Eugen Knosp GmbH

Ältester Fachbetrieb Freiburgs seit 1886

Anstrich | Malerei | Spritzlackierung | Fassadengestaltung
Farbige Raumgestaltung | Tapezierarbeiten | Restaurationen

Moltkestraße 19
79098 Freiburg i. Br.

Telefon 0761/2 24 81 | Fax 28 67 24
info@malerknosp.de

AIRCRAFT PARTS SERVICE & MORE
AVCE AVIATION CENTRE EUROPE
www.avce.eu
info@avce.eu
Holger Kurze · Robert Schiedung · Jägerstr. 10 · 79108 Freiburg

BAUMSCHULE & GARTENGESTALTUNG VONDERSTRASS
HUMBERGWEG 14
Tel. +49 (0) 761 - 6116640
D - 79111 FREIBURG
info@baumschule-vonderstrass.de
www.baumschule-vonderstrass.de

Mein Name: Johannes Bürkle „Jojo“ (19 J.)
Ich fliege seit: Mai 2013
Mein Lieblingsflugzeug: Libelle H301 (Rennlibelle)

Fliegen ist für mich: Die perfekte Verbindung von Sport, Natur und Technik, einfach pure Freiheit.
Mein bestes Flugerlebnis: 561km unter wunderschönen Wolkenstraßen von Freiburg bis nach Bayern und zurück.

Mein erster Passagier war:
Ein Schulfreund, der erst nach dem Flug erfuhr, dass er mein erster Passagier war.

Elektrisch Fliegen ist Trend

Von Jürgen Schelling

Die Zahl der elektrisch angetriebenen Flugzeuge steigt. Dieser Antrieb ist leise und besonders umweltfreundlich, wenn die Akkus mit Energie aus Solar- oder Wasserkraft geladen werden. Damit passen Elektroflug und Freiburg bestens zusammen.

Es ist ein schnittiges Flugzeug, das die junge norwegische Firma Equator im Frühjahr 2017 entwickelt und fertiggestellt hat. Ein

© Jürgen Schelling

Zweisitzer mit Einziehfahrwerk, der als Besonderheit auch auf Wasser starten und landen kann. Am meisten fasziniert die Fachleute aber der Hybrid-Antrieb. Er besteht aus einem Elektromotor mit Propeller, der oben im Seitenleitwerk sitzt und das Flugzeug antreibt. Kombiniert wird er mit einem Verbrennungsmotor, der mit Biotreibstoff läuft, als reinem Stromerzeuger im Rumpf. Der etwa 60 Kilowatt starke Wankelmotor im Rumpfinnern soll per Generator genügend Strom an die Batterien liefern, damit der 100 Kilowatt leistende Elektro-Antriebsmotor bis zu sechs Stunden laufen kann. Werden die Akkus mit Hilfe von Solarpanelen aufgeladen, ist der Flugbetrieb im reinen Elektrobetrieb CO_2-neutral.

Elektroflugzeuge sind jedenfalls ein wichtiges Zukunftsthema in der Luftfahrt. So sind sogar die ersten kunstflugtauglichen Muster in der Erprobung. Scheinbar ist das ein Widerspruch, denn beim Motorkunstflug ist permanent hohe Leistung gefordert. Das ist normalerweise nicht die Paradedisziplin von Elektroflugzeugen. Aber eine Kunstflugeinheit dauert nur rund zehn Minuten. Dafür reicht die Akkukapazität locker aus. Fast noch wichtiger - das sonst laute Fluggeräusch ist für Anrainer bei Elektrofliegern nahezu nicht mehr hörbar.

Die vor dem Erstflug stehende Evolaris und die bereits in der Erprobung fliegende Hamilton aEroTwister, beide aus der Schweiz, gehören zu diesen neuen kunstflugtauglichen Elektrofliegern, ebenso wie die Magnus Aircraft eFusion aus Ungarn. Siemens testet zudem seine neuentwickelten Elektroflugmotoren in einer Zelle des deutschen Kunstflugzeugs Extra 330 LE. Diese Maschine dient aber nur als Erprobungsträger für die Antriebe, eine Serienfertigung ist nicht geplant. Sogar ein Elektrohubschrauber des französischen Herstellers Volta ist schon in der Flugerprobung.

Es kann also gut sein, dass über der “Green City” Freiburg schon in naher Zukunft jede

© Jürgen Schelling

Menge besonders leiser und umweltfreundlicher Elektroflugzeuge am Himmel zu sehen sind.

© Jürgen Schelling

„Ein magischer Ort mit Geschichte“

von Carola Schark

Freiburg ohne Flugplatz ist wie Münster ohne Turm. Denn dieser umkämpfte, geliebte, von vielen Seiten bedrängte Ort hat seinen Stammplatz in der Stadtgeschichte Nein, er ist wahrlich kein Postkartenmotiv. Der Tower und sein Anbau zitieren sämtliche Architekturklischees der Siebziger Jahre. Der 12 Meter hohe Turm lädt zu einer Zeitreise in die Kanzler-Schmidt-Ära ein. Geben wir es zu: Der Platz ist ziemlich reizlos – und doch ein magischer Ort. Nicht wie das Münster feierlich und würdig, aber mit erstaunlichen Parallelen zu einer gotischen Kirche. Damit ist nicht nur der herrliche Rundblick vom Tower gemeint.

Foto: Arnd Henke

Denn betritt man das Münster, so leuchten die bunten Fenster in vielen Farben. Jeder erwartet das und hat die Kamera schon umgehängt beim Reingehen. Hier am Flugplatz geht man arglos Hände waschen – und stößt auf ein Glasfenster von erstaunlicher Qualität. Es hängt im nüchtern-quadratischen Treppenhaus des Towers. Wo sonst alles funktional ist, wird es plötzlich bunt. Das Ganze ist wie ein mittelalterliches Kirchenfenster gestaltet, aber in moderneren Formen. Mitten im Zweckbau ein farbiges Stück Stolz: Ein Vogel, der an einer stilisierten Sonne vorbeifliegt. Und zeigt, dass die Sonne für diesen Ort noch lange nicht untergegangen ist. Ein Banner präsentiert die Daten der Stadtratsbeschlüsse zur Erhaltung, darunter stehen die Namen der damaligen Aufsichtsräte der Flugplatz Freiburg GmbH sowie der Namenszug des Betreibers. Dies alles hinterlegt mit einer unglaublichen Bläue. Der Glasmalermeister Robert Sperlich hatte nach seinem eigenen Entwurf zusammen mit dem Kunstglasermeister Emil Böcherer diese in Blei gefasste Wappenscheibe gestaltet. Das Georgskreuz, das Wappen von Freiburg, steht für eine langjährige Symbiose. Denn Stadt und Flugplatz haben einander geprägt und sind untrennbar miteinander verbunden. Das Gelände des früheren Exerzierplatzes, auf dem später der Flugplatz entstand, hatte sogar Eingang in den badischen Sprachgebrauch gefunden. Die in Freiburg übliche Begrüßung „Wo gehsch na?“ wurde gegenüber allzu neugierigen Zeitgenossen einst schlagfertig gekontert: „Uff d’r Exi – zum Häbammerenne!“ Kurios erscheinen uns heute auch die Bemühungen, einen Luftschiff-Ankerplatz einzurichten, wofür sogar ernsthaft eine Ehrenbürgerschaft des Grafen Zeppelin angedacht worden war. Ebenso seltsam mutet die einstige Angst der Bevölkerung an vor dem „Getöse des hundertpferdigen Motors“. Nostalgisch finden wir Ankündigungen von Flugschauen mit „Überstürzen seitwärts“ und „Abrutschen auf dem Schwanz“. Aber Nostalgie ist durchaus angebracht – schließlich haben wir einen der ältesten Flugplätze Deutschlands. Das anfangs genutzte, südwestlich vom jetzigen Platz gelegene Areal wird heute von der Universität genutzt. Ab 1945 beanspruchte die französische Besatzung den Flugplatz für sich. Mit den Franzosen sind viele Erinnerungen verbunden. Jeden Morgen um acht Uhr standen die Soldaten salutierend vor den Kasernen, während die Fahnen gehisst und die Trompete geblasen wurde. Für deutsche Privatpiloten indessen herrschte Flugverbot bis Anfang der Fünfziger Jahre. Wie sich der Zeitzeuge Bernd Schillen erinnert, trafen sich unterdessen die zwangsgeerdeten Piloten in einer Privatwohnung. Ab 1949 gab es einen Fliegerstammtisch im Gasthaus Stadt Wien in Herdern. Sogar Theorieunterricht wurde erteilt – was die Flugsehnsucht nur noch verstärkte. Ab 1956 war es dann auch den Luftsportvereinen wieder möglich, den Platz zu nutzen. 1964 gründete Heinz Harter die erste Flugschule in Freiburg, welche heute noch besteht. Doch der Platz war in seiner Existenz bedroht. Die Gegner verurteilten vor allem den Lärm durch französische Heeresflieger und sprachen sich für eine Wohnbebauung aus. 1974 schließlich traf der Gemeinderat einstimmig die Entscheidung, den Platz auszubauen und zu erhalten. Zwei Jahre später waren die heute noch genutzten Gebäude fertiggestellt. Mit dem Aufkommen der Ultraleichtflugzeuge in den Achtziger Jahren wurde das Fliegen erschwinglicher. Diese leichten und leisen Fluggeräte verbrauchen kein Kerosin, sondern Autobenzin und benötigen je nach Windverhältnissen nur 12 bis 15 Liter – so viel wie ein VW Golf auf Einkaufsfahrt. Überhaupt ist der Flugplatz ein Vorbild an Energieeffizienz: Durch die Photovoltaikanlagen auf den Dächern wird mehr Strom produziert, als für den Betrieb eigentlich erforderlich wäre.

Archiv Hans-Jürgen Oehler

Erneut in der Diskussion war der Flugplatz vor zwei Jahrzehnten. 1995 drohte die Schließung. Doch ein Bürgerentscheid zeigte, wie sehr das „Flugplätzle“ den Freiburgern ans Herz gewachsen war. 71 Prozent der Wählenden sprachen sich für den Erhalt aus. Sie hatten erkannt, dass diese Frischluftschneise sehr wichtig ist für das Klima der Stadt. Nicht zu vergessen der Erhalt von rund 50 Arbeitsplätzen. Doch das letzte Wort hatte ein ganz unscheinbares Wesen: Die braunfleckige Beißschrecke. Diese geschützte Langfühlerheuschrecke braucht idealerweise eine Fläche ohne Bewuchs. Sogar der Papst wagte nicht, sie zu stören: Als er im September 2011 am Flugplatz seine Messe abhielt, wurde um das Revier der Beißschrecke einen Bogen gemacht. Benedikt XVI feierte den Sonntagsgottesdienst mit 100.000 Menschen. Wenn sich nun die Hangartore öffnen, strömen die Massen wieder. Dann kann man historische Maschinen bewundern, mit Piloten fachsimpeln oder einen Flug im offenen Tragschrauber wagen - Nervenkitzel inklusive. Vielleicht macht das ja Appetit, selbst mit Knüppel oder Steuerhorn vertraut zu werden. Vier Flugschulen vor Ort und mehrere Luftsportvereine bieten Ausbildungen an. Sogar die ersten Schritte zum Beruf des Verkehrspiloten lassen sich in Freiburg machen. Etwa 1000 Menschen sind in Vereinen aktiv. Hier geht es jedoch nicht nur um Fliegen und Geselligkeit. So leisten Segelflieger wichtige Jugendarbeit. Von der Terrasse des Restaurants „Mistral“ aus lässt sich der Flugbetrieb bestens beobachten. Und da gibt es Einiges zu sehen! So wurden im Jahr 2013 mehr als 30.000 Flüge mit 60.000 Fluggästen gezählt. Davon fallen 60 Prozent auf geschäftliche Flüge (darunter auch Schulungsflüge) und etwa 40 Prozent auf den Freizeitbereich mit Sport-, Tourismus- und Rundflügen.

Archiv Hans-Jürgen Oehler

Die räumliche Nähe zu den Universitätskliniken macht den Platz auch unentbehrlich für Organ- und Rettungsflüge. Es ließe sich noch viel schwärmen vom Fliegen, aber man muss es erlebt haben. Muss IHN gesehen haben, wenn einen die Platzrunde entlang der Dreisam führt mit Blick aufs Münster. Nach der Kurve beim Bahnhof zeigt er sich, eingebettet in frisches Grün. Vielleicht ist es schon dämmrig und die Pistenbeleuchtung aktiviert, während die Gebäude in der Stadt lange Schatten werfen. Das Gas ist längst im Leerlauf, die Nase des Flugzeugs zeigt bereits Richtung Boden. Die Thermik sorgt für ein sanftes Wiegen, so dass man entspannt Richtung Piste segelt. Klappen setzen! Höhe prüfen! Fahrtmesser beachten! Endanflug funken! Es gibt Einiges zu tun, trotzdem nimmt einen die Schönheit der Landschaft immer wieder gefangen. Von Westen her leuchtet es rot. Noch eine letzte Straße ist zu queren, dann setzt die Maschine auf und rollt langsam aus.

Vor dem rötlichen Himmel zeichnet sich wie ein Scherenschnitt die Skyline mit dem Sendeturm ab. Der schönste Sonnenuntergang der Stadt ist hier zu erleben, während sich der Motor leise knackend abkühlt. Dieser magische Ort zeigt wieder einmal seinen Zauber. Durch das Glasfenster fällt das letzte Licht des Tages. Nein, es ist mehr als nur Landen – es ist Heimkommen.