

Hermann Wirtz

Hahnengasse 27, 52428 Jülich

Einschreiben mit Rückschein

Hermann Wirtz, Hahnengasse 27, 52428 Jülich

Bezirksregierung Düsseldorf
Herrn Joerg Hebgen
Postfach 300865

40408 Düsseldorf

Jülich, den 22.11.2014

Verlängerung der bestehenden Start und Landebahn des Sonderlandeplatzes für UL-Flugzeuge in Linnich-Boslar in Verbindung mit der Planung eines Windparks

Sehr geehrter Herr Hebgen,

Herr Axel Schneider vom Ultraleicht Flug-Club Linnich e.V. hat mich an Sie verwiesen.

Als Anwohner des Jülicher Ortsteils Mersch war ich erstaunt, als ich erfahren habe, dass ein Windpark in der Nähe des Ultraleichtflugplatzes Linnich Boslar errichtet werden soll. Ich bin davon ausgegangen, dass ein hindernisfreier Bereich um den Flugplatz und die Errichtung eines Windparks sich ausschließen.

Selbst in den Planungsunterlagen der Stadt Linnich (Anlage6) werden unter Punkt 3.2, Regionalplanung, Flugplatzbereiche als Ausschlussbereiche bezeichnet.

Der Anlage 1 entnehme ich, dass die Änderungsgenehmigung mit Auflagen erteilt wurde. Welche Auflagen wurden gemacht?

Zu der Genehmigung möchte ich folgende Anmerkungen machen:

- Nach Anlage 1 kann die Platzrunde wegen der Planung des Windparks nicht aufrechterhalten werden. Der Flugbetrieb wird künftig ausschließlich im direkten An-und Abflug erfolgen. Des Weiteren seien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten. Meines Erachtens ist der Wegfall der Platzrunde eine erhebliche Auswirkung auf die Sicherheit der Piloten. Ich stütze mich auf Anlage 2 , 2.1. Danach soll die Platzrunde die Sicherheit im Flugplatzverkehr gewährleisten. Weiterhin beschreibt der DULV in Anlage 4 Platzrundenbereiche ähnlich §17 LuftVG. Diese sollen Hindernisfrei sein. Alle Windräder stehen innerhalb des vom DULV beschriebenen Platzrundenbereichs von 1440m bis in 100m. Dieser setzt sich zusammen aus einem Halbmesser von 600m in 30m Höhe, danach eine Übergangsfläche auf 100m Höhe, im Verhältnis 1:12 ansteigend. Dies entspricht 840 m für den ansteigenden Bereich, zusammen 1440m Halbmesser.

- Schon jetzt steht in direkter Verlängerung der Bahn ein Gitterturm (Anlage7). Dieser wird nach der Bahnverlängerung direkt an der Schwelle stehen.
- Der Flugplatz wird nach meiner Schätzungen zu gleichen Teilen von UL-Flugzeugen und Motorschirmfliegern genutzt. Durch den Wegfall der Platzrunde ist eine Kollision der langsameren Motorschirme mit den schnelleren UL-Flugzeugen sehr viel wahrscheinlicher geworden, weil der gleiche An- und Abflugweg genommen werden muss.
- Laut Anlage5 „Danger“ haben die Piloten die auf Teveren anfliegenden Flugzeuge zu beachten und sollen nicht höher als 200m GND im Umkreis fliegen.
- Der Anlage 9 entnehme ich, dass Bereiche der Ortschaften Boslar, Tetz und Broich und das Gebiet der Rurauen als lärmempfindlich eingestuft waren. Nach Anlage 2, 3.4.1 sind solche Gebiete möglichst zu meiden. Das Gebiet der Rurauen wird jetzt als An-und Abflugbereich genutzt. Damit steigt dort die Lärmbelastung.
- Laut Linnichs Bürgermeister Wittkopp wird eine erneute Offenlage der Planungsunterlage Anfang 2015 erfolgen. Die Genehmigung und auch die Analyse zu den Auswirkungen der Windenergieanlagen auf UL-Flugzeuge des Fraunhofer IWES beziehen sich womöglich auf andere als die tatsächlichen zukünftigen Positionen der Windräder. Anlage 10 zeigt für WEA1 schon jetzt eine andere Position als in der Fraunhofer IWES-Analyse. WEA1 steht jetzt exakt in der Verlängerung der Bahn.
- Nach Fraunhofer IWES Analyse erfolgt eine Richtungsänderung bei Flug nördlich des Windparks bei 377m. Nach Anlage 2, 2.2.2 darf der Endanflug in den letzten 400m grundsätzlich keine Krümmung mehr aufweisen.
- Weiter zur Fraunhofer IWES Analyse:
 - Es werden die Auswirkungen auf ein UL vom Type C42 untersucht. Dieses hat starre Flügel. Von den Lastvielfachen her ist dieses Flugzeug kunstflugtauglich. Wie wirken sich die Turbulenzen auf Motorschirme aus?
 - Motorschirme halten sich wegen der geringeren Geschwindigkeit länger in den Wirbeschleppen der WEA's auf.
 - In Anlage3 sind die Turbulenzen eines Windparks sichtbar. Anders als in der Analyse dargestellt, verbreitern sich die Wirbelschleppen. Deswegen ist eine längere Einwirkzeit der Wirbelschleppen zu erwarten.
 - Es wird bei der Analyse nur ein Windrad isoliert betrachtet. Wie in Anlage 3 zu sehen, beeinflussen sich die Windräder gegenseitig.
 - Bei südlichen Windrichtungen müsse mehrere Wirbelschleppen nacheinander durchflogen werden. Die Aufenthaltsdauer in den Wirbelschleppen verlängert sich entsprechend.
 - Die Analyse weist darauf hin, dass dynamische Reaktionen nicht berücksichtigt wurden. Auf UL-Flugzeuge wirken rasche Auftriebs- und Seitenwindänderungen, mitunter während Kursänderungen. „Eine letztliche Beurteilung der fliegerischen Herausforderung unter Einwirkung der hier berechneten Kräfte obliegt der Erfahrung von UL-Flugzeugpiloten.“
 - Es wird darauf hingewiesen, dass Modellrechnungen nicht hundertprozentig richtig sein müssen und dass nicht berücksichtigte Phänomene zu zusätzliche Belastungen führen können.
- Wurden Notfälle z.B. Triebwerksausfall während des Starts, berücksichtigt?

- Aus Anlage 8 : “ ... waren die verantwortlichen Behörden auf Initiative der UL-Flieger zusammen gekommen. Überraschend herrschte bei allen eine so große Kompromissbereitschaft, dass das Experiment eines Windparks in der Nähe eines Flugplatzes Zustimmung fand.“

Ich habe den Eindruck, “das Experiment“ kann man weiter ausformulieren: „das Experiment, in wie weit man sicherheitsrelevante Maßnahmen reduzieren kann,...“. Meines Erachtens sollten heutzutage nur erfahrene Testpiloten Experimente in der Luftfahrt durchführen.

Fazit: Die Genehmigung (Analyse Fraunhofer IWES) bezieht sich auf Planungsentwürfe zu den Standorten der Windräder.
Motorschirme wurden nicht berücksichtigt.
Dynamische Belastungen wurden nicht berücksichtigt.
Sicherheitsbereiche wurden drastisch verkleinert.

Ich möchte, dass der UL-Flugplatz Linnich weiter betrieben wird. Ich befürchte aber, dass das „Experiment“ schief geht. Dann bleiben die Windräder und der Flugplatz würde aus Sicherheitsgründen geschlossen.

Ich bitte um Stellungnahme.

Mit gleicher Post geht dieses Schreiben auch an die Stadt Linnich.

Mit freundlichen Grüßen

Hermann Wirtz

Anlage 1: Bekanntgabe nach §3 ... Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn ... Linnich-Boslar...

http://www.brd.nrw.de/verkehr/flugplaetze_flugbetrieb/pdf/2013-08-20-UVP-Verzicht-Text.pdf

Anlage 2:Luftverkehr –C30 Regelung des Flugverkehrs an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrolle

<http://www.edty.de/de/airport/images/C030.pdf>

Anlage 3: Bild: Turbulenzen hinter Windrad. © Wolfgang.W

http://www.gleitschirmflieger-mainspessart.de/index.php?Seite=view_aktuell&id=1408090640

Anlage 4: DULV Merkblatt zur Zulassung von UL-Flugplätzen...

http://www.dulv.de/_obj/20A54717-D97E-43F0-B7D2-4C0600E4B555/inline/merkbl_gelaenderichtlinien_14.pdf

Anlage 5: DULV Flugplatzdetails... UL Flugplatz Linnich.

<http://www.dulv.de/Flugplatz/details.php?id=975>

Anlage 6: Begründung zur 28. Änderung des Flächennutzungsplans... Konzentrationszone südöstlich

Boslar

http://www.linnich.de/rathaus_politik/downloads/Begrueendung_Flaechennutzungsplan.pdf

Anlage 7: Gittermaste im direkten Anflug von Südwesten ©H.Wirtz

Anlage 8: Zeitungsartikel vom 07.08.2014 Ultraleichtflieger in Boslar liegen im Verborgenen.

<http://www.aachener-zeitung.de/lokales/juelich/ultraleichtflieger-in-boslar-liegen-im-verborgenen-1.888857>

Anlage 9: Bild einer Anflugkarte nach altem Genehmigungsstand.

Anlage 10: Bebauungsplan Nr. 4 – Entwurf- vom 20.11.2013

http://www.linnich.de/rathaus_politik/downloads/Bebauungsplan.pdf