

Chronik des Flugsportclubs Aschaffenburg-Großostheim e.V., Teil III

Erich Stapf schloss seine Erinnerungen in Teil II der Chronik des Flugsportclubs Aschaffenburg-Großostheim mit der Einweihung der ersten Flugzeughalle am 4. Oktober 1959 auf dem Flugplatzgelände, auf dem nun der Ortsteil Rungheim zu finden ist. Hiermit beginnt auch Teil III der Chronik.

- 5 Die Flugzeuge des Vereins verlangten nach einer angemessenen Unterkunft. Bisher wurden sie für den Flugbetrieb jedes Mal aufgerüstet, danach wieder abgerüstet und auf ihren Transportanhängern verstaut. Bis 1955 parkten sie in Gut Neuhoof in Aschaffenburg/Schweinheim, von 1955 bis 1963 in der Nissenhütte des Vereins Möwe Obernau, einer Wellblechhalle in der Form eines liegenden Halbzylinders mit der Grundfläche
- 10 4 m x 10 m, aufgestellt am östlichen Flugplatzende. Jetzt, im Jahr 1959, wurde vom Flugsportclub Aschaffenburg der Bau einer Flugzeughalle neben der Nissenhütte in Angriff genommen. Zur feierlichen Einweihung am 4. Oktober 1959 und dem anschließend stattfindenden Frühschoppen waren die Großostheimer Bürger eingeladen. Anders als es ein Eintrag im Tagebuch von Franz Steuer („Selbstbau mit zusammengeschnorrtem Material“)
- 15 vermuten lässt, war der Bau grundsolide. Diese Halle, später südlich erweitert um ein Clubheim und eine Flugleitung mit Büro (1964) und nördlich um Unterstellmöglichkeiten für Transportanhänger (1967), steht heute noch in Ringheim, 50 m südlich des Mittelweges, 40 m westlich des Ostrings, von einem Gewerbebetrieb genutzt.

- 20 Mit maximal 850 m Schleppseil-Länge waren die Höhen, welche im Windenstart erreicht werden konnten, nicht gerade üppig. Es wuchs der Wunsch nach einer flexibleren Art, Segelflugzeuge in die Luft zu bringen. Der Schlepp mit einem Motorflugzeug sollte größere Ausklinkhöhen, variable Ausklinkorte und damit den besseren Anschluss an thermische Aufwinde ermöglichen. Ein Vereinsmitglied hatte die Lizenz für Motorflugzeuge bereits in der Schweiz erworben, andere absolvierten nun, 1960, die Ausbildung in Deutschland. Der private
- 25 Motorflug war in Deutschland seit dem 5.5.1955, mit der Beendigung des Besatzungsstatus für Westdeutschland durch die Pariser Verträge, wieder erlaubt.

- Ein Meilenstein für den Flugplatz und den Flugsportclub war die Stationierung des ersten Motorflugzeuges in Ringheim: Im Jahr 1961 kaufte Benedikt Kuhn einen alten englischen Doppeldecker vom Typ Tiger Moth, Kennzeichen D-EHYB. Er stellte das Flugzeug mit seinem
- 30 135 PS starken Motor zum Schleppen der Segelflugzeuge zur Verfügung.



Neben der Nissenhütte (engl. Nissenhut, eine im Ersten Weltkrieg für die britische Armee von Peter Norman Nissen entwickelte Wellblechhütte in Fertigteilbauweise) entstand die erste Halle des Flugsportclubs.

Der Schuldoppelsitzer K7, das Leistungsflugzeug L-Spatz und der auch zum Schleppen benutzte Doppeldecker Tiger Moth



Toni Wüst legte sich 1962 eine Piper J3C mit 65 PS zu, die D-EFPE. Auch dieses Flugzeug durfte der Verein mitbenutzen, bis er es 1963 ganz übernahm. Der Flugsportclub Aschaffenburg hatte sein erstes Motorflugzeug! Im gleichen Jahr begann auch die Motorflugausbildung auf dem Großostheimer Flugplatz, viele Jahre lang unter der Führung von Hubert Eilbacher, in enger Kooperation mit dem Flugsportclub Trennfurt, jetzt Flugsportclub Miltenberg auf dem Flugplatz Mainbullau.

Es geht weiter aufwärts mit Flugplatz und Verein

Der Flugbetrieb war nun in vollem Gange. Die Segelflieger erwarben neue, modernere und leistungsfähigere Flugzeuge, 1969 sogar das erste Segelflugzeug in GFK-Bauweise (Glasfaserverstärkter Kunststoff), den Phöbus C von Bölkow. Mitglieder des Flugsportclubs Aschaffenburg nahmen an Wettbewerben bis hin zur Deutschen Meisterschaft teil und machten auch sonst mit beachtlichen Leistungsflügen auf sich aufmerksam. Zum Beispiel schaffte es Rudi Schlagmüller schon 1961, mit dem aus heutiger Sicht eher bescheidenen Segelflugzeug L-Spatz 55 von Ringheim bis nach Dreux, mehr als 50 km westlich von Paris zu fliegen (Gesamtstrecke 565 km), Wilfried Müller erflog im gleichen Jahr in Innsbruck eine Höhe von 5200 m.

Die Motorflieger nahmen 1964 ihr erstes viersitziges Reiseflugzeug in Besitz, eine Jodel DR 1050 "Ambassadeur" zum Neupreis von 32 397 DM, ein schnelles, wendiges, elegantes und sparsames Flugzeug, ganz in Holzbauweise mit Stoffbespannung, das auch heute noch konkurrenzfähig ist und viele Liebhaber hat. Bald folgten moderne Reiseflugzeuge der amerikanischen Hersteller Piper und Cessna in Ganzmetallbauweise. Flüge, zum Beispiel nach England, Frankreich, Spanien, Ungarn und Rumänien wurden von Ringheim aus unternommen.

Auch die Motorflieger maßen sich im Wettbewerb mit anderen Luftsportlern in so genannten Rallyes, Wettbewerben in präziser Navigation. Die Aschaffener Motorflieger galten als ernstzunehmende Konkurrenten. Erster Höhepunkt einer Serie von Erfolgen war der Sieg der Mannschaft Wilfried Müller (Pilot)/Erich Schlagmüller (Navigator) beim Deutschlandflug 1969, der weltweit größten und traditionsreichsten Veranstaltung in dieser Disziplin. Die Großostheimer Walter Reinhard und Peter Emig, ferner Hubert Eilbacher, Ernst Kropp und Klaus Bornschein bildeten ebenfalls „gefürchtete“ Teams.

Nicht nur durch diese Erfolge machten sie den Namen ihres Heimatflugplatzes Großostheim-Ringheim deutschlandweit bekannt. Im Jahr 1972 holte Wilfried Müller die Deutsche



HOPPLA!
Die D-EFPE



Unser Phoebus



Motorflug-Meisterschaft nach Ringheim. Der von ihm und seinen vielen Helfern aus dem Flugsportclub Aschaffenburg vorbildlich organisierte Wettbewerb setzte neue Maßstäbe für die Durchführung von Flugrallyes.

Die Bevölkerung aus Großostheim, Aschaffenburg und dem ganzen Umland hatte bei Flugtagen Gelegenheit, den Flugplatz, den Flugsportclub und ganz allgemein die Möglichkeit, die sich schnell entwickelnde Luftfahrt kennen zu lernen. Schon im Jahr 1952 fand im Rahmen des Bachgaufestes eine erste, als „Internationaler Großflugtag“ bezeichnete Veranstaltung statt. Weitere kleinere und größere Flugtage (1957, 1964, 1966, 1967, 1968) und Tage der offenen Türe brachten der Bevölkerung den Flugplatz und den Luftsport näher.

Im Jahr 1968 erhielt der Flugplatz die Zulassung als „Verkehrslandeplatz“. Dies bedeutete, dass er einer Betriebspflicht unterlag, also zu festgelegten Zeiten über den Flugbetrieb des Vereins hinaus dem allgemeinen Flugverkehr zur Verfügung stehen musste.

Flugplatzgelände im Schrumpfungsprozess

Im Laufe der Jahre wuchs die Wohnbebauung in Ringheim von Südosten und Süden auf das von den Sportfliegern genutzte Gelände zu. Mehrmals wurde es beschnitten, die bedeutendste Veränderung ergab sich im Jahr 1966 mit der Neufestlegung des Baugebiets und der Einrichtung des Ringheimer Fußballplatzes. Die Bahn wurde von Richtung 55° / 235° auf Richtung 70° / 250° gedreht und dabei nach Norden verlegt. Es blieb ein eingezäunter rechteckiger Streifen von rund 700 Metern Länge und 80 m Breite für den Flugbetrieb übrig, begrenzt vom heutigen Mittelweg im Norden, der Sonnenstraße bis Einmündung Leipziger Straße im Osten, der Leipziger Straße geradeaus fortgesetzt bis zum Westring im Süden und der Landesgrenze im Westen.

Außerhalb dieses Rechtecks standen die eingangs beschriebene, heute noch existierende erste Vereinshalle aus dem Jahr 1959 in Holzbauweise ([1], Siehe Bilder auf Seite 4) mit dem Rücken zum Ostring und die Anfang 1972 in Stahlbauweise errichtete Halle ([2], etwa am Ort der heutigen Adressen Sonnenstraße 50 bis 54), welche 1976/77 auf den neuen Flugplatz mitgenommen wurde. Südlich von ihr hatte die Firma Wideflex eine kleine Halle für ihr eigenes Flugzeug aufgestellt.

In der nordöstlichen Ecke der eingezäunten Flugbetriebsfläche war in einer kleinen Wellblechhalle die Tankstelle für Flugbenzin untergebracht [3], errichtet im Jahr 1971 mit Erdtanks und Zapfsäulen der Großostheimer Firma Auto Reinhard von Walter Reinhard. Vor deren Errichtung wurden die Motorflugzeuge direkt aus Fässern betankt, die in einer



Wilfried Müller und Erich Schlagmüller nach ihrem Deutschlandflug-Sieg – für den Verein brachten sie den „Burda-Preis der Lüfte“, die Bölkow Junior D–EGOC mit!



Ebenfalls ein erfolgreiches Rallyfliegerteam: Peter Emig und Walter Reinhard





Blechgarage am gleichen Ort gelagert waren. Neben der Tankstelle stand der mobile „Tower“, montiert auf der Pritsche eines VW-Busses [4].

- Ein besonderes, kritisches Merkmal des Ringheimer Flugplatzes war die noch heute bestehende 10-kV-Stromleitung, die das Gelände parallel zum Ostring zwischen der alten Flugzeughalle und dem östlichen Ende der Landebahn überquerte. Dieses Luftfahrthindernis beschränkte den verfügbaren Luftraum für aus Osten anfliegende oder in Richtung Osten startende Flugzeug ganz erheblich. Außerdem stieg das Gelände in Richtung Osten leicht an. Deshalb wurde, wann immer der Wind dies erlaubte, in westliche Richtung (250°, kurz „25“) gestartet und in östliche Richtung (70°, „07“) gelandet - ein mehr als ungewöhnliches Verfahren. Schon im Jahr 1953 wurde diese Leitung einmal Opfer des Windenseils. Im Jahr 1967 zerriss eine fremde, zu tief zur Landung in Richtung „25“ anfliegende Cessna mit ihrem Fahrwerk die Hochspannungsleitung und sorgte so für einen Stromausfall für viele Ringheimer Bürger – ausgerechnet während der Fernsehübertragung eines wichtigen Fußballspieles. Das war nicht der einzige Vorfall dieser Art.



Der Flugplatz Anfang der 70er-Jahre (Erklärungen im Text) und der Flugzeugpark des Vereins (ohne Segelflug-Einsitzer)

Ersatzgelände wird gesucht

Schon von Anfang an war geplant, das komplette Gelände des ehemaligen Kriegsflugplatzes als Wohnungs- und Gewerbegebiet zu nutzen. Die Flieger waren hier immer nur Gäste auf Zeit. Aber die Region Untermain hatte großes Interesse an einem funktionsfähigen Flugplatz, der nicht nur für die Sport- und Privatflieger, sondern auch für den Geschäftsverkehr von Nutzen sein sollte. Schon 1963 begann deshalb die Suche nach einem Ersatzgelände. Im Main-Echo Nr. 294 von 1965 war zu lesen, dass sich die Stadt Aschaffenburg, die Landkreise Aschaffenburg, Obernburg und Alzenau, die IHK Aschaffenburg und der Flugsportclub zu einer „Flugplatz-Gesellschaft mbH“ zusammengeschlossen hätten, die dafür sorgen sollte, „dass das Aschaffener Wirtschaftsgebiet auch für den Luftverkehr erschlossen wird“. Bereits damals wurde das heutige Gelände ins Auge gefasst. Man ging davon aus, dass schon im Jahr 1966 der Flugbetrieb in Ringheim beendet und auf einer neuen, 1000 m langen Grasbahn auf dem neuen Gelände beginnen könnte. So schnell ging es jedoch nicht voran.

Am 12. Dezember 1968 gründeten die Gemeinde Großostheim, der Landkreis Aschaffenburg, die Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg und der Flugsportclub Aschaffenburg e.V. den „Zweckverband Verkehrslandeplatz Großostheim bei Aschaffenburg“. Aus der Satzung:

„Aufgaben des Zweckverbandes und der Verbandsmitglieder

(1) Der Zweckverband Großostheim hat die Aufgabe, das für den geplanten Verkehrslandeplatz in Großostheim benötigte Gelände zu erwerben; auf dieses Gelände erstreckt sich der räumliche Wirkungsbereich des Zweckverbandes. Der Zweckverband hat weiter die Aufgabe, das erworbene Gelände zu verwalten. Er wird das erworbene Gelände dem Flugsportclub Aschaffenburg e. V., der den Betrieb des Verkehrslandeplatzes für die Öffentlichkeit übernehmen wird, zur Benutzung überlassen. ...

(2) Der Zweckverband erfüllt seine Aufgabe ohne Gewinnabsicht. Er dient ausschließlich und unmittelbar öffentlichen Zwecken. Einnahmeüberschüsse werden für den Verbandszweck (Abs. 1) verwendet. ...“

Die Stadt Aschaffenburg trat dem Zweckverband am 5. Februar 1972 bei.

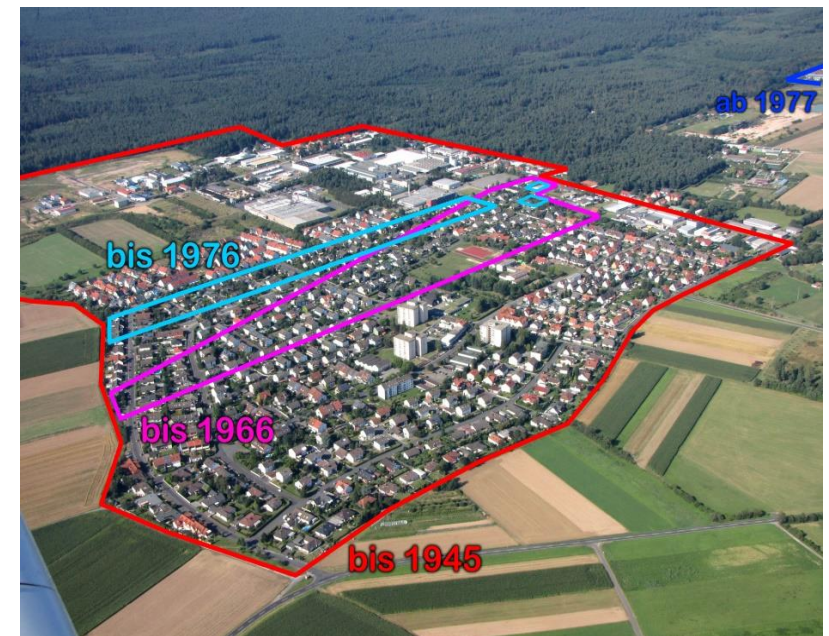
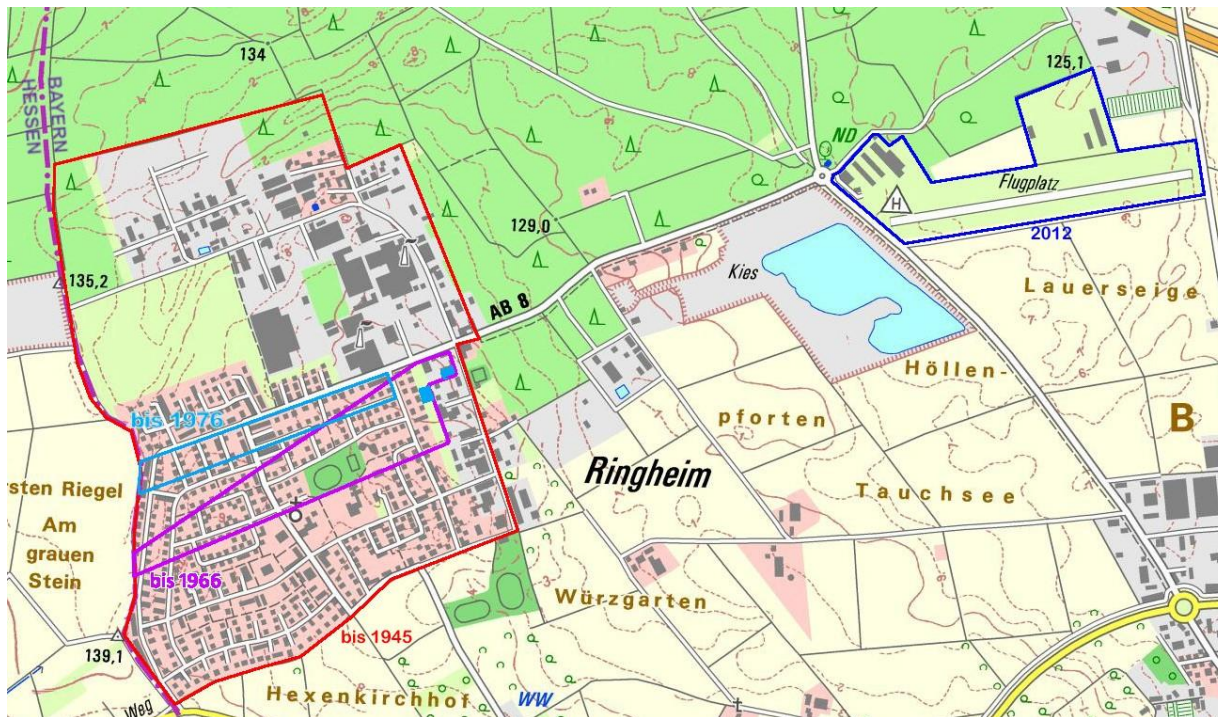
Als neuer Flugplatzstandort wurde ein Gelände an der „Waldspitze“ zwei Kilometer weiter östlich ausgewählt, zwischen Babenhäuser Straße (die erst 1975 vom jetzigen Kreisverkehr am Flugplatz bis zur B 26 durchgebaut wurde) und Stockstädter Weg. Dort wurde ein Gelände von 12,2 ha Größe durch den Zweckverband erworben und an den Flugsportclub Aschaffenburg verpachtet, damit dieser dort den neuen Flugplatz aufbaue.

Von Anfang an wurde eine asphaltierte Start- und Landebahn auf dem neuen Platz geplant. Deren Bau wurde im Jahr 1976 begonnen.

Am 15. Oktober des gleichen Jahres endete der Flugbetrieb in Ringheim. Die erst 1972 errichtete Stahlhalle und die Tankanlage wurden ab- und am neuen Standort wieder aufgebaut. Die Flugzeuge wurden Ende 1976/Anfang 1977 auf das neue Gelände überflogen. Diese Ordnungswidrigkeit – zu diesem Zeitpunkt fehlten die Zulassungen als Flugplatz – ist inzwischen verjährt.

Die Geschichte des Flugplatzes Ringheim am alten Standort war damit abgeschlossen.

Erwähnt sei noch ein weiterer Ableger des Flugplatzes in Ringheim. Wegen der zunehmenden Einschränkungen durch „Sichtflug-Beschränkungsgebiete“, das sind Lufträume, welche dem den Flughafen Frankfurt anfliegenden Verkehr vorbehalten sind, erwogen die Segelflieger des Flugsportclubs Aschaffenburg den Umzug auf ein neues Gelände im Spessart. Tatsächlich realisierte eine Gruppe von etwa zehn Vereinsmitgliedern diesen Plan. Im Jahr 1972 gründeten sie den Flugsportclub "Altfeld e.V." und eröffneten Pfingsten 1973 ein neues Segelfluggelände bei Altfeld, kurz vor der Ausfahrt Marktheidenfeld nördlich der Autobahn A3 gelegen.



Der Flugplatz – Entwicklung des Geländes von der Nachkriegszeit bis heute

Neustart an der Waldspitze

Der komplette Neubau eines Flugplatzes war für den Flugsportclub Aschaffenburg eine finanziell und planerisch-organisatorisch schwere Aufgabe. Am Kauf des Geländes war er nur mit seinem Anteil am Zweckverband beteiligt, aber bei allen anderen Bau- und

- 5 Entwicklungsmaßnahmen war er auf sich alleine gestellt. Die Vereinsvorstände und viele engagierte Mitglieder brachten enorme Leistungen. Zwei Männer aus Ringheim, Unternehmer bzw. Einwohner, waren in besonderem Maße engagiert:

- Peter Emig, von 1974 bis zu seinem tragischen Tod bei einem Verkehrsunfall im Jahr 1978 Geschäftsführer des Vereins, managte als Geschäftsführer des Vereins mit seinen Kollegen vom Vorstand und vielen aktiv zupackenden Mitgliedern den Umzug und die ersten Baumaßnahmen auf dem neuen Gelände.

- 10 Karl-Günther Maletschek war als Vorsitzender des Flugsportclubs von 1995 bis 2011, in der Zeit der rasantesten Weiterentwicklung des Flugplatzes, der führende Kopf und Hauptakteur, und er stellte die Weichen für die Zukunft des Flugplatzes.

15 Start- und Landebahnen, Rollwege

Mit Wirkung vom 23. März 1977 erhielt der Flugsportclub Aschaffenburg für den neuen Flugplatz die Betriebserlaubnis als „Sonderlandeplatz“.

- Beim Bau der asphaltierten Startbahn mit der Ausrichtung „08/26“ (d.h. Richtung 079°, gerundet zu 080° und abgekürzt mit 08 bzw. Gegenrichtung 259°, gerundet zu 260°, abgekürzt 26) und den Abmessungen 840 m x 20 m war der Verein auf sich alleine gestellt. Er musste auf erhebliche Zuschüsse vom Land Bayern verzichten, weil durch laufende Einsprüche gegen die Zulassung des Platzes der für eine Förderung vorausgesetzte Status „Verkehrslandeplatz“ zunächst nicht erteilt wurde. Diesen Status erhielt der Flugplatz erst im Dezember 1979.

- 25 Anfangs war kein befestigter Rollweg vom Hallenbereich im Westen zum östlichen Startbahnende vorhanden. Die Flugzeuge rollten dorthin über die Grasflächen. Wenn diese vom Regen aufgeweicht oder, was oft vorkam, von Wildschweinen aufgewühlt waren, über die Startbahn. Diese erhebliche Betriebseinschränkung wurde mit dem Bau eines asphaltierten Rollweges im Jahr 1987 beseitigt.

- 30 Die Segelflieger durften auf der Grasfläche südlich der asphaltierten Bahn starten und landen. Dazu war eine immer wieder zu verlängernde Ausnahmegenehmigung notwendig, da der benutzte Grasstreifen nicht den nötigen Sicherheitsabstand von der Asphaltbahn und die nötige Breite hatte.

Charly Maletschek, Vereinsvorsitzender von 1995 bis 2011; er hält damit den Dauerrekord in dieser „Disziplin“!



Im Laufe der Jahre pachtete und kaufte der Verein Gelände, um zur Erhöhung der Sicherheit eine Verbreiterung des Flugplatzes nach Süden und ein Abrücken des Segelfluggeländes von der Asphaltbahn zu ermöglichen, was damals wegen kursierender falscher Behauptungen zu großer Unruhe in der Bevölkerung führte. Erst im Jahr 2003 wurde die Gras-Start- und Landebahn für den Segelflug endgültig zugelassen, im Jahr 2011 auch für Motorflugzeuge (zu Übungszwecken und für Flugzeuge, die sicherer auf Gras als auf Asphalt zu starten und zu landen sind – insbesondere Oldtimer). Die Zuruollwege zu den Hallen wurden laufend der Entwicklung angepasst.

Der zwei Meter hohe Zaun, welcher den ganzen Flugplatz umgibt, wurde auf Verlangen der zuständigen Behörde, des Luftamtes Nordbayern in Nürnberg (einer Dienststelle der Regierung von Mittelfranken), im Jahr 1987 errichtet. Dem Flugsportclub genügte bis dahin ein einfacherer Zaun, den man so weit wie möglich durch eine sehr große Zahl von Büschen und Bäumchen verstärkt hatte.

Hallen und weitere Bauten

Schon im Herbst 1976 wurde auf dem neuen Gelände eine Halle in der für den Flugplatz typischen Boxenform errichtet. Jedes Flugzeuge kann direkt aus seiner Box aus- und eingeräumt werden, ohne vorher andere Flugzeuge aus dem Weg schaffen zu müssen. Die Box am südlichen Ende wurde zum vorläufigen Clubraum ausgebaut, daneben war im Hallenende noch Raum für die Flugleitung. Die große Metallhalle wurde Ende 1976 am alten Platz ab- und Anfang 1977 am neuen mit seitlichen Erweiterungen wieder aufgebaut. Mit diesen Bauten startete der Verein in seine neue Zukunft.

Erstaunlich schnell wuchs die Nachfrage nach Unterstellplätzen für Privat- und Firmenflugzeuge. Nicht nur neue Hallen, auch neues Gelände wurde gebraucht. Zuletzt wurden im Jahr 1996 durch Erbpacht 4,7 ha Fläche im Nordosten des Platzes angefügt, wo inzwischen vier Hallenzeilen für Motorflugzeuge und für Segelflugzeuge entstanden sind. Heute bietet der Flugplatz circa 95 Abstellplätze in acht Flugzeughallen an.

Ebenso wichtig wie das Dach für die Flugzeuge war den Fliegern das Dach über dem eigenen Kopf. Erst 1981 konnte die Flugleitung aus dem (sehr gemütlichen!) Provisorium in der Flugzeugbox in den neuen, mit Zuschüssen des Landes errichteten Tower umziehen, und der Verein in das Vereinsheim. Inzwischen ist es als Gaststätte verpachtet, die mit ihrer Aussichtsterrasse den Flugplatz in Großostheim zu einem beliebten Ausflugsziel macht.

An die vom alten Flugplatz in Ringheim mitgebrachte große Halle wurden ein Schulungs- und Versammlungsraum, ein Büroraum und eine Werkstatt angebaut.



Das Flugplatzgelände – Start und Erweiterungen



Der Flugplatz im Jahr 2020; eingetragen sind die Entstehungsjahre der Gebäude.
Das Foto von Michael Alfen entstand 2015
Spätere Bauten wurden nachgetragen.

Eine besonders wichtige Baumaßnahme war in den Jahren 1995/1996 das Bürogebäude in Verlängerung der Halle 4. Es bot der schon mehrere Jahre am Flugplatz ansässigen Flugzeugwerft die nötigen Räume für ihre Verwaltung und Kundenbetreuung und ermöglichte die Ansiedlung weiterer Unternehmen, die im Bereich Flugzeugelektronik, Ausbildung, Flugdienste und mehr tätig waren und sind. Heute existieren etwa 35 Arbeitsplätze am Flugplatz, überwiegend Vollzeitarbeitsplätze.

Energie- und Wasserversorgung

Die Stromversorgung erfolgte zunächst über ein Dieselaggregat, die Ver- und Entsorgung mit Wasser über Brunnen und Abwassertank. Mit dem Regenwasser, das von einigen Hallendächern abfließt, wird ein Tümpel am Babenhäuser Weg gespeist.

Erst im Jahr 1986 war die Stromversorgung aus dem Leitungsnetz gewährleistet, der Anschluss an das öffentliche Wasser- und Kanalnetz erfolgte 1996. Beide Systeme wurden laufend modernisiert, dem Bedarf und den Vorschriften angepasst.

Tankstelle

Zunächst wurden die vom alten Flugplatz mitgebrachten Tanks mit Zapfsäule für Flugbenzin AVGAS 100 LL verwendet, im Jahr 1988 wurde die Anlage modernisiert und um eine Zapfstelle für Turbinentreibstoff (Jet A-1, Kerosin, insbesondere für viele Hubschrauber und Flugzeuge mit Propellerturbinen, sowie für moderne Diesel-Flugmotoren benötigt) ergänzt.

Im Jahr 1998 brachte die Firma TOTAL die Tankstelle und den gesamten Bereich um die Tankstelle herum erneut auf den aktuellen Stand der Vorschriften, zu den Zapfstellen für Flugbenzin AVGAS 100 LL und Jet A-1 kam eine für bleifreies Superbenzin hinzu, das in den Motoren von Ultraleichtflugzeugen, Motorseglern und immer mehr Motorflugzeugen verwendbar ist. Mit einigem Kostenaufwand konnten auch ältere Flugzeugmotoren der Vereins- und einiger Privatflugzeuge auf den bleifreien Treibstoff umgestellt werden.

Anflughilfen und Befeuerung

Seit 1983 konnte das Towerpersonal mit Hilfe eines Funkpeilers Piloten beim Finden des Flugplatzes unterstützen, der inzwischen wegen der GPS-Verfügbarkeit überflüssig wurde.

Ein großer Fortschritt für den Flugbetrieb war im Jahr 1988 die Installation einer Befeuerung, also einer Markierung der Landebahn mit Begrenzungslampen und Drehfeuer auf dem Turm (das vorher auf dem Tower des Flughafens Hamburg seinen Dienst getan hatte). Zunächst erleichterten die Lichter den Anflug bei schlechterem Wetter, 1991 wurde der Flugplatz auch für den Nachtflugbetrieb zugelassen.

Nachtflugzulassung ab 1991



Für Anflüge aus dem Osten steht eine PAPI-Anlage zur Verfügung - eine Reihe von rot-weißen Lampen, die dem anfliegenden Piloten anzeigen, ob er sich dem Flugplatz in einem geeigneten Gleitwinkel (von 3°) nähert.

Zufahrt

- 5 Man erreicht den Flugplatz von Großostheim aus über die Babenhäuser Straße, die erst 1975 bis zur Bundesstraße 26 fortgesetzt wurde, von Ringheim aus über die Straße Am Trieb. Im Jahr 2002 wurde an der Einmündung Babenhäuser Straße/Am Trieb/Zufahrt zu Flugplatz bzw. Kompostieranlage der Gemeinde ein Kreisverkehr errichtet. 2003 schmückte der Flugsportclub diesen Kreisverkehr mit einer Skulptur von Michael Amtmann, ausgeführt von
- 10 Werner Letzel in seiner in Ringheim angesiedelten Firma Bick und Letzel. Diese symbolisiert die Verbindung Großostheims, auch durch den Flugplatz, in alle Richtungen und zeigt auf dem Sockel die Wappen von Großostheim, Ortsteilen und Partnergemeinden.

Besondere Ereignisse

- 15 Mehrere Flugtage und Flugplatzfeste brachten den Einwohnern der Region den Flugplatz und das Fliegen im Allgemeinen nahe. Große Besucherzahlen belegten das Interesse der Bevölkerung. Der Flugsportclub bemühte sich um attraktive Vorführungen, wie Kunstflug mit Segel- und Motorflugzeugen, den tiefen Überflug eines Airbus A 310 der Condor, Vorführungen von kleinen und großen Oldtimern, vom Doppeldecker bis zur Junkers Ju 52 usw.

- 20 Auch Demonstrationen von modernen Militärflugzeugen standen auf dem Programm, bis es beim Flugtag im Jahr 1984 zu einem tragischen Unfall kam. Ein britischer Senkrechtstarter vom Typ Harrier fing durch einen technischen Defekt im Schwebeflug vor den Zuschauern Feuer. Der Pilot konnte das Flugzeug von den Zuschauern weg drehen, hart auf dem Flugplatz aufsetzen und sich mit dem Schleudersitz aus dem brennenden Flugzeug retten. Der Schleudersitz, der sich automatisch von dem am Fallschirm hängenden Piloten löst, fiel jedoch in den Zuschauerbereich und traf einen Besucher. Dieser, ein Familienvater aus Großostheim, erlitt tödliche Verletzungen. Mit dem Erlös eines Flugplatzfestes im darauf folgenden Jahr unterstützte der Verein die Familie des Opfers.

Bis zum Jahr 1996 fanden in Großostheim keine derartigen Veranstaltungen mehr statt.

- 30 Beim Flugplatzfest im Jahr 2009 kam es erneut zu einem Unfall, als ein Pilot bei einer Kunstflugvorführung die Kontrolle über seinen Doppeldecker verlor und nach einer Bodenberührung auf einem Acker südlich des Flugplatzes ein Auto rammte, das auf der Babenhäuser Straße in Richtung Großostheim fuhr. Diesmal war eine ganze Armee von Schutzengeln aktiv. Sie beschützten die drei Insassen des Autos, eine Familie aus Großostheim, und den Piloten. Niemand wurde ernsthaft verletzt.

- 35 Die Veranstaltung der Flugplatzfeste wurde für einige Jahre ausgesetzt, um ein neues Veranstaltungskonzept zu entwickeln.



Skulptur im Flugplatz-Kreisel

Dicker Besuch beim Flugtag 1986



Sportliche Erfolge machen Großostheim bekannt Weltmeisterschaft, Deutsche Meisterschaften, Deutschlandflug!

Im Jahr 1980 organisierte der Flugsportclub unter Führung von Wilfried Müller eine ganz besondere Veranstaltung auf dem neuen Großostheimer Flugplatz. Es war die 3.

- 5 Weltmeisterschaft im Rallyefliegen (Navigationsfliegen), bei der 32 Crews aus 10 Ländern antraten.

Und weil alles so gut lief, lud der Verein im Jahr 1982 zur Deutschen Meisterschaft ein – zum zweiten Mal seit 1972, damals noch auf dem alten Flugplatz. Auch der weltweit traditionsreichste Motorflug-Wettbewerb, der Deutschlandflug, machte mehrfach Station in Großostheim. 1993 waren Großostheim und Aschaffenburg sogar Ziel des Deutschlandfluges,

- 10 Mannschaften des Flugsportclubs brachten immer wieder Titel und Pokale mit nach Hause. Sie waren mehrfach Deutsche Meister (Otto Höfling/Michael Amtmann, Christiane und Axel Maurer), Deutschlandflug-Sieger (Wilfried Müller/Erich Schlagmüller, Otto Höfling/Dr. Horst Möller, Otto Höfling/Michael Amtmann, Christiane und Axel Maurer) und sogar einmal
15 Vizeweltmeister (Otto Höfling/Michael Amtmann) – von ungezählten Siegen in nationalen Motorflug-Wettbewerben ganz zu schweigen.

Auch die Segelflieger feierten große Erfolge. In dezentralen Wettbewerben (die zu beliebigen Zeitpunkten und an beliebigen Orten erfolgten Leistungen werden mit technischen Aufzeichnungsgeräten auf GPS-Basis dokumentiert und dann zentral ausgewertet und verglichen) errangen Mitglieder des Großostheimer Vereins immer wieder vordere Plätze in der Landesliste und auch gute Plätze in der deutschen und sogar internationalen Wertung. Mit Streckenflügen über mehr als 1000 km im reinen Segelflug (Walter Reis, sowie die Ringheimer Otto und Eva Dumke in Afrika und Australien) mischten sie in der Gruppe der Spitzensportler mit.

25 Namensänderung

Auf Initiative des Großostheimer Unternehmers Heinz Dressler, der lange Jahre als stellvertretender Vorsitzender die Geschicke des Vereins mitbestimmt hat, nennt sich der Verein seit 1991 „Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim e.V.“, um seine Verbundenheit mit der Gemeinde Großostheim auszudrücken.

- 30 Zum gleichen Zeitpunkt wurde der Sitz des Vereins von Aschaffenburg nach Großostheim verlegt.

Die erfolgreichsten Rallyeflieger-Teams des Vereins



Wilfried Müller
Erich Schlagmüller



Otto Höfling
Mike Amtmann



Christiane und
Axel Maurer



Vereinslogo von 1950 bis heute!

Hubschrauber der Bundespolizei auf dem Flugplatz Großostheim

Die Fliegerstaffel Fuldata der Bundespolizei hat im Jahr 2015 einen Stützpunkt in Großostheim eröffnet: Die Bereitstellung eines Hubschraubers im Gebiet Untermain wurde notwendig, um bei steigendem Bedarf die Reaktions- und Anflugzeiten bei Einsätzen von Hubschraubern in den Schwerpunktbereichen Rhein-Main, Rhein-Neckar und Unterfranken zu minimieren. Schon seit 1. Dezember 2014 startete von Großostheim aus ein Hubschrauber der Bundespolizei im befristeten Probebetrieb zu Einsätzen. Um die vielfältigen Aufgaben erfüllen zu können, muss er auch nachts, außerhalb der Betriebszeiten des Flugplatzes fliegen können. Die Ab- und Anflugstrecken (über den Wald im Norden, entlang der B469 im Süden) wurden deshalb sehr sorgfältig festgelegt. So zeigte der Probebetrieb, dass durch die nächtlichen Flüge weit geringere Lärmbelastung entstand als von manchem im Vorfeld befürchtet. Gemeinderäte und Bürger konnten sich davon bei eigens angesetzten Testflügen selbst überzeugen. So wurde im Jahr 2016 die Befristung der Stationierung aufgehoben.

Zum Einsatz kommt in der Regel ein Eurocopter EC 135. Der Hubschrauber wird in einer Halle am Flugplatz untergestellt und gewartet, die Diensträume der Mannschaften befinden sich in den blauen Bürocontainern neben dem Bürogebäude des Flugplatzes.

Der heutige Stand (Dezember 2024) – eine Übersicht

Flugplatzkennung: EDFC

Platzhalter: Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim e.V.

Internet: www.fsca.de

Lage: Flugplatzbezugspunkt 49°56'24" Nord 9°03'49" Ost
Höhe über NN: 125 m = 410 ft, Fläche: ca. 20 ha

Start-/Landebahn:

840 m x 20 m, Asphalt

Richtung 08: Startrollstrecke 780 m, Landerollstrecke 653 m

Richtung 26: Startrollstrecke 780 m, Landerollstrecke 704 m

Grasbahn südlich der Asphaltbahn, 737 m x 30 m

Richtung 08: Landerollstrecke 566 m

Richtung 26: Landerollstrecke 597 m

Die Verkürzung der Start- und Landerollstrecken durch Markierungen auf der Bahn („versetzte Schwellen“) gewährleistet, dass die Straßen im Westen und Osten in sicherer Höhe überflogen werden können.



Die Bundespolizei auf dem Flugplatz in Großostheim

Funkverkehr: Kanal 132.430, Rufzeichen „Aschaffenburg Radio“

Einrichtungen: Landebahnbeheizung und optische Anflughilfe (PAPI) für Nachtlandungen, PC für Online-Flugwetterberatung und mit weiteren Flugvorbereitungsprogrammen im Flugvorbereitungsraum

- 5 **Zulassung:** Verkehrslandeplatz (d.h. Flugplatz mit Betriebspflicht) für Flugzeuge und Hubschrauber bis 5700 kg Höchstabfluggewicht, Motorsegler, Segelflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge, Ballone; Nachtflug

Betriebszeiten: Täglich von 8.00 Uhr Ortszeit bis Sonnenuntergang, mindestens jedoch bis 20.00 Uhr Ortszeit. In Einzelfällen sind Nachtlandungen bis 22.00 Uhr möglich.

- 10 Die Polizeidirektion in Aschaffenburg hat Zugang, um jederzeit Polizei- und Rettungshubschrauber aus der Flugplatztankstelle versorgen zu können.

Zollabfertigung: Passkontrolle zur Personenbeförderung im nichtgewerblichen Verkehr oder im Gelegenheitsverkehr (sofern erforderlich, z.B. bei Flügen in die oder aus der Schweiz) nach Anmeldung

- 15 **Tankstelle:** Bleifrei Super Plus, AVGAS 100 LL, JET A1; übliche Ölsorten

Mitarbeiter: Vier Beauftragte für Luftaufsicht versehen vor allem den Dienst im Tower, ein Mitarbeiter pflegt den Flugplatz mit allen seinen Anlagen, eine Mitarbeiterin im Büro kümmert sich um die Verwaltung von Verein und Flugplatz. Die Beauftragten für Luftaufsicht sind beim Verein angestellt; das Land leistet jedoch einen Zuschuss zu deren Gehältern.

- 20 **Verkehrszahlen:**
ca. 35000 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen aller Art im Jahr

Unternehmen am Flugplatz:

Restaurant: „Da Cosimo“ am Flugplatz

Spessart Air Service: Reparatur und Wartung von Flugzeugen

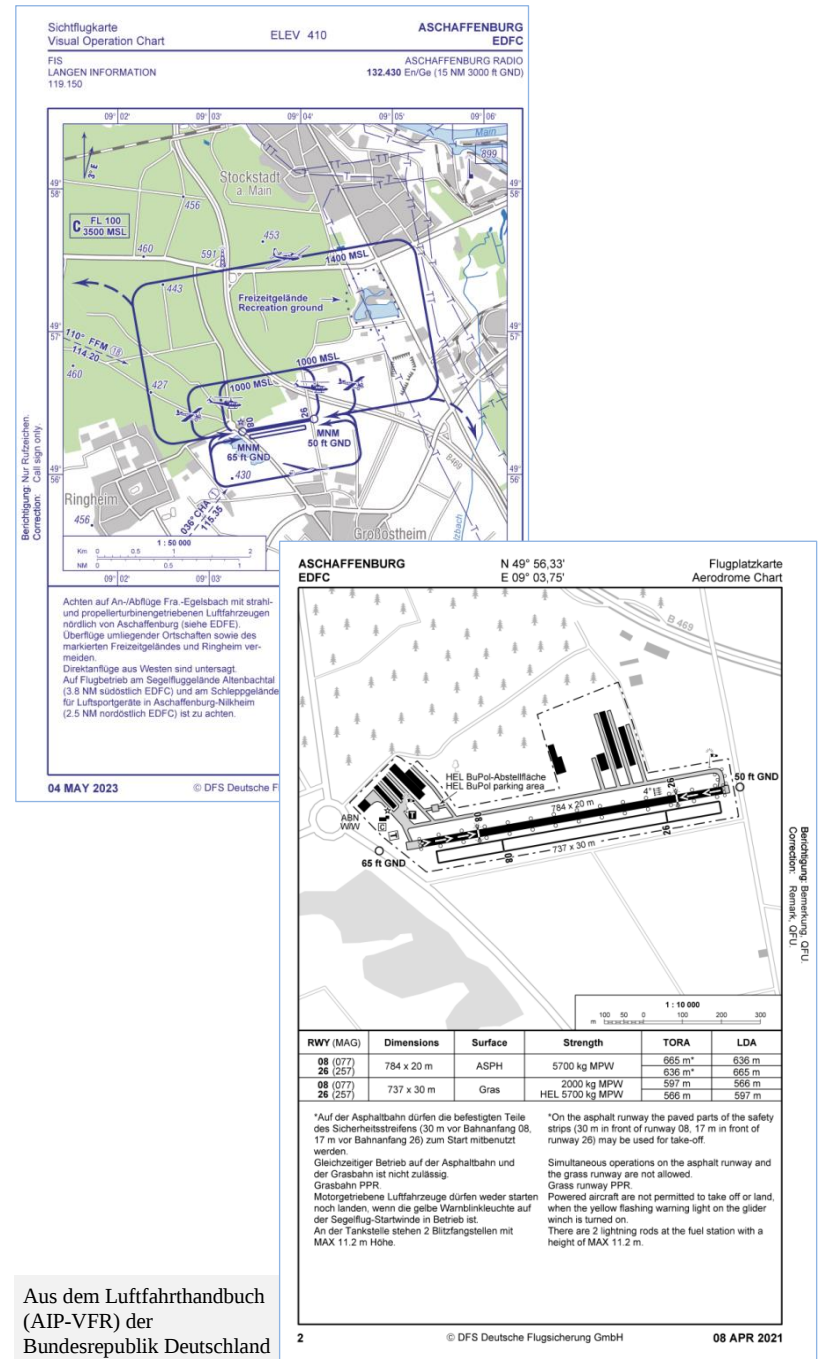
- 25 Aircraft Painting Kraus GmbH

FTA – Flugtraining Aschaffenburg: Aus- und Weiterbildung von Privat- und Berufspiloten, ergänzende Berechtigungen

Flight Update: Ultraleichtflugschule

FlexFly: Charterflüge, Musterberechtigungen und Checkflüge auf Pilatus PC12

- 30 Bundespolizei – Stützpunkt Aschaffenburg



Aus dem Luftfahrthandbuch
(AIP-VFR) der
Bundesrepublik Deutschland

Photovoltaikanlage: Im Jahr 2011 wurden die Dachflächen der Hallen im östlichen Bereich des Flugplatzes zur Installation einer Photovoltaik-Anlage an die Firma Heger Elektrotechnik, Großostheim vermietet. Diese Anlage bringt bei einer Kollektorfläche von etwa 3700 m² eine Spitzenleistung von 560 kWp bringen. Pro Jahr werden etwa 490000 kWh elektrische Energie in das öffentliche Netz eingespeist.

Ein Blick in die Zukunft

Die EASA, European Aviation Safety Agency, wurde im Jahr 2003 auf Beschluss des Europäischen Rates gegründet. Sie untersteht der Aufsicht des Europäischen Parlaments. Ihre Aufgabe ist der Entwurf von Verordnungen zur Regelung aller Belange der Luftfahrt in den Mitgliedsländern der EU. Die von den Organen der EU beschlossenen Verordnungen werden unmittelbar geltendes Recht in den Mitgliedsstaaten.

Ein Ergebnis dieser Arbeiten sind höhere Sicherheitsstandards für Flugzeuge im gewerblichen Verkehr und im sonstigen Verkehr mit komplexen Flugzeugen (Lufttaxi, Firmenflugzeuge ...). Diese Standards verlangen zum Beispiel deutlich größere Startbahnlängen, um (noch) mehr Sicherheit im Falle einer Störung während des Startvorganges zu gewährleisten. Viele größere Geschäftsreiseflugzeuge, wie sie jetzt auf dem Flugplatz in Großostheim verkehren, könnten im gewerblichen Einsatz bei der bestehenden Bahnlänge nur noch mit stark eingeschränkter Treibstoffzuladung und Nutzlast in Übereinstimmung mit diesen Bestimmungen betrieben werden. Um diesen Verlust auszugleichen, hat die zuständige Behörde, das Luftamt Nordbayern, die Betreiber von regional bedeutsamen Flugplätzen zur Verlängerung ihrer Startbahnen aufgefordert. Dies bedeutet: Die Startbahn in Großostheim muss im Rahmen der geographischen Gegebenheiten verlängert werden, wenn der Flugplatz seine Bedeutung als Verkehrseinrichtung für die Region behalten soll.

Derzeit sind alle nötigen Maßnahmen für die Verlängerung der Startbahn von jetzt 840 m auf 1.200 m eingeleitet – Geländebeschaffung durch den Zweckverband, Gutachten, Raumordnung, Planungen Der Flugsportclub organisiert gemäß seiner Aufgabe im Zweckverband alle Maßnahmen und den Ausbau. Selbst hat der Verein durch die Verlängerung keine praktischen Vorteile, jedoch bedeutet eine längere Bahn auch für Vereinsflugzeuge, insbesondere beim Schlepp von Segelflugzeugen, einen Sicherheitsgewinn. Vorteile ergeben sich ferner dadurch, dass in Richtung 26 (also nach Westen) startende Flugzeuge in größerer Entfernung vom Ortsteil Ringheim abheben und Höhe gewinnen, und in Richtung 08 (also nach Osten) anfliegende Flugzeuge mehr Abstand vom Ortsrand Ringheim halten können. Für größere Flugzeuge als bisher im gewerblichen

Einsatz wird der Flugplatz trotz der Bahnverlängerung nicht geeignet sein, denn diese benötigen auf Grund der kommenden Vorschriften wiederum längere Startbahnen.

Es ist noch nicht abzusehen, wann die Bahnverlängerung mit allen notwendigen Maßnahmen, so der Unterführung oder Verlegung des Stockstädter Weges, abgeschlossen sein wird. Vor allem die Frage der Finanzierung ist noch zu klären.

5

Aschaffenburg, 23. Dezember 2024

Michael Amtmann

