Grüne Landschaft! Die Elbe am Stadtrand von Magdeburg aus 1.500 Fuß. In der Bildmitte oben der Flugplatz Magdeburg/City.

Deutschlandreise: Landeshauptstadt Magdeburg

Ein Verkehrslandeplatz mit IFR-Verfahren

Wieder lockte blauer Himmel zu einer Städtereise durch Deutschland. Diesmal sollte es nach Magdeburg gehen. Auf dem Weg dorthin kommt man an einigen wichtigen Orten deutscher Geschichte vorbei. Magdeburg ist nicht nur eine sehenswerte Stadt, sondern auch gut mit dem eigenen Flugzeug erreichbar: IFR-Verfahren, freundlicher Service und ein Straßenbahnanschluss ... Ein Bericht vom Flug in eine moderne Stadt mit bedeutender Vergangenheit.

Fliegen ist Reisen

Von Worms nach Magdeburg führt die direkte Flugstrecke an Aschaffenburg vorbei Richtung Fulda. Von dort aus geht es über Eisenach und den südöstlichen Ausläufer des Harzes – und schon ist man da. Flugzeit

mit der Arrow eine Stunde und 40 Minuten. Zum Vergleich: Mit der Bahn – mit Umsteigen – sechs Stunden 40; und mit dem Auto immer noch fünf Stunden, wenn man keine Pause macht. Nur mit dem Flugzeug ist also ein Tagesausflug dieser Art möglich. Ich wollte aber nicht einfach ins Flugzeug steigen, die Flugzeit absitzen und aussteigen. Ich wollte ein wenig verreisen, rausschauen und auch von den Highlights der Strecke berichten.

Gelnhausen

Die direkte Route nach Magdeburg geht über den Spessart, ein ausgedehntes, hügeliges Waldgebiet im Anflugsektor des Frankfurter Flughafens. Daher beginnt hier der Luftraum C bereits in 3.500 Fuß und man fliegt recht tief über Waldgebiete. Es gibt aber eine Alternative, die man z.B. auch bei sehr niedriger Wolkendecke sicher fliegen kann. Ich bin grob dieser „Tiefflugroute“ gefolgt. Sie geht von Aschaffenburg entlang der A45 nach Hanau und dann entlang dem Kinzigtal der A66 folgend nach Fulda.
Ich habe diese Strecke gewählt, weil ich einen Blick auf den Flugplatz Gelnhausen werfen wollte, ein Verkehrslandeplatz mit 750 Metern Graspiste neben der A66. In Gelnhausen war ich schon mal auf der legendären Flugplatz-Kerb, ein wunderbares Fly-in mit Airshow und Abendprogramm. Leider fällt das Fest dieses Jahr aus, aber Sie sollten sich den Termin für 2021 schon mal notieren.[1]

Wasserkuppe

Der nächste Wegpunkt nach Gelnhausen wäre Fulda gewesen. Aber das Wetter war

1) Link am Ende des Artikels

Flugplatz Gelnhausen aus 3.400 Fuß am Morgen. Die ersten Segelflugzeuge werden klar gemacht.

Der „Berg der Flieger“, die Wasserkuppe in der Rhön. Hier begann nach dem Ersten Weltkrieg die deutsche Segelfliegerei. Der Flugplatz beherbergt unter anderem die älteste Segelfliegerschule der Welt sowie das sehenswerte Segelflugmuseum.

so gut, dass ich mir einen kleinen Fotoschwenk über die nahegelegene Wasserkuppe nicht verkneifen konnte. Mit einem Anruf auf der Info-Frequenz auf dem zweiten Funkgerät hatte ich meinen Überflug in 5.500 Fuß angekündigt (Platzrundenhöhe 4.000 Fuß). Und tatsächlich war nicht nur jemand zu Hause, sondern auch schon – an einem Werktag – Segelflugbetrieb. Gesehen habe ich allerdings nur einen Schleppzug unter mir. Andere Segelflugzeuge sah ich nur auf dem PowerFlarm. Nach dem Überflug bin ich dann sicherheitshalber gleich auf FL075 über die Inversion gestiegen, um zuverlässig Ruhe vor weiteren Segelfliegern auf der Strecke zu haben.

Auf der Wasserkuppe bin ich mit meiner Arrow schon einige Male gelandet. Der Anflug ist nicht ganz einfach. Die Bahn ist 750 Meter lang und geht steil bergauf. Dazu kommt die hohe Dichtehöhe, der Platz liegt knapp 3.000 Fuß hoch. Seit einem missglückten Durchstartmanöver 2018 durften Platzfremde eine Zeit lang nicht mehr die Wasserkuppe anfliegen. Nun geht das wieder – aber nur nach einer Einweisung und mit erhöhtem Lärmschutz.

Eisenach

Mein nächster Wegpunkt nach der Wasserkuppe war Eisenach. Hier wollte ich einen Blick auf die Wartburg werfen, in der Martin Luther 1521 fast ein Jahr lang festgesetzt worden war. Die Wartburg ist seit 1999 Weltkulturerbe und steht noch auf meiner Liste für einen Besuch mit der Arrow. Günstig gelegen dafür findet sich nur wenige Kilometer weg der Flugplatz Eisenach.

Eisenach ist nicht nur wegen des Flugplatzes von Bedeutung für die VFR-Fliegerei: Die Stadt liegt an der A4, die wie jede Autobahn große Höhen vermeidet. Der A4 von Erfurt aus nach Westen folgend, ist man auf der niedrigst möglichen Low Level Route durch den hügeligen Thüringer Wald. Diesen „Autobahn-Service“ mussten wir bei einer Gewitterwetterlage schon einmal in Anspruch nehmen. Wir hingen nach einer Sicherheitslandung einige Stunden in Erfurt, bevor wir auf dieser Route weiterfliegen konnten.

Über der Wartburg in FL 075. Zum Schutz des Weltkulturerbes gibt es rings um die Burg die Restricted Area ED-R 90, die bis 3.300 Fuß geht.

Nordhausen, am Fuß des Harzes

Nur etwa 15 Minuten hinter Eisenach fliegt man an Nordhausen vorbei. Nordhausen kenne ich nur aus der Luft. Im Zweiten Weltkrieg wurden unweit der Stadt in den Stollen von „Mittelbau Dora“ die V2-Raketen von KZ-Häftlingen gebaut. 20.000 dieser Häftlinge starben beim Bau der V2. Damit war die V2 bis heute das einzige Waffensystem, dessen Bau mehr Todesopfer forderte als dessen Einsatz (in England starben etwa 8.000 Personen bei Angriffen mit V2-Raketen). Wie auch Magdeburg hat die Stadt Nordhausen einen bitteren Preis für die Nähe zur Rüstungsindustrie bezahlt: Bei einem englischen Bombenangriff auf Nordhausen starben über 8.800 Menschen.

Nordhausen hat heute etwa 42.000 Einwohner und hat sich von Krieg und dem Niedergang der Wirtschaft nach der Wende offenbar erholt. Im Rahmen der Landesgartenschau 2004 wurden weite Teile der Innenstadt erneuert. Seitdem ist die Stadt auch „Hochschulstadt“. Östlich der Stadt liegt ein Segelfluggelände, leider ist es nicht für meine Arrow zugelassen.

Anflug auf Magdeburg

Von Südwesten kommend überfliegt man im Anflug auf Magdeburg City den „Verkehrsflughafen“ Magdeburg/Cochstedt. Verkehrsflughafen in Anführungszeichen, weil dort keinerlei Verkehr ist. Der Platz ist per NOTAM komplett geschlossen, die Kontrollzone deaktiviert. Für einen IFR-Flug nach Magdeburg steht dieser Flugplatz, der trotz des Namens mit Magdeburg genauso wenig zu tun hat wie Hahn mit Frankfurt, also nicht als Alternate zur Verfügung. Der Flughafen hat eine wechselvolle Geschichte nach der Wende hinter sich.[2] 60 Millionen Euro wur-

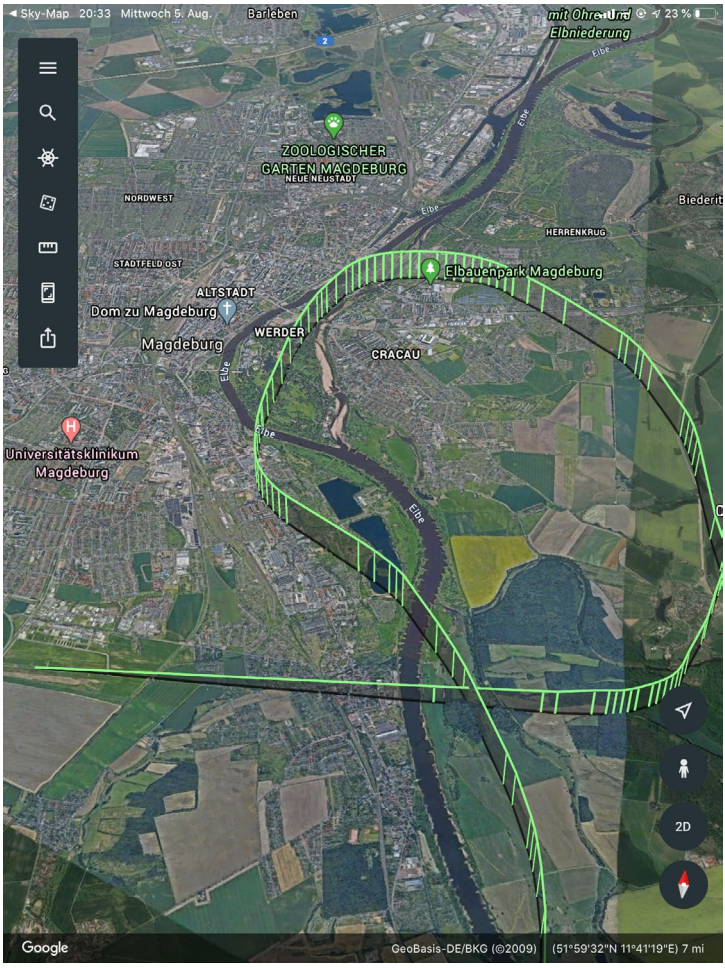
2) Links am Ende des Artikels

den vergeblich in die Infrastruktur gepumpt. 2019 wurde er an das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) verkauft. Nach der Webseite der DLR entsteht dort das „Nationale Erprobungszentrum für unbemannte Luftfahrtzeuge“.

Über Cochstedt habe ich Magdeburg Info für Landeinformationen gerufen. Magdeburg/City hat eine RMZ (Radio Mandatory Zone), die recht knapp bemessen ist. Sie geht bis 1.000 ft AGL, also nur 100 Fuß über die Platzrundenhöhe. Eigentlich sollte es selbstverständlich sein, vor der Landung auf der Info-Frequenz reinzurufen. Hier ist es nun vorgeschrieben. Wenigstens Einflug und Ausflug aus der RMZ sind zu melden. Der Mann auf der Info-Frequenz begrüßte mich freundlich und übermittelte die Runway (27), den Wind und das QNH. Ich gab bekannt, dass ich vor der Landung noch einen Fotoflug entlang der Elbe machen wollte, in 1.500 Fuß von Süd nach Nord, also durch den IFR Endanflug auf die 27. Ich fragte nach Verkehr. Es gab keinen.

In 1.500 Fuß war es sehr turbulent, sodass Fotografieren durch das offene Storm-Window etwas schwierig war. Dafür war die Aussicht umso besser: Magdeburg, eine grüne Stadt im besten Sonnenlicht. Überall Bäume, selbst in der Innenstadt. Große Park-

Die Innenstadt vom Magdeburg mit Dom und Hundertwasserhaus. Im Vordergrund der Stadtpark auf einer Elbe-Insel



Fotoflug über Magdeburg entlang der Elbe in 1.500 Fuß. Anschließend war ein Direktanflug auf die 27 kein Problem. Unten: Der Flugplatz Magdeburg/City in Google Earth. Grün: Abstellplätze auf Betonstreifen, Rot: Selbstbedienungstankstellen, Blau Apron 3 mit Restaurant, Pink: Straßenbahnhaltestelle.

anlagen rechts und links der Elbe, auf der keinerlei Schiffe oder Boote zu sehen waren. Ich flog an der Innenstadt vorbei und hatte einen spektakulären Blick auf den Dom und die „Grüne Zitadelle“, das bunte Hundertwasser-Haus mit dem grünen Dachgarten. Nach dem Vorbeiflug an der Stadt fragte ich nach einem Direktanflug auf die 27. Es gab keine Einwände. Kurze Zeit später war ich im Endanflug. Außer mir gab es zu dieser Zeit nur noch eine einzige andere Flugbewegung. Eine Maschine stand zum Start bereit an der Bahn und wartete auf meine Landung.

Der Flugplatz machte einen aufgeräumten, neuen Eindruck. Das ist kein Wunder, denn die Runway und der Tower wurden erst nach der Wende gebaut. Der Flugplatz selbst wurde 1924 angelegt, hatte aber bis zur Wende nur Grasbahnen. Die Lage des Flugplatzes ist ideal – wie eine Anbindung an eine Stadt sein sollte: Im Süden freies Gelände, wo die Platzrunde verläuft, die Anflugsektoren sind hindernisfrei. Im Norden schließt ein Gewerbegebiet an und es gibt eine Straßenbahn-

haltestelle, von der man in 15 Minuten im Stadtzentrum ist. Für schlechtes Wetter gibt es einen GPS-Anflug auf die 27, das LPV Minimum ist mit 360 Fuß AGL gar nicht mal so schlecht.
Rollen ist einfach. Die Taxi Chart ist eindeutig. Der Mann von der Luftaufsicht hat mich freundlich auf einen betonierten Stellplatz gelotst, nachdem ich mein Verweilen bis zum Nachmittag angekündigt hatte. Bremsklötze vors Bugrad und schon war ich auf dem Weg in die Stadt. Es war kurz vor Mittag und schon über 25°C warm.
Vom Flugplatz läuft man etwa einen Viertelstunde bis zur Straßenbahnhaltestelle der Linie 9, die einen in nochmals 15 Minuten in die Stadt fährt. Die Bahn fährt alle 15 Minuten. Einen Fahrkartenautomaten sucht man an der Haltestelle vergeblich. In Magdeburg sind die Automaten in der Straßenbahn selbst. Der Automat frisst auch Scheine, aber das Ticket ist günstig. Die Tageskarte für Magdeburg kostet 5,30 Euro.

In Magdeburg

Schon an der Straßenbahn und bei der Fahrt in die Stadt sieht man, dass hier seit der Wende sehr, sehr viel in Infrastruktur und Städtebau investiert wurde. In den äußeren Bezirken finden sich noch einzelne große Fachwerkhäuser, meist sehr gut restauriert. Weiter innen kommen dann große Bürgerhäuser, ebenfalls zum Teil aufwendig restauriert. Einen mittelalterlichen Stadtkern – wie das Schnoor-Viertel in Bremen – sucht man in Magdeburg Dank den Bemühungen der USAAF in den 1940er-Jahren vergeblich. Die Innenstadt besticht heute durch moderne, recht schöne mehrgeschossige Neubauten, die nur aus der Luft wie Plattenbauten aussehen, aber gut in die Stadt passen. Die Straßen sind breit und oft mit Baum-Alleen bestanden. Es gibt Parks, Plätze und Restaurants, in denen man draußen essen kann.

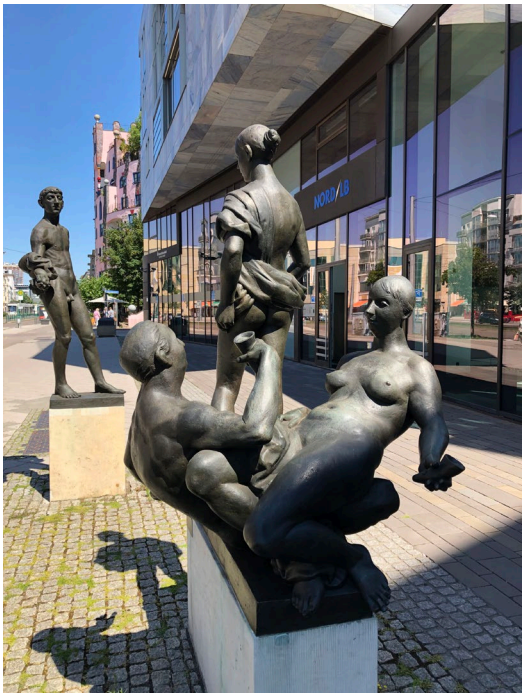
Schöne restaurierte Bürgerhäuser auf dem Weg in die Innenstadt

Magdeburg ist auch eine Stadt der Kunst. Schon gleich nach dem Austeigen aus der Straßenbahn stolpert man über eine Bronze-Skulptur auf dem Bürgersteig. Wenn man mehr Zeit hat, lohnt sich unbedingt ein Besuch des Kunstmuseums Magdeburg – Kloster Unser Lieben Frauen. Das Museum ist in einem frisch restaurierten Kloster untergebracht, eine grandiose Kulisse.

Dom zu Magdeburg

Das Wahrzeichen Magdeburgs ist ohne Zweifel der Dom zu Magdeburg, dessen Ursprung weit über 1.000 Jahre zurückliegt.

Den Dom wollte ich unbedingt besuchen. Es gibt auch ein Dom-Museum, für das aber mehr Zeit erforderlich ist, als ich bei meiner Stippvisite hatte.
Magdeburg wurde urkundlich erstmals 805 erwähnt. Otto I. der Große war ab 962 erster Kaiser des neuen Heiligen Römischen Reiches und der Begründer des Erzbistums Magdeburg. Die Ursprünge des Doms – ein Klosterbau – liegen in seiner Herrschaftszeit. Im Dom selbst kann man seine Grabstelle sehen: ein schlichter Steinsarg, ohne jeden Pomp.

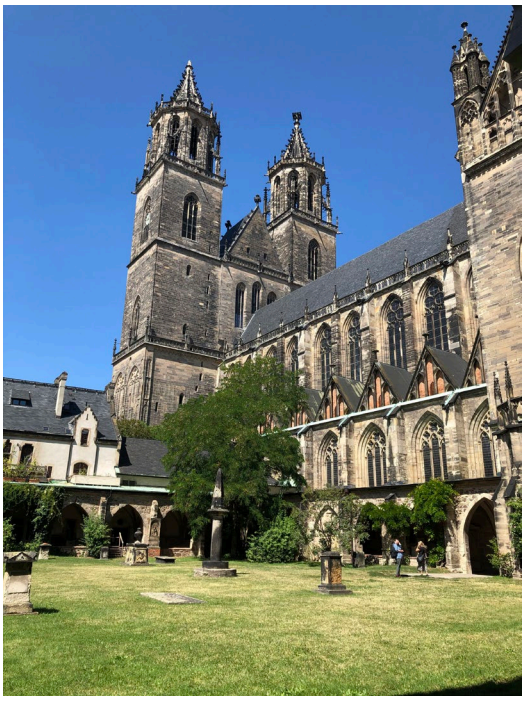


Passend zur sommerlichen Temperatur: Ein Zechgelage am Wegesrand ...

Der Dom hat, wie die Stadt, seit dem Mittelalter immer wieder stürmische Zeiten erlebt. 1631 – im Dreißigjährigen Krieg – wurde die Stadt völlig zerstört. Nur 4.000 Bewohner überlebten im Dom dank dem Kniefall des Dompredigers vor dem Eroberer. Später wurde die Stadt zur stärksten Festung Preußens ausgebaut. Vom alten Magdeburg ist bis auf den Dom und wenige historische Gebäude nichts mehr übrig. Magdeburg wurde wegen der hier angesiedelten Rüstungsindustrie durch die USAAF[3] fast völlig zerstört. Was an Kirchenruinen übrig war, wurde, obwohl man sie hätte wieder aufbauen können, auf Anordnung der DDR-Führung in den 1960er-Jahren gesprengt.

Der Dom selbst wurde unmittelbar nach dem Krieg wieder restauriert. Die letzte große Restaurierung begann 1983 und ist immer noch im Gange. Seit 1994 ist der Dom im Eigentum des Landes Sachsen-Anhalt, dessen Stiftung sich um den Erhalt kümmert.

3) USAAF - United States Army Air Forces



Im Kreuzgang des Doms zu Magdeburg

Die Elbe

Wenn man als Rheinländer an die Elbe in Magdeburg kommt, stellt man fest, dass die Stadt einen anderen Bezug zu ihrem Fluss hat. Sie scheint der Elbe abgewandt zu sein und liegt an einem hohen Ufer. Flanieren am Flussufer wie am Rhein geht hier nicht wirklich. Vielleicht hat das mit den immer wiederkehrenden Elbhochwassern zu tun. Man traut dem Fluss nicht. Dafür gibt es auf der anderen Elbseite einen schönen Park.

Eine vierspurige Straße am Elbufer im Bereich der Innenstadt lädt nicht wirklich zum Flanieren ein.

Die grüne Zitadelle von Friedensreich Hundertwasser

Das Hundertwasser-Haus nahe dem Dom ist ein weiteres architektonisches Highlight in Magdeburg. Der Name „Grüne Zitadelle“ kommt von den grün bewachsenen Dachgärten. Das Haus war das letzte große Projekt von Friedensreich Hundertwasser (1928–2000) und wurde 2005 fertiggestellt. Menschen mit einer Allergie gegen rechte Winkel können in diesem farbenfrohen Gebäude Linderung finden. Im Haus gibt es Geschäfte, Wohnungen und ein Hotel. In den schattigen Innenhöfen finden sich einige Cafés. Alle zwei Stunden gibt es eine Führung durch das Gebäude.

Friedensreich Hundertwassers grüne Zitadelle

Technikmuseum Magdeburg

Seit 1995 hat Magdeburg ein Technikmuseum. Das Museum ist in einer denkmalgeschützten Industriehalle untergebracht. Die Firma Gruson produzierte in der 1871 gebauten Gießerei-Halle Panzerplatten und Panzerkuppeln für Festungsbauten. Ab 1893 von Krupp übernommen, wurde das Krupp-Gruson-Werk zu einem wichtigen Standort der deutschen Rüstungsindustrie. Im Zweiten Weltkrieg wurden hier Panzer gebaut. Die Existenz dieser Rüstungsindustrie war der Grund für die fast völlige Zerstörung Magdeburgs durch die Bombenangriffe der USAAF. Ausgerechnet diese Halle jedoch hat den Krieg weitestgehend überstanden. Nun ist hier das Technikmuseum untergebracht. Eine großzügige Erweiterung des Museums ist geplant, aber noch nicht finanziert.

Im Museum sind Exponate zur Schwerindustrie-Geschichte Magdeburgs ausgestellt, Antriebs- und Werkzeugmaschinen, sowie

Objekte aus den Bereichen Drucktechnik, Schließtechnik und Verkehr.

Zur Luftfahrt gibt es einen Nachbau (mit Originalteilen) von Hans Grades Lanz-Preis Maschine, das erste erfolgreiche deutsche Motorflugzeug von 1909, sowie einen Junkers JUMO 205C-Flugmotor, aus dieser Reihe wurden auch Exemplare in einem Werk in Magdeburg gebaut.

Das Technikmuseum in der Gießereihalle von 1871

Das Technikmuseum liegt nahe an der Straßenbahnlinie 9, auf halbem Weg zwischen Innenstadt und Flugplatz.

Abschied vom Flugplatz Magdeburg

Um 16 Uhr saß ich wieder in der Linie 9 auf dem Weg zum Flugplatz. Stolz reckt sich der moderne Tower in die Höhe. Wenn man aber am GAT ankommt, stellt man fest, dass der Tower leer ist. Das General-Aviation-Terminal ist ein kleines flaches Gebäude, in dem sich im Wesentlichen nur ein Briefingraum mit PC befindet. An einer Seite ist ein Glasfenster zum Büro der Luftaufsicht. Von hier aus, aus einem ebenerdigen Raum mit Fensterfront zum Vorfeld, wird von einer Person der Airport am Laufen gehalten.

Der Kontakt am Tresen ist sehr freundlich. Die Rechnung sofort verfügbar. Nach einem Lärmschutzzeugnis wie sonst wurde nicht gefragt. Die Landegebühr betrug nur 10,50 Euro. Da kam noch die Abstellgebühr für einen Tag in Höhe von 4,00 Euro hinzu.
Auch Tanken ist in Magdeburg günstiger als in Worms. Der Liter 100LL kostet zurzeit 2,19 Euro (inklusive Steuern).

Ich habe erzählt, dass ich einen Artikel über den Flug schreiben möchte, und gefragt, ob hier immer so wenig los ist oder ob das an Corona liegt. Leider sei oft viel zu wenig los am Platz, hieß es. Ich fragte, ob ich etwas schreiben könnte, damit mehr Leute zu diesem schönen Platz fliegen. Und mir wurde berichtet, dass hier Piloten nur wegen eines Kaffees am Restaurant des Apron 3 landen und danach wieder wegfliegen. „Die brauchen noch nicht mal rüberkommen, um zu bezahlen“, denn das geht hier auch per App (aerops).

Also gebe ich das mal einfach so weiter. Wenn Sie aber schon hier landen, dann sollten Sie unbedingt auch die Stadt besuchen ...

PeterKlant@Lindbergh-aviation.de

Weblinks

[1] Flugplatz-Kerb Gelnhausen
https://www.flugplatzkerb-gelnhausen.de
[2] Wasserkuppe; https://de.wikipedia.org/wiki/Wasserkuppe
[3] Deutsches Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe
http://www.segelflugmuseum.de
[4] Nordhausen; https://de.wikipedia.org/wiki/Nordhausen
[5] Flughafen Magdeburg/Cochstedt
https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Magdeburg-Cochstedt
[6] Nationales Erprobungszentrum für unbemannte Luftfahrtsysteme
https://www.dlr.de/ux/desktopdefault.aspx/tabid-13303/23288_read-54005/
[7] Kunstmuseum Magdeburg Kloster Unser Lieben Frauen
http://kunstmuseum-magdeburg.de
[8] Magdeburg
https://de.wikipedia.org/wiki/Magdeburg
[9] Flugplatz Magdeburg/City
http://www.edbm.de
[10] Restaurant PapaRazzi am Flugplatz Magdeburg
www.paparazzi-magdeburg.de
[11] Mietwagen am Flugplatz:
www.app2drive.com
[12] Bezahl-App für Landegebühren - aerops
www.aerops.com/de/

Meine Arrow geparkt vor dem Tower in Magdeburg. Für einen so vorbildlich ausgerüsteten, stadtnahen Flugplatz ist viel zu wenig los. Nichts wie hin!