

Gladbeck ruft: Wie wir in wenigen Monaten das 69th Coupe Aéronautique Gordon Bennett auf die Beine stellten

Ein Rückblick des Veranstaltungsleiters Sebastian Eimers

Als uns im Winter die Nachricht erreichte, dass Österreich die diesjährige Ausrichtung des Coupe Aéronautique Gordon Bennett nicht stemmen konnte, war allen Beteiligten klar: Entweder springt jetzt jemand ein, oder das älteste Gasballonrennen der Welt fällt in diesem Jahr aus. Für uns in Gladbeck war das keine Option. Das Rennen war bereits 2016 in Gladbeck ausgetragen worden, die Startwiese in Ellinghorst war uns vertraut, und der Rückhalt in der Region war groß. Also sagten wir zu, wohl wissend, dass uns damit nur noch wenige Monate bis zum Start blieben, statt der sonst üblichen ein bis zwei Jahre Vorlauf.

Was folgte, war eine Organisationsphase, wie ich sie in dieser Form noch nicht erlebt hatte. Normalerweise wächst ein Event dieser Größenordnung über viele Monate, Genehmigungsverfahren laufen parallel zur Sponsorensuche, Volunteers werden langfristig eingeplant, und für Rückschläge bleibt Puffer. Uns blieb dieser Puffer nicht. Jede Woche zählte, und wir mussten Entscheidungen treffen, die wir unter normalen Umständen in Ruhe hätten abwägen können.

Der Kampf um die Genehmigungen

Die größte Hürde war bürokratischer Natur: die Genehmigung durch die Bezirksregierung. Ein internationales Gasballonrennen mit Start mitten im dicht besiedelten Ruhrgebiet, nahe an Wohnbebauung und in einem Luftraum mit entsprechenden Auflagen, ist kein triviales Vorhaben. Normalerweise plant man für ein solches Verfahren mit vielen Monaten Vorlauf, mit mehreren Abstimmungsrunden zwischen Luftaufsicht, Ordnungsbehörden und Stadt. Wir hatten diese Zeit nicht.

Es brauchte enorm viele Telefonate, kurzfristige Termine und die Bereitschaft aller Beteiligten auf Behördenseite, uns entgegenzukommen, damit die Genehmigung am Ende rechtzeitig vorlag. Ich bin bis heute dankbar für die pragmatische und konstruktive Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung, ohne die dieses Rennen in diesem Jahr schlicht nicht hätte stattfinden können. Zumindest mit Zuschauerbeteiligung, was zugleich uns als Hausaufgabe der Stadt Gladbeck mit auf den Weg gegeben wurde. Gleichzeitig war diese Erfahrung eine Lehre: Wer ein Rennen dieser Größenordnung kurzfristig übernimmt, muss von der ersten Stunde an in Behördenprozessen denken, nicht erst, wenn Sponsoring und Programm stehen. Neue Mitarbeiter bei der Bezirksregierung, aber auch bei der Stadt mussten erstmal eine Idee von unserem Vorhaben bekommen.

Ein Programm aus dem Nichts

Parallel zur Genehmigungslage mussten wir das komplette Rahmenprogramm aufbauen: Eröffnungsfeier, Pilotenbetreuung, Volunteer-Koordination, Unterbringung der internationalen Teams, Medienarbeit, Sponsoring, Sicherheitskonzept. Vieles davon, das andere Ausrichter über ein bis zwei Jahre entwickeln, mussten wir in wenigen Wochen aufbauen. Dass am Ende 23 Teams aus 13 Nationen an den Start gingen, mit einer feierlichen Eröffnung vor rund 300 Gästen, einer eigenen Pilotenlounge und einem funktionierenden Live-Tracking, verdanken wir vor allem dem enormen Einsatz unserer ehrenamtlichen Helfer und Partner vor Ort, die mit uns gemeinsam an einem Strang gezogen haben.

Der Start: Wettbedingungen als Belastungsprobe

Als dann die Startnacht näher rückte, kam die nächste Herausforderung, diesmal von der Natur selbst. Die Witterungsbedingungen am geplanten Starttermin waren alles andere als ideal. Windverhältnisse und Wetterlage machten es notwendig, kurzfristig und unter Zeitdruck zu entscheiden, ob und wann der Start freigegeben werden konnte. Die Verantwortung für diese Entscheidung lag maßgeblich bei unserem Wettbewerbsleiter David Strasmann, der mit einem bemerkenswerten Gespür das richtige Startfenster fand. Dafür gebührt ihm größter Respekt. Jede Verschiebung bedeutet für die gemeldeten Teams veränderte taktische Ausgangslagen, jede zu frühe Freigabe birgt Risiken. Kurz vor dem Start entschied sich zudem das lettische Team um Inga Van Haver aufgrund der schwierigen Wetterbedingungen kurzfristig, den Start abzusagen, sodass am Ende 23 statt

der gemeldeten 24 Teams an den Start gingen. Am Ende konnten wir einen Startzeitpunkt festlegen, der Sicherheit und sportliche Fairness in Einklang brachte. Der Start aller 23 Gordon Bennett Teilnehmer und einem Postballon erfolgte ab 1:30 Uhr am Samstag früh glatt. Die erwarteten Böen von 10-12 Knoten bleiben aus.

Ein Rennen, das für sich spricht

Sobald die ersten Ballone in der Nacht abhoben, verwandelte sich der Druck der vergangenen Monate in echte Erleichterung, und schließlich in Stolz. Über gut zwei Tage zogen die Teams über Deutschland, Polen, Litauen und Lettland, einige sogar bis nach Finnland. Am Ende setzten sich Balthasar Wicki und René Erni aus der Schweiz (SUI-2) mit 1.555,18 km an die Spitze, gefolgt vom österreichischen Team Wagner/Liller und dem französischen Team Houver/Jouaville. Doch für mich als Veranstaltungsleiter war nicht nur das Ergebnis an der Spitze entscheidend. Bemerkenswert war, wie souverän alle 23 gestarteten Teams mit den anspruchsvollen Streckenbedingungen umgingen, darunter auch ein Streckenabschnitt, der sehr nahe an ein aktuelles Konfliktgebiet führte und unser Live-Tracking zeitweise durch GPS-Störungen beeinträchtigte. Die Flugsicherheit selbst war davon zu keinem Zeitpunkt betroffen, dennoch war es ein Thema, das uns während des gesamten Rennens intensiv begleitet hat. Hier gilt ein großer Dank an alle Wettbewerbsoffiziellen, vor allem aber an Christian Michel der ununterbrochen versuchte der russischen Einflussnahme in die Trackingsignale auszuweichen.

Besonders spannend aus taktischer Sicht: Das spätere Siegerteam SUI-2 war das einzige Team, das von Anfang an eine eigene Route verfolgte. Während sich die übrige Ballonflotte weitgehend gemeinsam bewegte, setzte sich Wicki/Erni schon früh im Rennen deutlich von der Gruppe ab, ein Blick auf unser Live-Tracking zeigt diesen Bruch eindrucksvoll. Erst im Nachhinein zeigte sich, dass genau diese abweichende Route die entscheidende, letztlich siegreiche Entscheidung war.

Was bleibt

Rückblickend war die Übernahme der Coupe Aéronautique Gordon Bennett 2026 auf so kurzfristiger Basis eine der größten organisatorischen Herausforderungen, die ich je begleitet habe. Sie hat aber auch gezeigt, wozu eine Region, ein Verein und ein engagiertes Helferteam fähig sind, wenn der Wille da ist. Gladbeck hat bewiesen, dass es auch unter Zeitdruck ein Rennen ausrichten kann, das der langen Tradition dieses ältesten Gasballonwettbewerbs der Welt gerecht wird.

Mein Dank gilt allen Piloten und Teams, die den Mut hatten, sich auf eine kurzfristig organisierte Austragung einzulassen, unseren Partnern und Sponsoren, unseren zahlreichen ehrenamtlichen Helfern und nicht zuletzt der Bezirksregierung für die pragmatische Zusammenarbeit. Ohne dieses gemeinsame Engagement wäre die 69. Coupe Aéronautique Gordon Bennett in diesem Jahr nicht möglich gewesen.

Ein Blick nach vorn bleibt an dieser Stelle noch offen: Auch für das kommende Jahr steht der Ausrichter der Coupe Aéronautique Gordon Bennett noch nicht fest. Derzeit laufen intensive Gespräche, unter anderem mit Gladbeck, Münster, unseren französischen Partnern und auch Albuquerque, darüber, wo und wie das Rennen 2027 stattfinden kann. Gladbeck hat in diesem Jahr jedenfalls gezeigt, dass es bereit ist, ein Rennen dieser Größenordnung zu beherbergen und erfolgreich durchzuführen. Die Reichweite war gigantisch und ich kann sehr stolz behaupten, dass wir uns mit diesem Kategorie I Event der FAI erneut ins Gespräch vieler Luftsportler auf der ganzen Welt gebracht haben.