Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 11 186
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Daniel Buchholz (SPD)

vom 09. Mai 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Mai 2017) und **Antwort**

Dachschäden durch Wirbelschleppen II: Unterschätzte Gefahr am Flughafen Tegel?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) zu den Fragen 2 bis 13 um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat zugeleitet wurde. Sie wird nachfolgend in den Antworten unverändert wiedergegeben.

Frage 1: Ist es dem Senat bzw. der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) inzwischen möglich, die vor rund drei Monaten in meiner Schriftlichen Anfrage vom 14. Februar 2017 „Dachschäden durch Wirbelschleppen: Unterschätzte Gefahr am Flughafen Tegel?“ (Drs. 18/10414) gestellten Fragen 3) bis 13) zu beantworten, die im folgenden Teil dieser Anfrage wiederholt werden, und wenn nein, warum nicht bzw. bis wann rechnet der Senat mit vorliegenden Antworten?

Antwort zu 1: Dem Senat ist es inzwischen möglich, die gestellten Fragen 3 bis 13 zu beantworten, da ihm mittlerweile die entsprechende Stellungnahme der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) vom 14. März 2017 vorliegt, die im Folgenden wiedergegeben wird.

Frage 2: Aus welchem Grund war der FBB, die laut Senatsantwort in Drs. 18/10414 um entsprechende Auskünfte gebeten wurde, die Bereitstellung der Informationen im Februar nicht fristgerecht möglich?

Antwort zu 2: Die Verzögerung bei der Beantwortung war durch die Beteiligung einer Vielzahl von Fachabteilungen innerhalb der FBB und dem damit verbundenen Abstimmungsaufwand begründet. Die FBB versucht, alle parlamentarischen Anfragen innerhalb der üblichen Bearbeitungsfrist von zehn Arbeitstagen zu beantworten.

Frage 3: Wie oft wurden durch Wirbelschleppen oder andere Auswirkungen von Überflügen in den letzten 10 Jahren im Umfeld des Flughafens Tegel Schäden an Dächern, Gebäudeteilen oder durch herumfliegende Gegenstände verursacht, wie oft wurden Menschen verletzt (bitte detaillierte Vorfalls Schilderungen angeben)?

Antwort zu 3: Durchschnittlich kommt es ca. 3 bis 5 Mal im Jahr zu Wirbelschleppschäden. Menschen wurden nach Wissen der FBB nicht verletzt.

Frage 4: Treten Schäden in Folge von Wirbelschleppen erfahrungsgemäß in bestimmten Gebieten der Flughafenumgebung auf und wenn ja, welche Grundstücke, Straßen oder Siedlungen sind besonders betroffen?

Antwort zu 4: Da Wirbelschleppen beim An- und Abflug auf den Flughafen erzeugt werden, sind normalerweise Gebiete in der Einflugschneise des Flughafens betroffen. Im Fall des Flughafens Tegel gab es Vorfälle in der Siemenssiedlung am Hohenzollernkanal.

Frage 5: Für wie wahrscheinlich hält der Senat schwere Unfälle oder Verletzungen von Anwohnern durch die genannten Risiken im Umfeld des Flughafens Tegel und welche Vorsichtsmaßnahmen ergreifen der Senat bzw. die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) zu ihrer Vermeidung?

Antwort zu 5: Die Wahrscheinlichkeit wird als sehr gering eingestuft. Wirbelschleppen entstehen beim An- oder Abflug. Die Verantwortung liegt deshalb bei den Airlines.

Frage 6: Unter welchen Voraussetzungen erhalten Betroffene im Umfeld des Flughafens organisatorische und finanzielle (Notfall-)Hilfe bzw. Entschädigungen für die Beseitigung von Schäden an Dächern und Gebäudeteilen und an welche Stelle wenden sich Betroffene hierfür?

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Antwort zu 6: Die Betroffenen können sich für Hilfe an den Flughafen wenden.

Frage 7: Erfolgt eine eventuelle Entschädigung durch nachträglichen finanziellen Ausgleich oder durch direkte Beauftragung von Handwerksfirmen durch die Flughafengesellschaft?

Frage 8: Erhalten Betroffene auch dann eine Entschädigung, wenn sich der Schadenszeitpunkt bzw. die verursachende Maschine nicht genau bestimmen lassen, z.B. durch Abwesenheit des Gebäudenutzers zum Schadenszeitpunkt?

Frage 9: Erfolgt eine Entschädigung zum Neu- oder Zeitwert des betroffenen Gebäudeteils?

Antwort zu 7, 8 und 9: Der Verursacher der Schäden ist die jeweilige Airline. Der Flughafen beauftragt in der Regel eine Firma, die die Schäden beseitigt. Dies geschieht ohne Anerkennung einer Rechtspflicht. Für eine weitere Entschädigung müssen sich Betroffene an den jeweiligen Verursacher wenden.

Frage 10: Bei wie vielen Schadensereignissen in den letzten 10 Jahren wurden Betroffene in welcher Form entschädigt (bitte unter Angabe der aufgewendeten Mittel jahresweise tabellarisch angeben)?

Antwort zu 10: Von Seiten des Flughafens werden keine Entschädigungen geleistet.

Frage 11: Gab es in den letzten 10 Jahren rechtliche Auseinandersetzungen um Entschädigungszahlungen und wenn ja, mit welchem Ausgang und welchen Folgen?

Antwort zu 11: Nein.

Frage 12: Welche Informationen und Angebote stellen der Flughafen Tegel bzw. die FBB Anwohnern und Eigentümern im Umfeld zur vorbeugenden Sicherung von Dächern und Gebäuden sowie zum Verhalten im Schadensfall zur Verfügung?

Antwort zu 12: Es gibt Informationsangebote in Form eines Flyers. Über die Flughafeninformation wird man an die entsprechenden Ansprechpartner weitergeleitet.

Frage 13: Wie bewertet der Senat das Dachsicherungsprogramm der Frankfurter Flughafengesellschaft Fraport und wäre ein solches präventives Sicherungsprogramm zumindest für in der Vergangenheit besonders häufig betroffene Gebiete in unmittelbarer Flughafennähe ein mögliches Modell?

Antwort zu 13: Die FBB hat dazu wie folgt Stellung genommen: „Die Entstehung und das Schädigungspotential von Wirbelschleppen im relativen Nahbereich eines Flughafens ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig (Geographie, Meteorologie, Flottenmix, Flughöhen, Staffelung, Bebauungshöhe, -dichte etc). Die Schäden in Flörsheim, die zu dem Dachsicherungsprogramm geführt haben, wurden durch Flugzeuge der Heavy-Klasse (zum Beispiel Airbus A340-600, Boeing 777 und 757) verursacht und waren weitaus häufiger als am Flughafen Tegel. Die dortige Situation ist daher bereits aufgrund der unterschiedlichen Flugzeugmixe mit dem Flughafen Tegel kaum vergleichbar. Auch geographisch und im Hinblick auf die An- und Abflugverfahren ist der Flughafen Berlin Tegel nicht mit Frankfurt vergleichbar.“

Der Senat schließt sich dieser Stellungnahme an.

Berlin, den 16. Mai 2017

In Vertretung

Jens-Holger-Kirchner

.....

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Mai 2017)