

Luftfahrer Benjamin Senn bringt alle hoch

Der Ingenieur aus Diegten baut auch mit Luft: Seine kunstvollen Ballone steigen in der ganzen Schweiz in den Himmel.

Hannes Nüssele

Während Olympia ist Paris um eine Touristenattraktion reicher: Seit zwei Wochen versammeln sich allabendlich Tausende von Menschen in den Gärten der Tuileries, um das olympische Feuer in einer mächtigen Montgolfière in den Himmel steigen zu sehen. «Sehr eindrücklich», schmunzelt Benjamin Senn. «Aber es ist ein LED-Licht, kein richtiges Feuer», präzisiert er. «Und auch keine richtige Montgolfière.»

Unter dem Sonnensegel im Garten des 49-jährigen Ballonfahrers aus Diegten fühlt man sich an dem Hitzetag selbst wie im Inneren eines Heissluftballons. Vor dem Einfamilienhaus am Hang steht ein Kleintransporter mit der Aufschrift «Senn Ballon GmbH», neben der Garage befindet sich eine geräumige Werkstatt, in der neue Ballone genäht und alte geflickt werden. Luftfahrt ist hier nicht nur Zeitvertreib, sondern eine Leidenschaft. Steht so auf der Webseite und bewahrt sie sich auch.

Doch zunächst muss der Sachverhalt mit der Montgolfière, dem 1783 erstmals in Frankreich erprobten Ballon, geklärt werden. Dieser wurde von den Gebrüdern Montgolfier mit Feuer betrieben, anders als der gleichzeitig ebenfalls in Frankreich entwickelte Gasballon. Um einen solchen handelt es sich bei dem Flugkörper, der das olympische Feuer trägt, noch genauer: um einen am Boden verankerten Fesselballon. «Aber letztlich spielt es keine Rolle, welche Sorte in Paris verwendet wird», räumt Senn ein. «Wichtig sind die Emotionen.»

Freigesprochen vom Verdacht des Schmuggels

Für den Ingenieur («Wohnungsbaubau, vor allem Beton») liegt die Faszination des Ballons in seiner Einfachheit. «Er lässt sich nicht steuern, man ist dem Wind ausgeliefert und muss sich treiben lassen, ruhig, losgelöst.» Natürlich versuche man zu kontrollieren, was sich kontrollieren lasse, und bereite sich auf Eventualitäten vor. «Aber es ist, als liesse man sich mit dem Gummiboot den Fluss heruntertreiben.»

Über 3000 Stunden hat Senn schon zwischen Himmel und Erde verbracht. «Ein Ballon ist eigentlich ein nur sack voll Luft, wenn das Material in Ordnung ist, passiert da nicht viel.» Aber natürlich gibt es mühsame Situationen. Bei der Landung nach einer Alpenüberquerung zog er eine «Ackerfurche» in einen Türner Golfplatz – die Betreiber nahmen es wider Erwarten gelassen hin.

Und in Mulhouse blieb beim Abbau des Ballons die Hülle an einem Kran hängen, was Feuerwehr und Polizei auf den Plan rief und ein Gerichtsverfahren nach sich zog: Ein Staatsanwalt hatte Senn als Schmuggler im Verdacht, erst nach einem Jahr wurde der Luftschiffer freigesprochen.

Als Abenteuerer sieht er sich trotzdem nicht. Eine Fahrt in die



Startet auch schon mal von zu Hause aus: Ballonbauer Benjamin Senn in seiner Werkstatt.

Bild: Kenneth Sars



«Ich wollte nur Heissluftballon fahren»: Benjamin Senn beim Anheizen vor dem Start.

Bild: zvg



Die Vorlage für diesen Heissluftballon von Senn hat sein Sohn Timon gezeichnet.

Bild: zvg

Stratosphäre etwa hat für ihn keinen Reiz. «Was will ich dort?», sagt er mit viel Bodenhaftung. «Die Vorstellung ist zwar faszinierend, aber ich will das nicht selbst machen.» Aus demselben Grund hat er auch die Einladung für eine Überquerung des Kilimandscharo ausgeschlagen. «Ich unterstütze gerne solche Projekte, aber nicht als Pilot: Dafür bin ich zu wenig heftig unterwegs.»

Lieber lotet der gelernte Bauingenieur die eigenen Grenzen aus, wenn es um sein Engagement geht: «Ich mache nie lange dasselbe, es muss sich immer weiterentwickeln.» Mit Modellflugzeugen fing es an, für die ihm allerdings die Begabung als Pilot fehlte. Bei einem Nachbarn mit Ballonprüfung durfte der junge Senn mitfahren und verlegte sich auf das Basteln von Modellheissluftballonen.

Jeder zweite Ballon geht durch Senns Hände

«Nach meiner Lehre wollte ich selbst in die Luft und meldete mich bei der Ballongruppe Basel.» Und obwohl der Gasballon als Königsdisziplin im Ballon-

sport gilt, hat er sich nie dafür interessiert. «Ich wollte von Anfang an Heissluftballon fahren.»

Den ersten eigenen Ballon schenkte ihm seine Frau Jacqueline, weil das Mieten umständlich wurde. «Im Gegenzug liess er mich dafür «Hündelen», sagt sie gutmütig: Auch die gemeinsamen Kinder fuhren von klein auf mit. Nach der Ausbildung zum Fluglehrer in den Nullerjahren verfasste der Ingenieur für den Schweizer Ballonverband Theorie-Lehrmittel, in Österreich machte er den Schein als Ballonwart.

«Ich betreibe mit drei Kollegen eine Firma für Unterhalt, Jahreskontrolle und Lufttüchtigkeitsprüfungen», erzählt er. «Wir betreuen über hundert Ballone – wohl etwa die Hälfte aller angemeldeten aktiven Ballone in der Schweiz.»

Durch die «Flickerei» kam er zu seiner ersten grossen Nähmaschine, 2017 baute er damit seinen eigenen benannten Ballon. In der Folge half er einem französischen Unternehmen beim Zertifizieren eines Prototyps und kam mit Cameron Ballons in Kontakt: einem englischen

Unternehmen, das in den Siebzigerjahren den lange Zeit von Gasballonen dominierten Markt mit Heissluftmodellen aufmischte. Als der damalige Schweizer Markenvertreter fragte, ob Senn seine Nachfolge antreten wolle, musste er nicht lange überlegen: «Cameron ist der Hersteller mit der längsten Erfahrung. Und er hat sich mit Spezialanfertigungen einen Namen gemacht.» Ein Projekt wie das schwabende olympische Feuer wäre in der Schweiz wohl bei Cameron Ballons gelandet.

Kinderkunst wird zum Schweben gebracht

Die Grundform eines Heissluftballons ist birnenförmig, lässt sich aber fast beliebig erweitern. Nur das Volumen muss stimmen: «Ein Regenwurm ist deshalb eher ungeeignet, ein Elefant schon.» Oder eine Kuh: «Blüemli», mit dem der Ballonfahrer Stefan Wälchli unterwegs ist, war ein Highlight meiner Eigenbaukarriere», erzählt Senn. «Ich bin stolz auf den Ballon, aber auch froh, dass ich ihn nicht selber veräumen muss: Er ist mit 220 Kilogramm sehr schwer.»

Für das Entwickeln eines Unikats braucht der Ingenieur zunächst eine Skizze. «Die Vorlage für «Blüemli» zum Beispiel war ein Plüschtier, für meine Katzenballone habe ich eine Kinderzeichnung meines Sohnes verwendet.» Daraus wird ein erster Entwurf, mit den heutigen CAD-Systemen und KI geht das praktisch auf Knopfdruck, «viel einfacher als noch vor wenigen Jahren». Innert Minuten lässt

«Man ist dem Wind ausgeliefert und muss sich treiben lassen, ruhig, losgelöst.»

Benjamin Senn
Ingenieur

sich so auch das Logo der bz auf eine Ballonhülle legen. Da es sich um ein Standardmodell für acht Personen handelt, könnte der Ballon in drei Monaten geordert werden, Kostenpunkt: 100 000 Franken.

Bei Unikaten geht es entsprechend länger, diese müssen berechnet, produziert, getestet, zertifiziert und im Luftfahrzeugregister eingetragen werden. «Kundenanlässe und Events sind oft der Hauptanlass für ausgefallene Sponsorenballone», erzählt Senn. «Das geht so weit, dass Ballone für einen einzelnen Anlass hergestellt werden und danach in den Abfall wandern.»

Da bleibt keine Zeit für eine Ballontaufe, bei der Erstpassagiere mit Von-und-zu-Fantasienamen geädelt werden. «1783 legte man Wert darauf, dass Adlige als Erste in den Luftraum vorstossen», so der Ingenieur. «Weil es gefährlich war, schickte man aber lieber gewöhnliche Leute vor.» Also stieg das Fussvolk wenigstens namentlich auf, bevor die Ballone abhoben: Das Ritual gibt es bis heute. «Man kniet sich hin, es wird ein «Haartschuppel» verbrannt, mit Champagner gelöscht und ein «Adelstitel der Lüfte» verliehen», erklärt Senn, der sich selbst nie taufen liess. «In der Schweiz ist dieser Brauch nicht sehr verbreitet.»

Alles, nur nicht Richtung Basel

Anderer Ballast aber bleibt: So heisst es noch immer Ballon fahren und nicht fliegen. «Das gilt aber nur für deutschsprachige Länder», sagt Senn. «Die meisten Begriffe stammen aus der Seefahrt – wobei ein Schiff ja auch keine Räder hat.» Die braucht dafür das Begleitfahrzeug, mit dem die Piloten in ständigem Funkkontakt stehen. «Der Ballon wird auf einem Anhänger verstaubt, der je nach Anzahl Passagiere an einem Bus oder einem Auto hängt.»

Lufttischell braucht es für die Ballonfahrten nur eine ID (Grenzübertritt!) und einen Flugplan, den die Piloten online oder per Funk den entsprechenden Leitstellen bekannt geben. «Ansonsten sind wir in der Schweiz noch sehr frei.» Diegten liegt im Einflussbereich des Flughafen Zürich, aber dem Waldenburgerthal übernimmt der Euro-Airport.

«Dorthin möchte ich aber auf keinen Fall, denn dazwischen liegen der Gempfen, der Güterbahnhof Muttenz und Basel: alles schlecht zum Landen.» Ist in zwei Stunden Fahrtdistanz nicht mit einer geeigneten Landestelle zu rechnen, muss ein anderer Startpunkt gewählt werden.

An diesem Tag aber sind die Bedingungen günstig für eine Heimstrecke: Abends ist Senn für eine Fahrt gebucht, direkt neben seinem Haus geht es auf einem frisch gemähten Feld los. Für den passionierten Ballonfahrer ist auch nach einem erfüllten Arbeitstag noch Luft nach oben.