



Im vergangenen Jahr absolvierten die Piloten des Hagelfliegers besonders anspruchsvolle Einsätze. Am Samstag war Saisonauftakt für 2022: Ab jetzt steht das Flugzeug wieder zur Hagelabwehr bereit. Mehr Fotos auf der vierten VS-Lokalseite. Foto: NQ-Archiv

Hagelflieger startet in die Saison

Katastrophenschutz „Mit einer zweiten Maschine könnten wir auch den Landkreis Rottweil bedienen“, sagt Peter Hellstern, Vorsitzender des Vereins für Hagelabwehr Südwest. Weiterhin fehlen die Mittel. Von Cornelia Hellweg

Saisonauftakt für den Hagelflieger auf dem Flugplatz in Donaueschingen am vergangenen Samstag: Neben Vorstandsmitgliedern fanden sich dort zwei der insgesamt vier Piloten ein sowie Thomas Oppenländer, Professor an der Hochschule Furtwangen (HFU). Für Experten wie ihn steht inzwischen hinreichend fest, dass das „Impfen“ von Gewitterwolken mit Silberjodid

„In anderen Kreisen hagelt es mehr und stärker als bei uns.“

Peter Hellstern
Verein für Hagelabwehr

mittels Flugzeugen heftige Hagelunwetter, die in der Vergangenheit insbesondere in Schweningen und Trossingen immensen Schaden anrichteten, verhindert werden können. „Nicht immer kann das Niederprasseln von Hagel ganz vermieden werden, aber die Hagelkörner sind kleiner und weicher und richten nicht so viel Schaden an“, erläuterte der Wissenschaftler.

Fachbeitrag erläutert Prinzip

In einem Beitrag in der Fachzeitschrift „Hagelabwehr durch Wolkenimpfen“ ist dies wie folgt zusammengefasst: „Seit der Entwicklung der Technologie des Wolkenimpfens wird deren Wirksamkeit in Wissenschaft und Medien kontrovers diskutiert. Das gilt insbesondere für Hagelabwehr mit Silberjodid. In Laborversuchen ist sie jedoch sicher nachweisbar.“ Keine Wolke gleiche der anderen. Deswegen sei mit Hilfe von Wettervideos



Vorstandsmitglieder des Vereins für Hagelabwehr Dirk Sautter, Peter Hellstern und Horst Scheidt, die Piloten Markus Duwe und Sebastian Keller und der Wissenschaftler Thomas Oppenländer (von links).

Foto: Cornelia Hellweg

und eingebetteten GPS-Flugrouten nachgewiesen worden, „dass das gezielte Einbringen von Silberjodid-Kondensationskeimen mit Flugzeugen in die Aufwindzone einer herannahenden Gewitterwolke in den allermeisten Fällen zu deren Zusammenbruch führt. Dadurch ist die Gefahr schwerer Hagelschläge gebannt.“

Mit der zur Verfügung stehenden Software zur Auswertung von Hagelabwehreinsetzungen könnten im Übrigen die Einsätze aller in Deutschland und Österreich eingesetzten Hagelflieger ausgewertet werden. So kommt eine breite Datenbasis zusam-

men. Für Peter Hellstern, Vorsitzender des Vereins für Hagelabwehr, ist es daher keine Frage, dass Hagelflieger eigentlich im Zuge der Zuständigkeit für den Katastrophenschutz von den Kreisen und damit letztlich beispielsweise vom Land finanziert gehören. Stattdessen bringen sich seit Jahren Ehrenamtliche mit großem Engagement ein, um wenigstens einen Hagelflieger für jeweils eine Saison von Mai bis September finanziert zu bekommen. Das kostet 135 000 Euro. Um den Einsatz eines zweiten Flugzeuges bezahlen zu können, müssten zum einen mehr Kommunen dem Verein beitreten

aber auch die Mitgliederzahl von jetzt rund 3000 fast verdoppelt werden. Bei den Kommunen gilt es teilweise noch, harte Bretter zu bohren. „In anderen Kreisen hagelt es mehr und stärker als bei uns“, so Hellstern.

Der Gemeinderat der Stadt Rottweil habe sich zwar für eine Mitgliedschaft im Verein ausgesprochen. Aber es fehlen die Kapazitäten, den Hagelflieger auch dort zum Einsatz zu bringen. „Die Schmerzschwelle im Kreis Rottweil ist da, weil es einige schwere Hagelschauer gegeben hat“, sagte Vorstandsmitglied Horst Scheidt. Im vergangenen Jahr flogen die Piloten Markus Duwe,

Sebastian Keller, Holger Miconi und Giuseppe Distratis insgesamt 20 Einsätze (wir berichteten). Nach dem Saisonauftakt 2021 ging es im Mai gleich richtig los mit sechs Einsätzen. Der Folgemonat Juni war geprägt von einem häufigen Wechsel von Hochs und Tiefs, was das Entstehen von Gewittern begünstigte. Für den jetzt beginnenden Monat Mai geht Pilot Sebastian Keller nicht davon aus, dass er und seine Kollegen gleich gefordert sein werden. „Dazu ist es einfach zu kalt.“ Das Flugzeug ist Baujahr 1975, aber noch topfit. Damit die Piloten künftig noch gezielter das Silberjodid im Rahmen ihrer Flüge anbringen können, können sie sich auf eine technische Neuerung stützen.

Anspruchsvolle Arbeit

Die Arbeit der Piloten ist anspruchsvoll. Deswegen handelt es sich um Profis und nicht um Hobbyflieger. „Jeder Pilot versucht, schlechtes Wetter zu umfliegen – wir begeben uns direkt hinein.“ Die Piloten müssen jährlich so genannte Check-Flüge absolvieren und werden regelmäßig medizinisch auf ihre Flugtauglichkeit hin überprüft. Das Flugzeug selbst wird engmaschig gewartet. „Es ist ein Arbeitspferd, das seine Aufgabe zuverlässig erledigt“, sagte Sebastian Keller.

20

Einsätze absolvierten die Piloten des Hagelfliegers im vergangenen Jahr. Die Saison dauert jeweils von Mai bis September.