnahmen könnten z.B. darin bestehen, zu veranlassen, dass durch geeignete Verfahren wie z. B. der Anhebung des Anfluggleitwinkels auf 3,5 Grad sowie der Verringerung des Betriebsrichtungsanteils 07 das Risiko der Entstehung von gefährlichen Wirbelschleppen über dem Raunheimer (und Flörsheimer) Stadtgebiet verhindert bzw. reduziert wird.

Zudem ist der Fraport AG aufzugeben, im Hinblick auf ein verbleibendes Restrisiko bei allen in Raunheim im Bereich der Anfluglinien liegenden Anwesen Schutzvorkehrungen (z. B. Verklammerung der Dachziegel) gegen Schäden durch Wirbelschleppen durchzuführen.

Da diese Maßnahmen aber nicht kurzfristig zu erreichen sind, muss zwingend das von unserer Mandantin vorrangig erstrebte Landeverbot für Flugzeuge mit einem Gewicht von mehr als 136 Tonnen auf der Süd- oder Centerbahn ausgesprochen werden.

5. Der bestehende Zustand ist auch aus ordnungsbehördlicher Sicht nicht länger hinnehmbar.

Wir fordern Sie daher namens unserer Mandantin auch als gemäß § 85 Abs. 1 Nr. 1 HSOG zuständige Gefahrenabwehrbehörde zum Schutz von Leib, Leben und Eigentum der Bewohner Raunheims gemäß § 1 Abs. 1 HSOG zum sofortigen Einschreiten auf.

Die Wirbelschleppenvorkommnisse stellen eine Störung der öffentlichen Sicherheit im Sinne der polizeilichen Generalklausel nach § 1 Abs. 1 HSOG dar. Da es vorliegend um Eingriffe in den Schutzbereich der Grundrechte auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) und Eigentum (Art. 14 Abs. 1 GG) geht, besteht eine zwingende Verpflichtung zum ordnungsbehördlichen Einschreiten (so genannte Ermessensreduzierung auf Null). Es muss deswegen durch Ihre Behörde unverzüglich sichergestellt werden, dass niemand im Stadtgebiet Raunheims infolge von Wirbelschleppenereignissen durch herunterfallende Dachziegel oder unmittelbares Einwirken der Luftverwirbelungen verletzt wird.

Die mit dem Anflug der genannten besonders schweren Flugzeugtypen einhergehenden Luftverwirbelungen erzeugen erhebliche Gefahren für Leib, Leben und Eigentum der Einwohner der Stadt Raunheim.

Eine Gefahr im polizeirechtlichen Sinne liegt vor, wenn eine Sachlage oder ein Verhalten bei ungehindertem Ablauf des objektiv zu erwartenden Geschehens mit Wahrscheinlichkeit ein polizeilich geschütztes Rechtsgut schädigen wird (vgl. BVerwG - Urteil vom 26.02.1974 - BVerwG I C. 31.72 - BVerwGE 45, 51, 57; OLG Frankfurt, - Urteil vom 21.02.2002 - 20 W 55/02 - NVwZ 2002, 626 f. m.w.N.). Hierbei sind an die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts um so geringere Anforderungen zu stellen, je größer der zu erwartende Schaden und je höher das Schutzgut sind.

Die durch die Wirbelschleppen erzeugten Luftströmungen führen dazu, dass sich Dachziegel abrupt lösen und mit hoher Geschwindigkeit zu Boden fallen können. Eine besondere Gefährlichkeit der Wirbelschleppenvorfälle resultiert daraus, dass häufig nicht lediglich einzelne, sondern eine Vielzahl dieser bis zu vier Kilogramm schweren, massiven Ziegel vom Dach getrennt werden und im weiten Bogen umher fliegen. Infolge der enormen Kräfte der Wirbelschleppen werden die Ziegel förmlich aus den Dächern herausgerissen und meterweit geschleudert. Zum Teil werden die Dachsteine sogar reihenweise aus der Verankerung gerissen. So sind Fälle mit über 50 gleichzeitig umher fliegenden Ziegeln aufgetreten. Die Ziegel zerbarsten anschließend in Gärten, Höfen und auf Terrassen, Bürgersteigen, Wegen sowie der Straße.

Infolge derartiger Ereignisse können nicht nur erhebliche Sachschäden entstehen, sondern auch Menschen verletzt oder gar getötet werden. Unzweifelhaft kann es zu schwerwiegenden Verletzungen und sogar Todesgefahren für Personen kommen. Dies muss insbesondere vor dem Hintergrund gesehen werden, dass im Frühling, Sommer und Herbst Kinder häufig in Gärten, Höfen oder auf Straßen spielen und sich auch erwachsene Personen gerne im Freien aufhalten

In diesem Zusammenhang verweisen wir darauf, dass sich im Bereich der Anfluggrundlinien sowie den bisher betroffenen angrenzenden Bereichen auch öffentliche Einrichtungen wie z.B. Kindergärten mit Außenspielflächen befinden.

Daneben können durch die Wirbelschleppen auch weitere Gefahren hervorgerufen werden. So sind in jüngster Zeit Wirbelschleppenvorfälle bekannt geworden, bei denen massive Blumentöpfe am Boden umhergewirbelt oder sogar Radfahrer und Ruderer unmittelbar erfasst und gefährdet wurden. Dies alles dürfte Ihrer Behörde u.a. durch die Berichterstattung in den Medien ausreichend bekannt sein.

Es kann deswegen kein vernünftiger Zweifel daran bestehen, dass eine Gefahr im polizeirechtlichen Sinne vorliegt.

Solange nicht weitere gefährliche Wirbelschleppenvorfälle durch veränderte Anflugverfahren, flugbetriebliche Maßnahmen sowie die Sicherung von Dachflächen ausgeschlossen werden können, muss von Ihnen anderweitig Abhilfe geschaffen werden. Zur sofortigen Gefahrenabwehr von Leib und Leben sowie Eigentum der Einwohner Raunheims verlangt unsere Mandantin, wie auch im Rahmen des § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, ein Landeverbot von Flugzeugen mit einem Gewicht von mehr als 136 Tonnen („Heavys“ und „Super“) auf der Süd- oder Centerbahn. Wie bereits oben dargelegt, kann nur auf diese Weise kurzfristig das Wirbelschleppenrisiko in Raunheim auf ein vertretbares Gefahrenmaß gemindert werden. Erst wenn durch geeignete Maßnahmen sichergestellt worden ist, dass Gefährdungen durch Wirbelschleppen nicht mehr gegeben sind, kann das Landeverbot aus ordnungsbehördlicher Sicht wieder aufgehoben werden.

Insoweit ist hier, wie bereits oben dargelegt, Ihr Entschließungsermessen auf Null reduziert. Denn dieses findet seine Grenzen in den Grundrechten der Anwohner auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) und Eigen-

tum (Art. 14 Abs. 1 GG). Auch Ihr Auswahlermessen ist entsprechend eingeengt. Das von unserer Mandantin beantragte Tätigwerden ist hier die einzig gebotene und rechtmäßige Reaktion, um entsprechende Gefahren für Leib, Leben und Eigentum der Bewohner Raunheims abzuwehren. Da besonders hochwertige Rechtsgüter betroffen sind, dürfen auch nur geringe Anforderungen an die Wahrscheinlichkeitsprognose gestellt werden müssen. Der Abwendung von Gefahren für Leben und körperliche Unversehrtheit der Bürger kommt oberste Priorität zu.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Berghäuser
Rechtsanwalt