



100 Jahre Flugplatz Freiburg

Landebahn soll verlängert werden

Pünklich zum 100. Geburtstag des geschichtsträchtigen Freiburger Flugplatzes soll die Landebahn verlängert werden. Nicht, damit künftig mehr und womöglich noch größere Flieger landen können, sondern nur, um die JAR-OPS 1 umzusetzen, eine neue Richtlinie der Europäischen Union: „Wir brauchen die Verlängerung nur für den Erhalt des Status quo“, sagt Gerhard Meier, der seit Jahresbeginn 2005 Chef der Flugplatz Freiburg GmbH ist. Käme die Verlängerung nicht, wäre die hervorragende Arbeit des Transplantationszentrums der Universität gefährdet und auch einige Geschäftsfluganbieter könnten Freiburg von ihrer Land(e)karte streichen.

Knapp 2500 Euro kostet jeder neue Meter Landebahn in Freiburg. 158 Meter braucht Freiburg und demnach 360.000 Euro, um die Piste zur Messe hin auszuweiten. Aber auch die Landeschwelle zum Mooswald hin muss um 102 Meter verlegt werden, damit die Bahn am Ende auf einer Strecke von 1240 Metern für Sportflieger und Geschäftsflugzeuge nutzbar ist. Wären übrigens die Gebäude der relativ neuen elften Fakultät und die ebenfalls relativ neue Straße an der Messe nur etwas anders geplant worden, wäre das alles gar nicht nötig gewesen. So aber trägt die Flugplatz Freiburg

GmbH die Kosten, die aber hofft, dass das Land rund 100.000 Euro zuschießt. Voraussetzung für ein wohlwollendes Kopfnicken aus Stuttgart ist eine Nachtfluggenehmigung des Freiburger Regierungspräsidiums, die nach Auskunft von Meier nur noch ein formaler Akt sei. Von einer längeren Landebahn auf dem in der jüngeren Vergangenheit heftig umstrittenen Flugplatz würden die Lebensretter aus dem Transplantationszentrum der Freiburger Universität profitieren, in dem 1987 die erste Nicht-verwandten-Lebendtransplantation in der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt worden war. Denn ansonsten würde sich der Zugriffskreis auf lebensretende Herzen und Nieren stark verengen, weil dann nur noch kleinere Flugzeuge eingesetzt werden könnten, womit sich die Chance auf ein Organ für viele Patienten stark verringern würde – was nicht das schlechteste Argument für die Verlängerung sein dürfte. Meier rechnet aber damit, dass die Verlängerung und die anteilige Finanzierung durch das Land bis zum Jubiläumsfest „in trockenen Tüchern“ ist. Doch nicht nur für die Organflieger, auch für die Messe Freiburg ist der benachbarte Flugplatz wichtig, denn gerade die Entscheidungsträger kommen auf die Messen gerne mit der Zweimotorigen – markanterweise besonders zur Solarmesse.

Der Flugplatz finanziert sich über die Landegebühren, die zwischen fünf Euro (für ein Ultraleichtflugplatz werktags) und 265 Euro (für einen Zehntonner ohne Lärmschutz sonntags) liegen. 20.000 Starts und Landungen gab es im vergangenen Jahr, knapp 60 Prozent davon sind Geschäftsflieger, gut 40 Prozent spielen die privaten Hobbyflieger ein, deren Anteil seit einigen Jahren zwar leicht nach unten geht, weil die Kosten fürs Fliegen nach oben gehen, ohne die aber ein wirtschaftlicher Betrieb des Flugplatzes gar nicht möglich wäre.

Es waren auch die privaten Luftekunden, die am 24. Mai 1907 in Freiburg einen Verein für Luftschiffahrt gegründet hatten, aus dem wenig später der Breisgauverein für Luftfahrt wurde,

Info: Solar-Flugplatz

Typisch Freiburg: Auch auf den Dächern der Betriebe am Flugplatz wird seit dem vergangenen Jahr aus Sonnenkraft umweltfreundlicher Strom gemacht – immerhin 80.000 Kilowattstunden jährlich. Damit verhindert der Flugplatz jährlich den Ausstoß von 47 Tonnen Kohlendioxid und ist der bundesweit erste solare Verkehrslandeplatz.





Fotos: © Flugplatz Freiburg

da schon damals die Motorflieger die Gasballone verdrängten. Erste Galionsfigur der Freiburger Fluggeschichte war Oskar Heim – in dessen Flugzeugführerschein die Nummer 21 eingetragen war.

1911 wurde auf dem „Exi“, auf dem Freiburger Exerzierplatz, der erste Hangar gebaut. 40 Jahre später, nach dem Zweiten Weltkrieg und dem Flugverbot durch die Alliierten, begannen Enthusiasten um Hermann Bohny und Ernst Frohwein in Freiburg wieder mit dem Segelflug und in den 60ern war das kleine Städtchen dann sogar das Segelflugzentrum in der Republik, nachdem Alt-OB Eugen Keidel am 6. August 1963 den zivilen Luftverkehr mit Einschränkungen wieder freigegeben hatte. Frohwein hatte 1952 das Institut für Segelflugforschung (IFS) gegründet und war im selben Jahr mit der legendären Hannah Reitsch in Madrid Weltmeister im doppelsitzigen Segelflug geworden – was in der Innenstadt damals mit Autokorso gefeiert wurde. 1961 kam es am Waldsee zu einem legendären Treffen der beiden Grand Dames der deutschen Fliegergeschichte, als die tollkühne Reitsch und die begnadete Luftnavigatorin Elly Beinhorn an einem Tisch saßen – freilich an den Kopfbenden der langen Tafel und sich, so erinnert sich der Frei-

burger Pilot und Flugzeugbauer Bernd Schillen, keines einzigen Blickes würdigten. Beinhorns Mann war übrigens der verwegene Grand-Prix-Gewinner Bernd Rosemeyer, den 1938 eine Windböe bei einem Rekordversuch von der Betonpiste der Autobahn in Frankfurt in den Tod fegte.

Zwar legte das IFS Mitte der sechziger Jahre eine Bauchlandung hin und wurde vor allem aus monetären Gründen aufgelöst, nicht aber ohne zuvor immerhin die Tragflächen der großen Transall, die einst in Freiburg mit Kriegsversehrten landete, entwickelt zu haben. Wer darüber staunt, kann sich des Gedankens bedienen, dass Reichsluftmarschall Hermann Göring in Freiburg Flugstunden genommen hatte.

Zum großen Streit um den Flugplatz kam es Mitte der 90er Jahre: Am 4. April 1995 entschied der Gemeinderat mit einer rot-grünen Mehrheit, die Piste Ende 1996 zu schließen und sich stattdessen am Lahrer Verkehrslandeplatz zu beteiligen. Der Streit gipfelte in einem Bürgerentscheid, den die Flugplatz-Befürworter mit 71,1 Prozent der Stimmen gewannen. Zwar wurde das nötige Quorum verfehlt, aber der Rat korrigierte trotzdem seine Entscheidung – die eine gegen Freiburg gewesen wäre.

Lars Bargmann

Info: Das Fest

Freitag, 20. Juli:

Von 12 Uhr an kommen die ersten Gast-Piloten. Von 19 Uhr an gibt es einen Fly-In-Abend mit gemütlichem Piloten-Hock

Samstag, 21. Juli:

Ab Mittag steigt der öffentliche Flugtag mit Flugshow – unter anderem mit den Yaks und eine Ausstellung der übrigen Maschinen im Static Display. Um 20 Uhr beginnt das Modell-Flugprogramm. Abends gibt es einen großen Jubiläums-Ball mit Preisverleihungen, noch später die Disco-Night im „Airport“.

Sonntag, 22. Juli:

Ab 10 Uhr öffentlicher Flugtag mit großem Flugprogramm.

Zum Jubiläum passt übrigens auch bestens, dass der Deutschlandflug 2007, der alle zwei Jahre als Zuverlässigkeitsprüfung für Motorflieger in den Himmel steigt, am 21. Juni seinen Start in Magdeburg hat und zwei Tage später sein Ziel in, ja, Freiburg findet.

Noch mehr Infos gibt es auf der neuen, gut gemachten Internetseite www.city-flugplatz-freiburg.de

