

Gmund, 9. Mai 2006 K/ki

Windkraft

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom ???.??.???? nehmen wir als Träger öffentlicher Belange zur Ausweisung der oben genannten Fläche für Windkraft wie folgt Stellung:

Der Deutsche Hängegleiterverband e.V. (DHV) ist als Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr gemäß § 31 c) Nr. 4 des Luftverkehrsgesetzes für die Zulassung von Start- und Landeflächen für Hängegleiter und Gleitsegel nach § 25 Abs. 1 LuftVG zuständig. Auf Antragstellung und mit Zustimmung der Grundstückseigentümer, der Gemeinde und der Unteren Naturschutzbehörde erteilte der DHV die Erlaubnis "" für Außenstarts- und -landungen mit Hängegleiter und Gleitsegeln auf den Flurstücken mit den Flurstücksnummern ? und ? (Gemarkung ?) mit Datum vom ???.??.????.

Wie Sie uns mit Schreiben vom ???.??.???? bereits mitgeteilt hatten ist in der Nähe des bereits zugelassenen Schleppgeländes "?" geplant Windenergieanlagen zu errichten.

Windenergieanlagen können, abhängig von dem jeweiligen Aufstellungsort und der Art der Anlage, ein hohes Sicherheitsrisiko für die Ausübung des Flugsports darstellen.

Aus flugtechnischer und flugfachlicher Sicht lassen sich folgende generellen und grundsätzlichen Sachverhalte bezugnehmend auf Fluggelände feststellen:

Wenn die Standorte von Windenergieanlagen weniger als mehrere hundert Meter von den Start- und Landeflächen eines Fluggeländes entfernt (wie im vorliegenden Fall) geplant und errichtet werden ist dem Standort entsprechend mit einer Beeinträchtigung und Behinderung des Flugbetriebes zu rechnen. Im Einzelfall sind die Topographie und die Windrichtung wichtige Faktoren, die bei der Beurteilung eine Rolle spielen, ob eine Windenergieanlage negativen Einfluss auf den Flugsport in einem Fluggelände ausübt.

Aufgrund der beachtlichen Bauhöhe von über 100 m geht von Windenergieanlagen eine enorme Hinderniswirkung für den Flugsport aus. Gerade die bis über 50 m ausragenden, sich drehenden Rotorblätter haben eine negative Auswirkung auf die Sicherheit des Luftraumes.

Zur Gewährleistung der Sicherheit im Flugplatzverkehr und der Erleichterung bei der Führung und Bedienung der Hängegleiter und Gleitsegel nach dem Start, sowie bei der Vorbereitung und Durchführung der Landung, welche jeweils die kritischsten Elemente eines Fluges darstellen, haben die Hängegleiter und Gleitsegler eine Platzrunde (zum Teil über benachbarte Grundstücke) einzuhalten, die frei von Hindernissen sein muss. Die Flurstücksnummern der Erlaubnis beziehen sich dabei nur auf die tatsächlichen Start- und Landepunkte.

Aus flugfachlicher Sicht stellt die Errichtung von Windenergieanlagen in der Nähe eines Fluggeländes daher immer eine Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs dar, die bei einer möglichen Kollision letztlich zu einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit werden kann.

Problematisch für Hängegleiter und Gleitsegel sind aber vor allem die weiträumigen Verwirbelungen, die durch Anlagen und deren Rotorblätter ausgelöst werden. Die durch die Rotorblätter entstehende Nachlaufströmung (Wirbelschleppe bis zu 1.000 Meter) hat nicht nur auf das gesamte bodennahe Flugband enorme Auswirkungen. Untersuchungen zeigen hier einerseits die Erhöhung der Windgeschwindigkeit im Randbereich der Nachlaufströmung und andererseits eine Minderung der Luftströmung hinter dem Rotor. Die Windgeschwindigkeit auf der Leeseite der Anlage ist etwa um 1/3 verringert gegenüber der Luv-Seite. Ebenso wird die Windrichtung durch das Volumen der Anlage verfälscht. Durch die so entstehenden Windscherungen und Turbulenzen, kann ein sicherer Flugbetrieb mit den doch relativ instabilen und turbulenzanfälligen Fluggeräten oftmals nicht mehr sichergestellt werden. Die Stärke der Turbulenzauswirkung wird bei den Angaben der Hersteller dieser Windkraftanlagen deutlich. Diese empfehlen von sich aus bereits einen Abstand unter den Anlagen von mehr als dem 5-fachen Rotordurchmesser, damit eine gegenseitige Beeinflussung der Anlagen untereinander auszuschließen ist. Diese Turbulenzen wurden uns auch von Piloten, die mit Ultraleichtflugzeugen hinter Windenergieanlagen geflogen sind, bestätigt.

Bei Schleppbetrieb werden die Hängegleiter und Gleitsegel an Kunststoffseilen über eine Seilwinde in die Höhe geschleppt. Bei Gefahr oder aber bei Abdrift des Piloten besteht die Möglichkeit, dass der Windenfahrer gezwungen ist das Schleppseil zu kappen oder die Sicherheitseinrichtung der Seilwinde das Seil von sich aus kappt. Auch ein Seilriss kann bei regelmäßiger Benutzung trotz Wartung vorkommen. Diese Problematik wird durch die Nähe der Windkraftanlage verschärft.

Piloten, die im Besitz eines unbeschränkten Luftfahrerscheines sind, dürfen zudem Überlandflüge über die Platzrunde hinaus durchführen. Angrenzenden Flächen dienen dabei oftmals als Thermikquellen und Abrisskanten. Mit der Thermik nutzen Drachen- und Gleitschirmflieger aufsteigende Luftmassen um Höhe für Streckenflüge zu gewinnen. Wichtig bei einer neutralen Beurteilung der Hinderniswirkung sind also nicht nur die konkreten Flächen die lediglich dem Start- und der Landung dienen, vielmehr sind auch der Flugweg und die entsprechenden umliegenden Flächen eines Fluggeländes in die Beurteilung mit ein zu beziehen.

Des weiteren stellt das Aufstellen mehrerer Anlagen (Windpark) eine Barrierewirkung dar, die bei bestimmten Windsituationen und Windrichtungen zu einer potentiellen und lebensgefährlichen Gefahr für Piloten werden kann.

Auf Grund der aufgeführten Gefahren möchten wir unsere erheblichen Bedenken gegen den vorgesehen Standort für das Aufstellen der Windkraftanlagen äußern und bitten Sie für die Errichtung der Windkraftanlagen einen anderen Standort mit ausreichendem Abstand zu dem zugelassenen Fluggelände, am Besten in Abstimmung mit dem geländehaltenden Schleppverein "nix wie uff" Offenbach e.V., festzulegen.

Den geländehaltenden Verein wird unabhängig von unserer Stellungnahme eine Stellungnahme aus seiner Sicht zum geplanten Vorhaben an Sie abgeben.

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen

Björn Klaassen
Referat Flugbetrieb