



Stellungnahme des Flugsportclub Odenwald Walldürn e.V. und der Bau- und Betriebs-GmbH des Verkehrslandeplatzes Walldürn zur **Pressemitteilung des Investors ZEAG** vom 30.4.2019

Original der Pressemitteilung der ZEAG als Referenz:

https://www.zeag-energie.de/presse.html?year=2019&file=files/_zeag/downloads/pdf/Presse/2019/190430_PM_Planungen%20f%C3%BCr%20Windenergieanlagen%20gehen%20weiter.pdf

1.) Das von Hr. Dr. Kassera (CFD Consultants GmbH) erstellte Gutachten, das ebenfalls in der Informationsveranstaltung am 26.3.2019 vorgestellt wurde, wurde in der Pressemitteilung verschwiegen. Wie bekannt ist, kommt dieses Gutachten zu anderen Schlussfolgerungen bzgl. des Gefahrenpotentials durch Nachlaufwirkungen von WKA. Da Hr. Dr. Kassera das ‚Levedag-Gutachten‘ erst seit dieser Woche zur Verfügung steht, konnte er bisher nicht darauf reagieren. Er wird das Gutachten in den nächsten Wochen intensiv analysieren und dann eine Stellungnahme abgeben. Vorher hält er dieses Gutachten (wie auch wir) für eine unbestätigte Annahme. Die Aussagen und Folgerungen der ZEAG diesbezüglich sind also zurückzuweisen.

2.) Die Ausführungen von Hr. Dr. Mörz stellen lediglich eine Aneinanderreihung verschiedener Richtlinien dar, die sehr vereinfacht und isoliert ohne Berücksichtigung des Flugbetriebs (z.B. Segelflugplatzrunde, Mischverkehr, Ausweichen) vorgestellt wurde. Er räumt allerdings ein, dass ein Übersteigen der WKA nach dem Start oder Überfliegen vor der Landung wegen Ihrer Höhe und geringen Abstand zum Flugplatz für die typischen am Platz geflogenen Flugzeuge nicht oder nur sehr schwer möglich sei. Dies stellt nach unserer Auffassung schon allein eine erhebliche Einschränkung des Flugbetriebs dar, die auch mit der Gefahr einer Kollision verbunden sein kann. Des Weiteren ist durch das Schreiben des BMVI vom Herbst 2018 belegt, dass die Kernaussagen zu den notwendigen Hindernisabständen inkorrekt und nicht ausreichend sind.

3.) Das Gutachten von Prof. Dr. Levedag hatte als Fokus nur sehr spezifische aerodynamischen Auswirkungen der WKA auf den Flugverkehr in einer isolierten wissenschaftlichen Darstellung. Dieser Betrachtung ist aber nur ein kleiner Teil des gesamten Spektrums, das zur Beurteilung des Gefährdungspotentials erforderlich ist. Nach den Vorgaben der Internationalen Luftfahrtorganisation (ICAO) werden Objekte mit einer Höhe von 150m und mehr grundsätzlich als Hindernisse angesehen – es sei denn, eine luftfahrttechnische Studie zeigt, dass sie keine Gefahr für den Flugbetrieb darstellen (‚Aeronautical Study‘). Eine solche gesamtheitliche Studie wurde zwar auch vom Referat Luftfahrt und -sicherheit des RP eingefordert, durch die Umstellung auf die ‚isolierte Positivplanung/flächenhafte Planung‘ aber bisher nicht durchgeführt – und das ‚Levedag-Gutachten‘ erfüllt dies auch in keinsten Weise. Die WKA sind mit einer Höhe von ca. 230m und damit über 250m über Flugplatzniveau durchaus ein luftfahrttechnisch relevantes Hindernis. In eine solche Studie müssen also alle relevanten Faktoren einfließen, die den Flugverkehr beeinflussen: neben den aerodynamischen Einflüssen auch die allgemeine Hindernissituation, Orographie, geographische Besonderheiten, Sicht Einschränkungen,

Nachtflug, Mischflugbetrieb, Platzrunden, Ausweichverkehr, technische Störungen (Motorausfall) und vor allem auch menschliche Faktoren wie Leistungsvermögen und psychologische Aspekte. Nur mit solch einer umfassenden Studie ist also eine tatsächliche Gesamtbeurteilung des Risikopotentials möglich.

Die Aussagen in der Pressemitteilung resultieren aber aus oberflächlichen Schlussfolgerungen von zwei der Gutachten bei gleichzeitiger Ignorierung anderer Gutachten - es werden einfach einzelne Teilaspekte der negativen Auswirkungen und möglichen Gefahren für den Luftverkehr am und um den Flugplatz Walldürn aus der durchaus komplexen Gesamtsituation herausgegriffen, durch (für uns fragwürdige Gutachten) ‚angeblich‘ belegt und damit ein nicht existentes Risikopotential für den Flugverkehr abgeleitet. Dies führt zu der falschen Annahme, dass das Projekt ohne Gefahr für den Luftverkehr in Walldürn umgesetzt werden könnte.

4.) Sehr fraglich ist, ob nach Realisierung der Planung eine Entwicklungsmöglichkeit des Flugplatzes (wie z.B. Einführung neuer Technologien, GPS-gestützte Anflughilfen bei schwierigen Wetterverhältnissen zur Verbesserung der Flugsicherheit) noch genehmigungsfähig bzw. sinnvoll eingerichtet werden kann.

Die Aussagen in der Pressemitteilung sind somit eine sehr isolierte und manipulierende Betrachtung eines Projektierers, der sein Projekt unbedingt durchziehen will. Wir – Vorstand & Mitglieder des FSCO, die BBG und die Piloten, Gäste und Unternehmen vom Flugplatz Walldürn - würden uns tatsächlich sehr freuen, wenn von den WKA Kornberg keinerlei Gefährdungspotential für den Flugverkehr ausgehen würde. Daran glauben wir aber nicht, sondern sind unverändert der Meinung, dass die projektierten WEAs eine große Gefahr und wesentliche Einschränkungen für den Flugverkehr darstellen. Wir fordern daher weiterhin die sofortige Einstellung der Planungen.

Zur weiteren Erläuterung und Ergänzung dieser Aussagen haben wir die Pressemitteilung der ZEAG detailliert analysiert und kommentiert, bewusst in Form von Anmerkungen direkt im Dokument bzw. Folgeseiten. Das Dokument ist unter folgendem Link aufrufbar:

http://www.fSCO.de/attachment/wka/PM_ZEAG_30042019_Komm_FSCO.pdf

Wir bedanken uns ganz herzlich bei allen bisherigen und zukünftigen Unterstützern! Helfen Sie auch weiterhin mit, um einen nachhaltigen und sicheren Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Walldürn zu gewährleisten!

Für den FSCO

- Claus Kapferer (claus.kapferer@fSCO.de),
- Dr. Christian Kuhn (christian.kuhn@fSCO.de)

Für die Bau- und Betriebs-GmbH des Verkehrslandeplatzes Walldürn

- Oliver Stumpf (oliver.stumpf@fSCO.de)