



Der flugplatz freiburg

erneut heftige

turbulenzen an der Landebahn

Zwischen dem Beginn des Flugbetriebs 1907 und dem heutigen Status als „Verkehrslandeplatz“ erlebte der Freiburger Flugplatz so manche Turbulenzen. Doch bisher trotzte er selbst den stärksten Böen, wie etwa dem Bestreben der städtischen Planer Mitte der 1990er Jahre, den Flugplatz zu schließen und die Flächen anderweitig zu nutzen. Aktuell zieht eine Debatte um einen benötigten Zuschuss für die nach neuer EU-Richtlinie erforderliche Erweiterung der Landebahn ihre bedrohlichen Kreise.

Am 24. Mai 1907 fanden sich die ersten Luftsportler Freiburgs zum „Verein für Luftschiffahrt“ zusammen und legten den Ursprung zur Gründung

platzgelände umgesiedelt werden musste. „Mittlerweile ist die Population von 600 auf über 1000 gezählte Tiere angewachsen“ so Gerhard Meier, seit Jahresbeginn neuer Geschäftsführer der Flugplatz Freiburg-Breisgau GmbH (FFB).

Sorgenvoller Blick. Mehr Sorgen bereiten ihm derzeit die langwierigen Auseinandersetzungen mit dem Land um einen Zuschuss zur Verlängerung der Landebahn. Nach neuer EU-Richtlinie muss diese von 990 auf 1250 Meter verlängert werden, um weiterhin Flugzeuge mit bestimmten Tonnagen landen lassen zu können. Aus Stuttgart erfolgten bisher zwar zwei Ablehnungen, nun habe man erklärt, so Meier, „dass eine erneute Prüfung erfolgen wird.“ Ein wesentlicher Bestandteil des neuesten Förderantrags ist das schalltechnische Gutachten hin-

derantrag an und dann wird gewertet“, kommentierte ein Sprecher des Innenministeriums. Noch hofft Meier auf auftriebende schwäbische Winde, denn „der Flugplatz ist bei Nichtverlängerung der Landebahn sehr wohl gefährdet, da die gewerblichen Flugbewegungen eine tragende Säule der Einnahmen darstellen“. Und die brauchen die lange Piste.

Herzzentrum pro Flugplatz. Von entscheidender Bedeutung ist die auch für das Freiburger Transplantations- und Herzzentrum, um die lebenswichtigen Organe weiterhin schnellstmöglich transportieren zu können, wie ein Sprecher bestätigt: „Aus unserer Sicht ist eine Flugbahnerweiterung, um schnellere und größere Maschinen einsetzen zu können, natürlich unerlässlich. Es wäre enorm schlecht für uns, wenn der Flug-

des Flugplatzes. Vier Jahre später begann die zivile Nutzung des Flugplatzes mit dem „Ersten Zuverlässigkeitsflug am Oberrhein“, mit Vorfürungen von Zepelin-Luftschiffen und Doppeldeckern und mit Begeisterungstürmen bei der Bevölkerung. Knapp neunzig Jahre später hüpfte 1996 eine „braunfleckige Beißschrecke“ vom Befeuerungslicht der

Landebahn hinein in die öffentliche Diskussion, woraufhin die nach dem Bundesnaturschutzgesetz streng geschützte Heuschrecke auf dem Flug-

Freiburger haben den Flugplatz mit einem Bürgerentscheid gerettet...

sichtlich der Nachtfluggenehmigung, das Ende August vorliegen soll. Sollte der Gutachter entscheiden, dass eine sogenannte „Papi-Anlage“ – eine optische Lande- und Anflughilfe für Abend- und Nachtflüge – vonnöten ist, werden die Aufwendungen 250.000 Euro betragen. Meier erhofft sich vom Land 25 Prozent an Zuschüssen. Den ursprünglichen Investitionsrahmen von 710.000 Euro musste er mittlerweile auf das Nötigste reduzieren.

Der Gemeinderat hat der Landebahnverlängerung bereits zugestimmt, fehlt nur noch das positive Signal aus Stuttgart. „Es ist zu früh, dazu etwas Verbindliches zu sagen, wir sehen uns den neuen För-

platz geschlossen würde.“ Das sollte er indes mit dem Abzug der französischen Streitkräfte im August 1992. Das Rathaus wollte auf dem Gelände eine Neue Messe bauen, die Universität die heutige elfte Fakultät. Doch die Stadtherren machten die Rechnung ohne den Wirt, in diesem Falle ohne die sich deswegen gründende „Bürgerinitiative pro Flugplatz“. Bei einer Zusammenkunft des Bürgervereins Mooswald folgten 1993 rund 1500 Flieger der Einladung. „Oberbürgermeister Böhme gab später in privater Runde zu“, so Mitglieder der Bürgerinitiative, „dass ihm hier klar wurde, dass der Flugplatz bleiben muss.“

„Die neue B 31 wurde von anderen Bürgerinitiativen 40 Jahre lang verzögert und auch wir können geplante Vorhaben die nächsten 40 Jahre verhindern“, haben wir damals argumentiert, erinnert sich heute der Schriftführer der Initiative, Martin Synowzik. Die führenden Mitglieder der Bürgerinitiative waren integre Personen aus Wirtschaft und Politik, die zu Prozessen bereit gewesen wären. Die zweite Reihe zeigte sich radikaler

...jetzt braucht er eine Finanzspritze aus Stuttgart

und drohte intern bei einem Scheitern des Entscheids, „dass die Stadt dann Zustände wie in Gorleben erleben wird“. So weit kam es nicht. 60.000 Unterschriften „Pro Erhalt des Flugplatzes“ wurden von der Bürgerinitiative gesammelt – eine beeindruckende Zahl.

Auch Jürgen Schrempp, Ex-Vorstandsvorsitzender von Daimler-Chrysler, hat für den Flugplatz unterschrieben – seine Schwägerin Gerlinde unterrichtet bei der Freiburger Flugschule Harter. Das Quorum wurde zwar um zwei Prozentpunkte verfehlt, der Bürgerentscheid selbst ging aber mit über 90 Prozent „Pro Flugplatz“ aus. Danach war die Flugplatz-Debatte beendet und der Gemeinderat hob seine Entscheidung auf.

100 Jahre Landebahn. Heute wird der Verkehrslandeplatz gewerblich und für unterschiedlichste Luftsportzwecke genutzt: In elf Vereinen wird Segelflug, Amateurfunk, Ballonsport, Fallschirmspringen und Motorflug angeboten. Anfang September 2007 soll mit einem großen Flugtag der 100. Geburtstag des Flugplatzes gefeiert werden. „Und die begeisterten Flieger werden weiterhin für ihren Flugplatz kämpfen“, weiß Martin Synowzik, „denn sie haben einen Traum, den sie sich nicht nehmen lassen wollen: Der Traum vom Fliegen.“

Kai Hockenjos

chilli kurz & knapp

Gut für den Güterbahnhof

Nachdem die Aurelis Real Estate GmbH und das Freiburger Rathaus sich in den vergangenen Wochen mit eigenen Pressekonferenzen medienwirksam und öffentlich die Meinung gesagt haben, was den aktuellem Stillstand bei der Entwicklung des Güterbahnhofareals (wir berichteten) eher zu zementieren drohte, hat sich kurz vor Redaktionsschluss doch noch Positives getan: Die Stadt hat in den vergangenen Wochen bei neun Anfragen für Grundstücke (darunter nach chilli-Informationen ein Fliesenleger, ein Verlag, eine Lagerfirma, ein Geschenkartikelhändler) einer Vermietung ohne Auflagen zugestimmt, meldet Aurelis.

Damit habe sich die Stadt deutlich weniger restriktiv als in der Vergangenheit gezeigt. Zudem laufen offenbar aussichtsreiche Gespräche mit einem größeren Logistikunternehmen, das auf das ehemalige Schenker-Gelände will. Das Rathaus mit seinem Geländeentwickler Rolf Wiehle erlaubt dem Grundstückseigentümer Aurelis jedoch maximal Drei-Jahres-Verträge, weil es sich bei der Entwicklung des Areals hin zum Gewerbegebiet möglichst viele Freiheiten lassen will. „Wir freuen uns aber, wenn die Stadt Neuansiedlungswünschen von Unternehmen eine höhere Priorität beimessen wird“, kommentiert Aurelis-Geschäftsführer Reinhold Heibel. Die Stadt bleibt indes ihrer Linie treu, auf dem Bahngelände keinen Wohnungsbau zuzulassen. (chilli)

Foto: K. Hockenjos

▼ ANZEIGE

Hölderlecarré Freiburg

Moderne Büroräume an der Bahnhofsachse

- repräsentative Büroflächen
- Büroflächen ab 150m²
- Praxisräume
- beste Verkehrsanbindung und vieles mehr...

Beratung und Vermietung

07 61/45 80-168

www.moser-bau.de

moser
beraten · planen · bauen