

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

sehr geehrte Ehrengäste, liebe Fliegerfreunde und Mitglieder,

man hat mich gebeten, diesen Festvortrag zu halten. Nicht etwa, weil ich besonders gut Reden halten kann. Sondern weil ich der letzte Aktive bin, der die Gründung des Flugplatzes mitgemacht hat. Glücklicherweise kann ich mich auch noch an so einiges erinnern, was so auf und mit dem Flugplatz passiert ist. Ich werde Ihnen daher von der Entwicklung des Segelfluggeländes Reinheim berichten. Da gibt es viel Gutes zu erzählen. Aber auch einiges, das nicht so gelaufen ist, wie man sich das vorgestellt hat. Ich werde mich deshalb nicht scheuen, den Finger in einige Wunden zu legen. Nicht, dass es weh tun soll, aber doch so, dass es bemerkbar ist. Und ich betone ausdrücklich, dass dies meine persönliche Sicht der Dinge ist. Und die deckt sich nicht unbedingt mit der Sicht des amtierenden Vorstandes.

1966 hatte der Vorstand des damals noch Flugsportvereinigung Offenbach genannten Vereins Träume. Er träumte davon, einen eigenen Flugplatz zu besitzen und die unstete Wanderschaft endlich zu beenden. Er gab deshalb eine Anzeige in einem Kommunalanzeiger auf, man sei auf der Suche nach einem Stück Brachland, tausend Meter lang, das sich als Segelfluggelände eignen würde. Die Vision war, endlich zu einem Fluggelände zu kommen, ohne mit 30 bis 40 verschiedenen Eigentümern verhandeln zu müssen, um deren Wiesen als Flugplatz nutzen zu dürfen. Bereits zwei Mal seit 1960 hatte der Verein damit äußerst schlechte Erfahrungen gemacht. Das Gelände am Klotzenhof in der Nähe von Miltenberg und das in Düdelsheim bei Büdingen erlebten beide die Flurbereinigung. Danach gehörten die Wiesen nur noch drei oder vier Bauern. Jedes Mal war einer darunter, der den Segelfliegern aus verschiedenen Gründen partout seine Wiesen nicht verpachten wollte.

Große Hoffnungen machte man sich nicht. Wider Erwarten meldete sich jedoch die Verwaltung der Stadt Reinheim, in ihrer Gemarkung sei ein Gelände wie gewünscht verfügbar.

Die Euphorie war groß, die erste Besichtigung des Geländes war jedoch äußerst ernüchternd. Schilf, soweit das Auge reichte. Das heißt, so sehr weit konnte man gar nicht gucken, das Schilf war nämlich übermannshoch.

In Ermangelung einer Alternative wurde die Umwandlung dieser sumpfigen Schilfwüste in einen Flugplatz angegangen. Mit viel Manpower konnten die beiden Start- und Landestellen in Norden und Süden nutzbar und die Seilauszugstrecke halbwegs befahrbar gemacht werden. Der Regierungspräsident hat schließlich die Genehmigung zum Betrieb als Segelfluggelände erteilt und heute vor 50 Jahren, am 30.09.1967, konnte das neue Gelände im Beisein von Bürgermeister Wörtz und des Landrates Pfeifer eingeweiht werden. Der Traum eines eigenen, auf Dauer nutzbaren Flugplatzes war in Erfüllung gegangen.



Und man war wieder da, wo der Verein bereits 1930 geflogen war. Der Forstberg war damals das Gelände. Ausziehen, laufen, los waren die Kommandos, mit denen die Gleiter den Hang hinunter katapultiert wurde.



Zu einem Flugplatz gehört natürlich eine Halle zum Unterstellen der Flugzeuge. Die Flugzeuge mussten zu jedem Flugbetrieb aufgebaut und abends wieder abgebaut werden, untergestellt wurden sie in Reinheim in der Nähe der alten Feuerwache in einer ausgedienten Scheune. Von dort mussten sie zu jedem Flugbetrieb geholt und danach wieder hin transportiert werden. Ein Zustand, der sehr zeitintensiv war und deswegen täglich nur wenige Flüge zugelassen hat. Weil die Nutzung des Flugplatzes dank eines langfristigen Pachtvertrages mit der Stadt Reinheim auf Dauer gesichert war, entschloss sich der Vorstand, eine Halle für die Flugzeuge zu errichten. Die wurde in Eigenhilfe gebaut und bereits 1970 konnte sie eingeweiht werden. Später kamen dann noch die Anbauten des Vereinsheims und der Werkstatt dazu.



Auf Empfehlung der Einheimischen wurde die Halle auf einem kleinen Hügel errichtet, hoch genug, um beim jährlichen Frühjahrshochwasser nicht voll zu laufen. Leider hat man sich mit der Höhe ein wenig verschätzt. Die Halle lief voll. Der Boden der Halle war noch im Rohzustand und war anschließend total matschig und nicht benutzbar. Nach diesem ersten schockierenden Erlebnis des Hochwassers in 1968 musste unbedingt ein fester Boden in die Halle. Das wurde allerdings erst ab 1974 verwirklicht und auch nur abschnittsweise.

Der Boden wurde aus der Erfahrung mit dem ersten Hochwasser gleich 10 cm höher



angelegt, aber auch das reichte nicht.

Es wurde auch schnell klar, dass das Starten der Segelflugzeuge mit der Seilwinde auf dem weichen Untergrund nicht praktikabel war. Das Fahrzeug, das die Seile von der Winde wieder zur Startstelle transportiert, hinterließ

nach einigen Fahrten so tiefe Spuren, dass an ein Durchkommen nicht mehr zu denken war. So verlegte man sich bald auf die Startart Flugzeugschlepp. Zunächst mit einer geliehenen, in Egelsbach stationierten Schleppmaschine. Die musste zu jedem Flugbetrieb dort geholt und abends wieder hingebacht werden. Das Hin- und Herfliegen war auf Dauer nicht praktikabel und es wurde eine Schleppmaschine gekauft.

Die häufigen Hochwasser führten regelmäßig zur Unbenutzbarkeit des Platzes. Manches Mal über mehrere Wochen konnte nicht geflogen werden, weil der Boden zu matschig war. Das Oberflächenwasser floss einfach nicht ab.

Lösung: es musste eine vernünftige Entwässerung her.

Als erste Maßnahme wurden die vorhandenen langen Entwässerungsgräben entschlammt und wieder gängig gemacht. Die zweite Maßnahme war das Einbauen von Drainagen, die in den Mittelgraben geleitet wurden. Die Drainagegräben wurden von Hand ausgehoben. Jedes Mitglied war zu dieser Knochenarbeit verpflichtet. Bevor man sonntags in ein Flugzeug steigen durfte, musste man zunächst einen Meter Drainagegraben ausgehoben haben. Sie können sich vorstellen, dass diese Arbeiten bei ca. 20 Gräben von je etwa 50 Meter Länge und bis zu einem Meter Tiefe einige Zeit in Anspruch nahmen und die Kapazitäten der Mitglieder bis auf äußerste strapazierte. Die Mühe hat sich aber gelohnt. Der Platz war nach Fertigstellung der Drainagen nach Hochwasser und starken Regenperioden relativ schnell wieder benutzbar.

1972 wurde beim Regierungspräsident ein Antrag auf Umwandlung des Segelfluggeländes in einen Sonderlandeplatz gestellt. Hintergrund war, dass zwei Mitglieder, die im Verein ehrenamtlich als Flugzeugwarte für das Schleppflugzeug tätig waren. Beide beisaßen selbst je ein Motorflugzeug und hangarierten diese beiden Flugzeuge in der Flugzeughalle. Da die behördliche Zulassung als Segelfluggelände den Betrieb von Motorflugzeugen außer dem Schleppflugzeug nicht zulässt, verordnete der RP den beiden, die Flugzeuge zu entfernen. Der Verein wollte auf die Fachkompetenz der beiden Mitglieder aber nicht verzichten. Deshalb gab der RP den Tipp, einen Antrag auf Zulassung als Sonderlandeplatz zu stellen. Ein Sonderlandeplatz hat keine Betriebspflicht, starten und landen dürfen nur Flugzeuge, für die der Platzhalter, also der Verein, die Zustimmung erteilt.

Das Genehmigungsverfahren dazu schließt natürlich das Abgeben von Stellungnahmen aller Beteiligten ein, auch der Gemeinde. Das Bekanntwerden des Antrags rief eine Bürgerinitiative gegen den Flugplatz auf den Plan. Lärmmessungen wurden durchgeführt. Anhörungen wurden abgehalten, bei denen es hoch herging. Eines der Hauptargumente gegen den Sonderlandeplatz war, der Verein wolle eine Dependence von Egelsbach einrichten, mit dem entsprechenden Verkehrsaufkommen und der dazugehörigen Geräuschkulisse natürlich. Schließlich gab die Stadt Reinheim eine ablehnende Stellungnahme ab. Der Sonderlandeplatz war Geschichte. Die beiden Flugzeugwarte wanderten mit ihren Flugzeugen nach Babenhausen ab und der Verein musste die Wartung des Schleppflugzeuges bei einem kommerziellen Betrieb teuer bezahlen.

In der Bürgerinitiative besonders hervorgetan hat sich eine gewisse Frau K. aus Ü. Wenn es nach ihr gegangen wäre, wäre der Flugplatz komplett geschlossen worden, weil sie, ich zitiere: „ich mich vom infernalischen Rauschen der Segelflugzeuge in meiner Lebensqualität extrem beeinträchtigt fühle“. Zum Glück ist die Dame einige Jahre später aus Reinheim weggezogen. Wie wir erfahren haben, nach Düsseldorf. Nicht weit entfernt vom Flughafen. Genauer gesagt, unter die Einflugschneise. Vielleicht hat sich der Betreiber des Flughafens Düsseldorf gewünscht, sie wäre in Ueberau geblieben.

Zu Beginn der 70er Jahre kursierten Pläne, den Reinheimer Teich zu einem Freizeit- und Erholungsgebiet auszubauen. Mit Badestrand und Wassersportmöglichkeiten. Dagegen regte sich schnell erheblicher Widerstand, weil das Gebiet des Reinheimer Teiches schon lange als Rückzugs- und Brutgebiet verschiedenster Vogelarten bekannt

war. Und es diente als Rastplatz mit Ausreichend Futterreserven für durchziehende Zugvögel. Im Jahr 1975 wurde der Reinheimer Teich schließlich als Vogelschutzgebiet ausgewiesen.

Kein Problem für den Flugplatz, möchte man meinen. Haben die Segelflieger das Fliegen schließlich von den Vögeln abgucken. Aber weit gefehlt. In der Folge mussten sich die Verantwortlichen des Vereins permanent gegen Forderungen des Naturschutzes wehren, die aus deren Sicht überzogen waren. So gab es vermehrt Konfrontationen. Insbesondere, weil auf beiden Seiten eine gewisse Starrköpfigkeit herrschte. Schließlich wurde auch noch das Auengebiet der Gersprenz als FFH-Gebiet ausgewiesen, was die Sache nicht leichter machte.

Im Laufe der Jahre haben sich die Standpunkte angenähert, auch weil beide Seiten zunehmend kompromissbereiter wurden. Heute besteht ein gutes Einvernehmen mit der Naturschutzbehörde. Latent schwebt aber ständig das Damoklesschwert Naturschutzgesetz und FFH-Verordnung über dem Betrieb des Segelfluggeländes.

Zu einem Flugplatz gehören auch Flugtage wie das Salz in die Suppe. Oldtimer, Fallschirmspringer, Heißluftballon, Kunstflieger, Rundflüge und allerlei andere

Attraktionen gehören dazu. In den 70er Jahren sind in Reinheim mehrere Flugtage durchgeführt worden. Zahlreichen Zuschauern konnten sich an den Vorführungen erfreuen. Von den Passagierflügen wurde stets regen Gebrauch gemacht. Die behördlichen Auflagen bei



der Genehmigung eines solchen Events wurden im Laufe der Zeit immer höher. Weil einerseits den Belangen des Naturschutzes immer mehr Rechnung getragen wurde.

Andererseits führte der Zusammenstoß zweier Düsenjäger bei der Airshow in Ramstein zu massiven und immer restriktiveren Sicherheitsauflagen.



Das Bild zeigt den ersten Flugtag in Reinheim. Die Fahrzeuge der Gäste parken auf dem Flugplatzgelände. Das war bald nicht mehr möglich, die Parkplätze wurden auf abgeerntete Felder des Aussiedlerhofes Eisenhauer verlegt. Der Gipfel war jedoch, dass der Flugtag zwar genehmigt wurde, die Gäste durften jedoch nicht auf den Flugplatz. Da bereits alles organisiert war als die Genehmigung kam, kam eine Absage des Flugtages nicht in Frage. In der Not sind wir mit den Flugvorführungen auf den Sportplatz bei den Hundertmorgen ausgewichen. Ein Unsinn ohne gleichen, der sich natürlich auch in äußerst geringem Zuschauerinteresse widerspiegelte.

Zu Beginn der 70er Jahre war der Flugplatz in einem Zustand, der es erlaubte, Segelflugmeisterschaften durchzuführen. Der Verein erhielt vom Hessischen Luftsportbund den Auftrag, zunächst das südhessische Vergleichsfliegen, dann Bezirksmeisterschaften und schließlich in 1980 eine Hessische Meisterschaft zu organisieren. Noch vor Beginn dieser Meisterschaft kam es zu einem kleinen Eklat. Was war passiert?

Bei Segelflugwettbewerben ist es nicht nur in Deutschland, sondern in der ganzen Welt üblich, dass die Teilnehmer auf dem Flugplatz in Wohnwagen oder Zelten übernachten. Der damalige Vorsitzende Karl-Heinz Hundt zeigte bei der Stadt das Aufstellen der Wohnwagen für den Zeitraum der Meisterschaft an. Ein Fehler, wie sich alsbald zeigte. Denn damit hatte er eine Lawine losgetreten, die beinahe zum Abbruch der Meisterschaft geführt hätte. Zunächst trudelte ein Schreiben der Unteren Naturschutzbehörde ein, mit dem das Campen grundsätzlich untersagt wurde. Auf Grund unserer Intervention fand noch am Tag der Eröffnung ein Ortstermin auf dem Flugplatz statt. Involviert waren sämtliche Behörden, die ein Wörtchen mitzureden hatten oder mitreden wollten. Tenor war, das Aufstellen der Wohnwagen und Zelte ginge gar nicht, das sei im FFH-Gebiet generell untersagt, nach dem hessischen Naturschutzgesetz sowieso. Die Teilnehmer sollten doch Bitteschön zum Campingplatz in Lichtenberg ausweichen. Unser Hinweis und Frage, ob die täglichen Fahrten von ca. 60 Teilnehmern zum Flugplatz und wieder nach Lichtenberg umweltverträglicher sei als die Duldung des kurzzeitigen Campingplatzes konnte von den Behördenvertretern leider nicht beantwortet werden.

Nach langen Diskussionen einigte man sich schließlich darauf, um die Teilnehmer nicht unverrichteter Dinge wieder nach Hause schicken zu müssen, den Campingplatz für die Dauer der Meisterschaft zu dulden.

Leider bedeutete das aber auch das Ende der fünf während der Saison dauerhaft auf dem Flugplatz stehenden Wohnwagen. Einige Mitglieder mit zum Teil bis zu 60 Kilometern Anreise hatten sich diese angeschafft, um die Wochenenden komplett auf dem Flugplatz verbringen zu können.

Die untere Naturschutzbehörde machte den Vorschlag, für diese begrenzte Anzahl von Wohnwagen die Genehmigung eines Campingplatzes zu beantragen. Dazu beauftragten die fünf Mitglieder einen Landschaftsarchitekten mit der Planung eines solchen Platzes. Der zeichnete für viel Geld ein wunderbares Plänchen mit Heckenbepflanzung als Sichtschutz usw. Genützt hat es leider nichts, der Antrag wurde von der unteren Naturschutzbehörde abgelehnt. Folge: Drei der fünf suchten sich einen anderen Verein, bei dem das Aufstellen der Wohnwagen problemlos möglich war.

Erstaunlich ist, dass das hessische Naturschutzgesetz im FFH-Gebiet das Campen von Jugendlichen erlaubt, wenn sie unter der Aufsicht eines Erwachsenen stehen. Jedoch eben nicht das Campen von Erwachsenen. Wobei sich mir nicht erschließt, worin der Unterschied zwischen dem Campen von Jugendlichen und Erwachsenen besteht.

Diese Möglichkeit konnte allerdings ausgenutzt werden, um in 1990 eine Deutsche Meisterschaft der Junioren und in 2003 und 2013 je eine Qualifikation zur DM der Junioren durchzuführen. Jeweils mit Teilnehmern aus ganz Deutschland. Diese Meisterschaften haben den Namen der Stadt Reinheim, den vorher kein Mensch außerhalb Südhessens kannte, in aller Welt bekannt gemacht. Also, zumindest bis nach Ungarn, von wo eine Gastteilnehmerin anreiste.

Ab dem Jahr 2000 entstanden Bestrebungen, den Flugplatz an eine andere Stelle zu verlegen. Der Höhenzug zwischen Hundertmorgen und dem Umsetzer in Groß-Biberau erschien als geeignete Stelle. Einmal wollte der Verein mit diesem Schritt den ständig schwelenden Konflikten mit dem Naturschutz aus dem Weg gehen, zum anderen erhofften wir uns sportliche Vorteile durch eine längere Windenstrecke, dadurch größere Ausklinkhöhen und damit besseren Anschluss an die Thermik, weniger Bedarf von Flugzeugschlepps und dadurch ganz allgemein geringere Kosten für das einzelne Mitglied. Die Finanzierung war weitgehend gesichert, wir hatten die Zustimmung aller relevanten Behörden. Leider konnten die Stadtverordneten von Groß-Biberau nicht von unserem Projekt überzeugt werden. Hauptargument war, sie ahnen es bereits, dass eine Dependance von Egelsbach geplant sei.

Mit der Anbindung an das Stromnetz konnte eine seit über 30 Jahren bewährte, aber lästige Praxis der Stromerzeugung mittels eines Aggregates beendet werden.

Die Entsorgung der Toiletten in eine Sickergrube wurde durch den Bau einer Biokläranlage ersetzt. Nicht zuletzt diese Maßnahme führte im Jahr 2000 und in den beiden Folgejahren dazu, dass das Segelfluggelände Reinheim als einer von drei Flugplätzen in Deutschland die Blaue Umweltflagge verliehen bekam. Ein äußeres Zeichen dafür, wie sorgsam die Mitglieder des Vereins mit den Ressourcen der Umwelt umgingen und auch heute noch umgehen.

Wo stehen wir heute? In diesem Zusammenhang muss die Frage erlaubt sein: „waren die Verantwortlichen von 1967 nicht nur Visionäre, sondern auch weitblickend?“ Ich erlaube mir, diese Frage aus meiner Sicht mit einem entschiedenen JEIN zu beantworten.

Es wurde versäumt, den westlichen Teil des Geländes in die Nutzung mit ein zu beziehen. Die Folgen:

1. ein großer Teil dieses Gebietes ist wieder verschilft und bietet Wildschweinen eine hervorragende Deckung, damit sie nachts regelmäßig den von uns genutzten Teil des Platzes umpflügen können. Wir zahlen zwar Pacht für diesen Teil des Geländes, nutzen können wir ihn aber nicht, weil die Regeln zum FFH-Gebiet dies heute verhindern.

2. Die Halle steht an völlig falscher Stelle. Der Standort wurde damals gewählt, weil bis zum Zeitpunkt der Planung häufiger an der Nordseite des Geländes gestartet wurde. Außerdem konnte sich damals noch niemand vorstellen, dass es einmal zwei parallel betriebene Start- und Landebahnen geben könnte. So ragt die Halle heute in den Anflug zur Landebahn hinein und erzwingt einen weit in den Platz verlegten Aufsetzpunkt. Die Halle hätte sinnvoller in die Mitte des westlichen Teils des Geländes gebaut werden sollen. Hierzu wäre natürlich die Erschließung dieses Geländeteils mit dem entsprechenden finanziellen und arbeitsintensiven Aufwand erforderlich gewesen.

Die Halle ist von ihrem Grundriss nur marginal geeignet zum Einhalten von Segelflugzeugen. Geschuldet ist der Grundriss der beim Bau der Halle vorhandenen Dachkonstruktion, die von einer alten Arbeitsdienstbaracke aus den späten 30er Jahren stammt. Die Konstruktion ist mithin ca. 80 Jahre alt. Der finanzielle Aufwand zur Beschaffung einer neuen Dachkonstruktion wurde





gescheut.

Geplant war mal ein Anbau über die gesamte Länge der Halle zur Aufnahme der Werkstatt und als Unterstellung für unsere Fahrzeuge. Auch in diesem Fall wurde gespart und zunächst nur die Hälfte des Anbaus fertig gestellt, der heute die Werkstatt und die sanitären Anlagen beheimatet. Die Unterstellmöglichkeit für unsere Fahrzeuge und die Winde fehlt immer noch und lässt sich heute nicht mehr verwirklichen. Ein entsprechender Antrag wurde abgelehnt.

Nach Reinhard May ist die Freiheit über den Wolken grenzenlos. Ist sie aber nicht. Auch unter den Wolken nicht. Der Luftraum ist in großen Teilen für den Linienverkehr reserviert. Je näher man an einen internationalen Verkehrsflughafen kommt, umso niedriger wird der für die Segelflieger nutzbare Raum. Das geht uns in Reinheim wegen der Nähe zum Rhein-Main nicht anders. 1050 Meter ist hier der Deckel für uns hoch. Bis fast zur Neunkirchner Höhe müssen wir nach Süden, um den restriktiven Bereich zu verlassen. Das Luftraumproblem wird in den nächsten Jahren mit Sicherheit nicht kleiner.



Der Platz wird wieder nasser. Nach Regenfällen bleiben große Pfützen stehen und brauchen lange, bis sie abgetrocknet sind. Der westliche Teil des genutzten Geländes wird in den letzten Jahren im Frühjahr, aber auch nach Regenperioden zunehmend unbenutzbar. Hierfür gibt es meines Erachtens mehrere Ursachen. Zum einen sind die Drainagen in die Jahre gekommen und

sind mittlerweile wahrscheinlich zu gelandet. Außerdem liegen heute die Ausgänge der meisten Drainagerohre unter dem Wasserspiegel des entwässernden Grabens. Die Fließgeschwindigkeit dieses Grabens kann man nur als träge bezeichnen. Dieser Graben und auch der sogenannte Lange Graben verlanden immer mehr. Ausbaggern ist verboten. Aus Gründen des Naturschutzes wird langsam aber sicher ein Zustand der Entwässerung herbeigeführt, wie er 1967 bestanden hat. Obwohl die untere Wasserbehörde dies abstreitet, habe ich den Eindruck, dass der Pegel im Teich bewusst erhöht wird. Damit steigt natürlich auch der Pegel in den zuführenden Gräben und damit auch das Grundwasser. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt....

Was ist also zu tun? Die Halle muss verlegt werden. Der westliche Teil des Geländes muss der Nutzung als Flugplatz zugeführt werden. Die Entwässerung muss deutlich verbessert werden. Die Arbeit des Ausschusses Luftraum Frankfurt ALF muss intensiv unterstützt werden.

Oder, alternativ, die Verlegung des Platzes auf die Hundertmorgen noch mal in Angriff nehmen.

Man wird ja wohl noch träumen dürfen!!!