

Geschönte Expertise für Fraport?

Wirbelschleppen Fluglärminitiative bezeichnet Gutachten als „grob fehlerhaft“ und manipuliert

□ **Mainz/Frankfurt.** Die Mainzer Initiative gegen Fluglärm ist davon überzeugt, dass das Wirbelschleppengutachten der Fraport faul ist. Es sei „grob fehlerhaft“ und man könne sich des Verdachts nicht erwehren, dass es sich um ein systematisches Gefälligkeitsgutachten handelt, um den Flughafenausbau durchzusetzen. Dabei beruft sich die Initiative auf Angaben von Fluggesellschaften und Flugzeugherstellern, die im Widerspruch zum Fraport-Gutachten stehen. Die Gefahr der Wirbelschleppen, jener Luftverwirbelungen, die landende Flugzeuge hinter sich herziehen und die etwa in Flörsheim schon Dachziegel wegfeigten, steigt naturgemäß mit Größe und Landegewicht des Flugzeugs.

Beispiel: Für den Airbus A 340-600, den die Fraport als „Bemesungsflugzeug für die Landebahn Nordwest“ zugrunde gelegt hatte, ermittelte der Fraport-Gutachter ein Landegewicht von 173,244 Tonnen. Tatsächlich liege aber schon das Leergewicht dieses Modells bei 177 Tonnen. Je nach Bestuhlung könne das Gewicht dieses Typs sogar bei bis zu 190 Tonnen liegen. Die Initiative beruft sich dabei auf Pilotenkreise und Herstellerangaben. Somit liege das Landegewicht deutlich höher, als das vom Gutachter

vorgelegte. Das hessische Verkehrsministerium habe dieses fehlerhafte Gutachten im Planfeststellungsbeschluss ungeprüft übernommen. Auch der hessische Verwaltungsgerichtshof hatte sich offenbar nicht bemüht, die wichtigste Zahlenangabe des Wirbelschleppengutachtens zu überprüfen, so Jochen Schraut von der Mainzer

„Das zeigt, mit welcher Skrupellosigkeit Fraport den Flughafenausbau zu Lasten der Anwohner betreibt.“

Jochen Schraut, Fluglärminitiative Mainz

Initiative. „Damit nehmen Fraport, Gutachter und der hessische Verkehrsminister in Kauf, dass Menschen durch Dachziegel verletzt oder gar erschlagen werden.“ In Kenntnis des tatsächlichen Wirbelschleppenrisikos hätte das hessische Verkehrsministerium den Bau der Landebahn Nordwest nie genehmigen dürfen, so die Initiative. Der hessische Verwaltungsgerichtshof werde den Planfeststellungsbeschluss aufheben, sagt Lars Nevian von der Bürgerinitiative voraus.

Fraport hatte den Vorwurf der Gutachtenschönung „entschieden

und mit allem Nachdruck“ zurückgewiesen. Die Gutachter seien von „in der Realität üblichen“ Landegewichten ausgegangen. Auch der Sprecher des hessischen Verkehrsministeriums sprach von einem „bewusst realitätssicheren Ansatz“.

Zu den Manipulationsvorwürfen am Gutachten passe nun auch, dass gegen Fraport-Chef Stefan Schulte ein Ermittlungsverfahren wegen vollendeter Körperverletzung eingeleitet wurde. „Die Staatsanwaltschaft hat offenbar erhebliche Zweifel, ob sich Schulte auf den Planfeststellungsbeschluss zum Betrieb der Landebahn Nordwest berufen kann“, so die Mainzer Initiative. „Die Einleitung dieses Verfahrens ist eine große Genugtuung für alle Fluglärmopfer im Rhein-Main-Gebiet“, befindet Schraut.

Auch für die Mainzer Bundestagsabgeordnete Tabea Rößner (Grüne) sind die unterschiedlichen Zahlen „nicht nachvollziehbar“ und sie hat Informationsbedarf. Sie erwartet Aufklärung von der Fraport und dem hessischen Verkehrsministerium. „Das Anführen verschiedener Gewichte von landenden Flugzeugen wirft viele Fragen auf. Diese müssen gerade im Hinblick auf das Verfahren am hessischen Verwaltungsgerichtshof dringend geklärt werden.“ Nur so könne der Eindruck, hier sei ein Gefälligkeitsgutachten zum Thema Wirbelschleppen vorgelegt worden, entkräftet werden. jo