

1965 bereits auf 19 500, ohne Segelflugzeuge und französische Militärmaschinen. Die 1966 erreichte Zahl von 29 463 Flugbewegungen, einschließlich 4584 Segelflugbewegungen, jedoch ohne Militärflugbetrieb, scheint die Durchschnittskapazität zu sein. Zwischen 29 000 und 30 000 bewegten sich Starts und Landungen bis 1972. Dabei ist jedoch auffällig, daß sich der Geschäftsflugbetrieb um 40 % erhöhte. Der Auslandsflugbetrieb hat sich mehr als verfünffacht. Er stieg von 278 Flugbewegungen bei 387 Personen 1966 auf 1224 Flugbewegungen und 1400 Personen im Jahre 1971. Einer Stadt, die auf Wirtschaftskraft und Auslandsbeziehungen Wert legt und auf sie besonders angewiesen ist, sollten diese Aspekte zu denken geben.

Der Neubeginn der Vereine

Ein Flugbetrieb auf privater Basis konnte bereits 1951/52 auf dem angestammten Flugplatz wieder aufgenommen werden. Es war der Initiative des „BVL“ und des „Institutes für Segelflugforschung“ zu verdanken, daß mit dem damaligen französischen Flugplatzkommandanten ein Gentleman-Agreement getroffen werden konnte, der den Mitgliedern der genannten Vereinigungen ein Betreten des Flugplatzes unter gewissen Voraussetzungen und den Betrieb von Segelflugzeugen gestattete. Auch 1963 war es der französische Flugplatzkommandant, der die offizielle Benutzung der nordwestlichen Flugplatzhälfte gestattete, indem er erklärte, daß der ausgearbeitete aber noch nicht unterschriebene Benutzungsvertrag als existent und gültig anzusehen sei. Diese beiden Fälle beweisen, welch verständnisvolle und harmonische Zusammenarbeit mit französischen Dienststellen möglich war, nachdem die ersten Nachkriegsjahre mit ihren Unzuträglichkeiten überwunden waren.

Als Bedarfsluftverkehr in bescheidenem Rahmen wurde durch Freiburger Geschäftsleute zunächst die „Freiburger Flugbetriebs-GmbH“ ins Leben gerufen. Zu den ersten Maschinen gehörte eine Piper PA 22 (Tri Pacer) und ein Doppeldecker „Tiger-Moth“. Diese Maschine stürzte am 30. 3. 1958 zwischen dem Gaswerk und der Kläranlage im Industriegebiet ab. Seit Kriegsende ereigneten sich darüber hinaus im unmittelbaren Flugplatzbereich zwei weitere, gravierende Unfälle: Am 15. 9. 1970 stürzte ein auswärtiger Flugschüler mit einer Cessna über dem Platz ab und am 30. 9. 1970 stießen ein französischer Hubschrauber und eine Freiburger Cessna 150 in der Luft zusammen. Der Hubschrauber konnte bei der Markuskirche in Freiburg-West notlanden, während das Sportflugzeug einen Personenwagen in der Heidenhofstraße streifte und schließlich an einem Baum in der Elsässer Straße hängenblieb. Bei aller Dramatik des Geschehens in einem Wohngebiet eine Situation, die durch das Können der Piloten gemeistert wurde; es gab „nur“ Verletzte. Dagegen ist der Flugschüler des Unfalls vom 15. 9. 70, der aus Karlsruhe kommend, Freiburg anflieg, im Krankenhaus verstorben. Die übrigen Betriebsunfälle halten sich im „normalen“ Rahmen; die Unfälle bei den französischen Truppen sind hier nicht erfaßt.

In den ersten Jahren des Neubeginns war das „Institut für Segelflugforschung“ maßgebend an dem Wiederaufbau beteiligt. Der „Breisgauverein für Luft-