

Aus dem Rumpeln wird ein Schweben

Luftsportclub Niederweser möchte in Hüttenbusch neue Landebahn bauen und lädt zum Mitfliegen ein



Abgehoben: Der Motorsegler hat das Ende der Start- und Landebahn auf dem Hüttenbuscher Flugplatz hinter sich gelassen und schwebt über der Rasenfläche.

JKF-FOTOS: HENNING HASSELBERG

VON JOHANNES KESSELS

Worpswede-Hüttenbusch. Was rumpelt hier denn so? Ist es das Frühstück im Magen, das einen Ausweg nach oben sucht? Ach nein, es sind nur die Räder auf dem Rasen, der die Start- und Landebahn auf dem Hüttenbuscher Flugplatz darstellt. Aber jetzt hat das kleine Flugzeug seine Startgeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde oder 70 Knoten erreicht, und aus dem Rumpeln wird ein Schweben.

In zwei Jahren soll Schluss sein mit dem Gerumpel. Der Luftsportclub Niederweser (LSCN), dem der Flugplatz gehört, plant den Bau einer Betonbahn. Die jetzige 450 Meter lange Grasbahn sei sehr der Witterung ausgesetzt, erklärt Schriftführer Christian Geffken. Nach starkem Regen stünden

die Pfützen tagelang auf der Bahn. Eigentlich dauert die Flugsaison von März bis Oktober, im vergangenen Jahr war die Bahn aber nur fünf Monate lang benutzbar. „Unsere Mitglieder sehen nicht mehr ein, dass sie dafür ein ganzes Jahr lang Beiträge zahlen“, sagt Geffken.

Vorerst soll im nördlichen Teil, der immer durchfeuchtet ist, Sand aufgeschüttet und gewalzt werden. Im nächsten Jahr wird der Wendepunkt im Westen mit Kunststoffmatten ausgelegt, was 20 000 Euro kosten wird. Das Antragsverfahren beim Landkreis laufe bereits, erklärt Christian Geffken. 2013 wird es dann richtig teuer: Die neue Betonbahn wird inklusive Abstellflächen 800 000 Euro kosten. Der Worpsweder Bürgermeister Stefan Schwenke hat nach Geffkens Worten bereits das Einverständnis der Gemeinde signalisiert, zumal der LSCN den Platz dann nicht mehr „Flugplatz Hüttenbusch“, sondern „Flugplatz Worpswede“ nennen will.

Finanziell wird sich die Gemeinde aber nicht beteiligen; daher will der Verein einen Förderantrag bei der EU stellen. Vor fünf Monaten wurde die Bauvoranfrage beim Landkreis gestellt, aber dort ist man sehr skeptisch, weil man fürchtet, dass der Flugverkehr zu stark zunimmt.

Luftsportclub besitzt fünf Flugzeuge

Fünf Flugzeuge besitzt der Luftsportclub. Angefangen hat es 1968 mit einer Maschine. Die Clubgründer entstammten der Segelfluggruppe Garlstedt, die sich in der Nachkriegszeit mit Modellflug begnügen musste; das berichtet der jetzige Vorsitzende Klaus Haubold. Wie der Club, der vor allem aus Bremern besteht, auf Hüttenbusch gekommen ist, weiß er nicht mehr. „Wahrscheinlich war die Pacht hier nicht so hoch.“ Inzwischen ist das Gelände aber Eigentum des Clubs.

Das erste Flugzeug war ein Motorsegler vom Typ SF-25B „Falke“, hergestellt von der Firma Scheibe-Flugzeugbau. Dieser Typ wird in einer weiterentwickelten Version noch immer hergestellt; jetzt besitzt der Verein eine SF-25C, ebenso auch Robert Wille aus Bremerhaven, der gerade auf einen Kaffee in Hüttenbusch zwischen-gelandet ist. „Gutmütig“ nennt er seine Maschine, und für Christian Geffken ist sie ein „bewährter Typ“ – bei Flugzeugen muss nicht wie bei Autos unbedingt alle fünf Jahre ein Nachfolgemodell auf den Markt geworfen werden.



Wegweiser zum Start- und Landeplatz – der soll bald Flugplatz Worpswede heißen.

Eine Viertelstunde hat Robert Wille von Bremerhaven nach Hüttenbusch gebraucht. „Das ist noch viel“, erklärt Klaus Haubold dem staunenden Besucher.

Mit dem schnellsten Gerät seines Vereins, einer DV20 „Katana“ des österreichischen Herstellers Diamond, komme man in acht Minuten nach Bremerhaven. „Am letzten Wochenende war ich damit in Wilhelmshaven, hin in 20 Minuten, zurück in 24 Minuten.“ Die Katana ist im Unterschied zu den übrigen vier Maschinen kein Motorsegler, sondern ein Motorflugzeug. Motorsegler haben mit 16 Meter Spannweite um je drei Meter längere Flügel, wodurch sich ein größerer Gleitwinkel ergibt. Der beträgt bei Motorseglern 1:28, was bedeutet, dass sie mit abgeschaltetem oder ausgefallenem Motor von einer Höhe von 1000 Metern aus noch 28 Kilometer segeln können, ehe sie auf den Boden kommen. „Das reicht meistens, um einen Platz zum Landen zu finden“, sagt Klaus Haubold.

Dafür hat die Katana einen stärkeren Motor. Die 100 PS, die das österreichische Rotax-Aggregat mit vier Zylindern in Boxer-Anordnung und 1,2 Liter Hubraum produziert, bringen die Maschine auf 240 Kilometer pro Stunde und das bei im Vergleich zu Autos recht bescheidenen neun Litern Benzin pro 100 Kilometer – üblicherweise wird in der Fliegerei der Verbrauch pro Stunde angegeben. Vorerst, direkt nach dem Start, liegen aber erstmal 120 Stundenkilometer an, und für den unerfahrenen Fluggast fühlt es sich an, als würde man in der Luft stehen. Aber dann drückt Klaus Haubold den Gashebel nach vorn, das Flugzeug steigt auf 800 bis 1300 Fuß (270 bis 430 Meter), und nun geht es mal eben schnell nach



Schriftführer Christian Geffken steht am Flieger. FOTO: KESSELS

Worpswede. Die markante Hüttenbuscher Kirche ist leicht auszumachen, der Niedersachsenstein liegt, von oben gesehen, aber gut versteckt. Dafür kann man den Worpswedern und Hüttenbuschern fast in die Suppenschüssel gucken – die Landschaft sieht aus dieser geringen Höhe aus wie eine Modelleisenbahnanlage, und natürlich ist das ziemlich schnurgerade Gleis des Moorexpress' genauso gut zu erkennen wie die gewundene Hamme.

„Dagegen ist das Fliegen in großen Verkehrsflugzeugen so spannend wie Busfahren“, meint Klaus Haubold. Mit den kleinen Maschinen des Vereins dürfe man auf jedem Verkehrsflughafen in Deutschland landen – mit Ausnahme des Airports von Frankfurt/Main: „Da ist zu viel Trubel in der Luft.“ Die Großstädte kann man sich von oben aber nicht so detailliert ansehen; über Bremen etwa gilt eine Mindestflughöhe von 2000 Fuß.

Auch wenn der LSCN sich selbst als preiswert bezeichnet – die 4000 Euro, die eine Motorseglerausbildung inklusive Prüfung kostet, sind wohl nicht von jedem aufzubringen. Wer aber mal seine nähere Umgebung von oben bewundern möchte, der kann an den Wochenenden mitfliegen. „Einfach mal vorbeikommen, irgendwer ist immer da“, sagt Klaus Haubold. Eine Flugminute als Passagier kostet zwei Euro. Das klingt teurer als es ist, denn schon auf einem Flug von 20 Minuten kommt man recht weit und sieht viel. Übrigens sind auch Papiertüten an Bord. „Die wurden aber fast noch nie gebraucht“, beruhigt Klaus Haubold. Und die paar kleinen Absacker während des Flugs sind auch nicht schlimm – man gewöhnt sich dran.