

23.10.2012

An das
Luftwaffenamt
Abt. Flugbetrieb der Bundeswehr
Luftwaffenkaserne Wahn
Postfach 906110
51127 Köln

(Blau unterlegt sind [klickbare Links.](#))

Nachrichtlich:

Magistrat der Stadt Wiesbaden, Herrn Oberbürgermeister Dr.H. Müller
Alle Mitglieder des Ausschuss für Umwelt, Energie und Sauberkeit (051) der StVV
Alle Fraktionsvorsitzenden der in der Stadtverordnetenversammlung vertretenen Parteien
Herrn Ministerpräsidenten V. Bouffier, Staatskanzlei Hessen
Frau Lucia Puttrich, hess. Ministerin für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Herrn Bundesverkehrsminister Dr.P. Ramsauer, BmVBS

Risikoanalyse zu den Überflügen vom/zum amerikanischen Flugfeld Wiesbaden Erbenheim WAAF; Gefährdung aufgrund des der Störfallverordnung unterliegenden Industriegebietes InfraServ/ Kalle-Albert in Wiesbaden-Biebrich

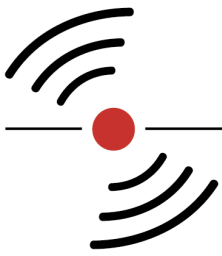
Sehr geehrte Damen und Herren,

auf seiner Sitzung am 18.09.2012 hat der Ausschuss für Umwelt, Energie und Sauberkeit (051) der Stadtverordnetenversammlung Wiesbaden beschlossen, „bei dem für die Flugsicherheit im militärischen Flugbetrieb zuständigen Luftwaffenamt Köln unter Einbindung des Bundesverkehrsministeriums eine Risikoanalyse von Überflügen über den InfraServ-Industriepark durch Flugzeuge und Hubschrauber der US-Army einzuholen“ ([Beschluss Nr. 0167](#)).

Üblicherweise erfolgt eine solche qualifizierte Risikoanalyse vor weitreichenden Entscheidungen wie der Verlagerung eines Militär-Hauptquartiers in eine Metropolregion. Für Wiesbaden wurde dies offensichtlich versäumt. Das Vorhandensein des Industrieparks InfraServ/Kalle-Albert, des zweitgrößten Chemiestandortes in Hessen, ist hinreichend bekannt, gegründet wurde die „Chemische Fabrik Kalle“ bereits in Jahr [1863](#) . Allerdings hat das Industriegebiet in den letzten Jahren einen deutlichen Strukturwandel vollzogen hin zu chemischen Betrieben mit hohem Gefährdungspotential.

Der Industriekomplex TICONA unter der Flugroute der neuen Nordwest-Bahn in Frankfurt (FRA) wurde nach Risikoanalyse und auf Betreiben der damaligen Störfallkommission verlagert, da der Betrieb der Landebahn mit den Risiken des Industriekomplexes nicht vereinbar war.

Nach dem „Militärischen Luftfahrthandbuch“ gilt für Städte über 100.000 Einwohnern wie Wiesbaden und Mainz ein Überflugverbot unter 2000 ft für Flugzeuge und 1000 ft für Hubschrauber, Industriegebiete wie InfraServ müssen sogar in einem Abstand von 1,5 km umflogen werden).



Die Geschäftsleitung des Industrieparks InfraServ/Kalle-Albert selbst hatte einen Antrag auf Aufnahme des Bezirkes in die Überflugverbotszonen beantragt; dieser Antrag wurde nach unserem Kenntnisstand ohne ausführliche Prüfung seitens Ihres Amtes abgelehnt.

Zwischenzeitlich, zuletzt auf der städtischen Bürgerinformationsveranstaltung in Mainz-Kastel am 26.06.2012, mussten wir erfahren, dass zum Zeitpunkt dieser Ablehnung das Luftwaffenamt nicht über alle hier ansässigen Industrieunternehmen und deren Gefährdungspotential informiert war. Eine Risikoanalyse habe nicht stattgefunden, trotzdem hier mehrere Betriebe ansässig sind, die aufgrund der Lagerung und des Umgangs mit für Mensch- und Umwelt hochgefährlichen Stoffen der Störfallverordnung ([Seveso-II-Richtlinie der EU 96/82/EG](#)) unterliegen.

Aufgrund der in dieser Richtlinie auch enthaltenen Regelungen zum Sicherheitsabstand ist unter anderem eine weitere städtebauliche [Entwicklung des direkt benachbarten Stadtteils MZ-Amöneburg](#) nicht mehr möglich.

Auf einer weiteren Informationsveranstaltung der Stadt am 22.05.2012 in Wiesbaden-Bierstadt führte ein Vertreter des Luftwaffenamtes (Hr. Major Greuel) aus, „dass das fliegerische Risiko über Industriekomplexen wie InfraServ nicht höher sei als über anderen Gebieten“. Geschickt versuchte er damit zwei Kernfragen zu umgehen:

Ein Absturz auf die Industrieanlagen hätte auch für den Laien ersichtlich deutlich gravierendere Folgen als ein Absturz auf freiem Feld. Und: Start und Landung gehören zu den gefährlichsten Phasen eines Fluges, insbesondere über Industriegebieten nach der Störfallverordnung und in einem hochfrequent beflogenen Luftraum wie hier. Abstürze sind gar nicht so selten, was drei Abstürze von US-Fliegern in jüngster Vergangenheit (Erbenheim, Viernheim, Mannheim) bedauerlicherweise bestätigen.

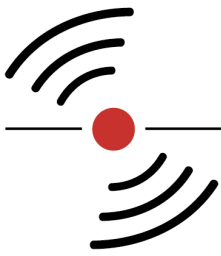
Auch die Ausführungen, „selbst bei einem Ausfall der Triebwerke könne ein erfahrener Pilot das Fluggerät noch segelnd über gefährliche Anlagen steuern“, ist selbst für Laien hanebüchen: Zum einen erkennt nicht jeder Pilot in Stresssituationen das Gefährdungspotential der unter ihm liegenden Anlagen, zum anderen hängt die angebliche „Segelfähigkeit“ und damit die Restflugstrecke eines Fluggerätes wohl davon ab, wie weit vor der Absturzstelle und in welcher Höhe die Triebwerke oder sonstige Technik aussetzen...

Die in aller Öffentlichkeit getroffene Aussage, „bei einer Aufnahme des Industriegebietes InfraServ/Kalle-Albert könnte der Flugbetrieb in Wiesbaden-Erbenheim in der derzeitigen Form nicht aufrecht erhalten werden“, entlarvt die Aussagen des Luftwaffenvertreters als einseitig interessengesteuert.

Aufgrund der nur kurz skizzierten Vorgeschichte aber der dokumentierbar schon seit 2009 währenden Diskussion auch mit Behörden halten wir Bürgerinnen und Bürger es, vorsichtig formuliert, für unglücklich, wenn ausgerechnet das Luftwaffenamt der Bundeswehr als offenkundige Interessenvertretung der Militärs mit einer Risikoanalyse zum hiesigen Flugbetrieb beauftragt wird, an deren Ende bei wissenschaftlich seriöser Herangehensweise durchaus eine Überflugbeschränkung für den Industriekomplex InfraServ/Kalle-Albert stehen könnte.

Deshalb möchten wir im Rahmen Ihrer Risikoanalyse schon im Vorfeld die fundierte und wissenschaftlich belegbare Beantwortung des nachfolgenden Fragenkatalogs erbitten, der dann auch Grundlage für die Überprüfung Ihrer Entscheidungsfindung durch eine neutrale Stelle sein kann.

Anbei übersenden wir Ihnen eine Auflistung der bei InfraServ/Kalle-Albert gelagerten und verarbeiteten gefährlichen bzw. giftigen Stoffe und Substanzen sowie die [Störfall-Broschüre nach §11 Störfallverordnung](#).



Fragenkatalog

zur Gefährdung von Mensch und Umwelt durch Überflüge von/zum Airfield Wiesbaden-Erbenheim über das Industriegebiet InfraServ/Kalle-Albert in Wiesbaden Biebrich:

Wie hoch ist das empirische Absturzrisiko von Fluggeräten – insbesondere bei An- und Abflugverfahren -, die auch das Airfield Erbenheim ansteuern?

Wie groß ist die zu erwartende Aufprallfläche bei einem Absturz in Abhängigkeit von Gewicht, Geschwindigkeit und (Treibstoff-)ladung des Fluggerätes?

In welchem Umkreis sind bei Explosion des havarierte Fluggerätes Schäden zu erwarten, wieviel Treibstoff und Waffen führen die Fluggeräte durchschnittlich mit sich? Wieviel kann es bei voller Auslastung sein, also beim Start?

Welche Auswirkungen hat der Absturz eines Fluggeräts auf die Lager- und Produktionsstätten mit Freisetzung der im Anhang gelisteten Stoffe hinsichtlich der akuten *Gefährdung von Menschen* und im Hinblick auf Spätfolgen wie organische Schäden, Embryopathien, Malignominduktion o.ä.?

Welche Auswirkungen hat der Absturz eines Fluggeräts auf die Lager- und Produktionsstätten mit Freisetzung der im Anhang gelisteten Stoffe hinsichtlich der akuten *Gefährdung der Umwelt* (Luft, Wasser, Boden, Tiere etc.) und im Hinblick auf Spätschäden an Umwelt und Ökosystem?

Neben der direkten Freisetzung gefährlicher Stoffe sind auch Reaktionen freigesetzter Stoffe untereinander, mit der Umgebung oder z.B. mit dem Flugbenzin und das Entstehen noch gefährlicherer Zwischen- und Reaktionsprodukte denkbar. Welche ‚Reaktionsszenarien‘ wurden mit welchem Ergebnis durchgedacht?

Sind denkbare chemische ‚Reaktionsszenarien‘ beherrschbar, sind die Rettungsdienste entsprechend geschult, ausgerüstet und vor Ort verfügbar? Hier ist eine Listung der beteiligten Dienste notwendig.

Die Wohnbebauung beginnt in wenigen Metern Abstand zum Industriegebiet, eine Vorwarnzeit für die Bevölkerung ist dementsprechend nicht gegeben. Wie konkret soll die Bevölkerung rechtzeitig vor sich ausbreitenden Gasen oder anderen Stoffen geschützt werden?

Welchen zu erwartenden Verteilungsradius für freigesetzte Stoffe haben die Ausbreitungsmodelle bei Unfällen bei unterschiedlichen Windrichtungen ergeben?

Welche konkreten Katastrophen- und Evakuierungspläne gibt es nach dem Absturz eines Flugzeuges oder Hubschraubers auf InfraServ bei den verschiedenen betroffenen Dienststellen?

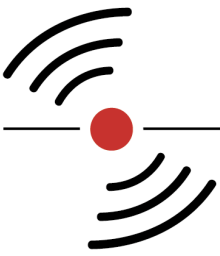
Wann erfolgte die letzte Katastrophenschutzübung mit welchem Ergebnis?

Wer haftet in einem Unglücksfall? Wer konkret trägt alle Kosten und Entschädigungen?

Welche Kompetenz- und Entscheidungshierarchie ist für derartige Katastrophen etabliert?

Sind alle Piloten, die Erbenheim ansteuern, über die Risikolage informiert? Gilt dies auch für nicht vor Ort stationierte Piloten?

Den letzten großen Unfall bei InfraServ mit kritischem Verlauf und Millionenschäden gab es im [Oktober 2000](#). Erst im August 2012 gab es einen [Chemieunfall im benachbarten Oestrich-Winkel](#) mit giftgasbedingter Evakuierung und vielen Verletzten. Die in Oestrich-Winkel gelagerte Risikostoffmenge war um ein Vielfaches geringer als bei InfraServ/Kalle-Albert und stellte die Rettungskräfte trotzdem vor große Probleme.



BiLGUS

Bürgerinitiative gegen Lärm und Gefahren durch US-Flugzeuge

Regional, aber auch durch Katastrophen wie [Tschernobyl](#), [Bhopal](#), [Seveso](#) und [Fukushima](#) mussten wir alle lernen, dass trotz umfassender Vorkehrungen auch das Unwahrscheinlichste eintreten kann mit den hinreichend bekannten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt.

Im Falle eines Absturzes auf die Industrieanlagen wird sich neben den Aspekten Haftung und Schadensersatz zweifelsohne die Frage stellen müssen, ob man eine solche Katastrophe nicht durch eine Überflugbeschränkung hätte vermeiden können.

Im Sinne der seitens der Stadt und der US-Militärs mehrfach postulierten Transparenz werden wir dieses Anschreiben nebst Fragenkatalog der Öffentlichkeit zugänglich machen und danken schon jetzt für eine Unterrichtung über den Fortgang der Risikoanalyse.

Mit freundlichen Grüßen,
für die BI BiLGUS

Bernd Wulf

Lothar Klein

Anlagen:

Beschluss des Umweltausschusses der StVV Wiesbaden vom 18.09.12, Nr. 0167
Störfall-Broschüre nach §11 Störfallverordnung
Liste der bei InfraServ/Kalle-Albert gelagerte und verarbeiteten gefährlichen Stoffe