

Ulrich Hägele NS-Ideologie und Filderkraut – Ernst Sagebiels Stuttgarter Flughafen

Der alte Baukomplex ist heute nicht mehr auf den ersten Blick zu sehen. Die neue 1992 eröffnete Abflughalle aus Eisen und Glas dominiert mit ihrem markanten Pultdach das Areal. In einem Labyrinth aus Verkehrsanlagen und Parkhäusern steht ein Ensemble ganz unscheinbar: die alte Abflughalle und das vierstöckige Verwaltungsgebäude des Flughafens Stuttgart-Echterdingen, Überbleibsel eines Baukomplexes, den die Nazis als *Lufthafen für Stuttgart* projektierten. Mit seiner repräsentativen Architektur war der Flughafen auf den Fildern ursprünglich Teil der NS-Ideologie. Damit die kritische Auseinandersetzung mit dem Nationalsozialismus auch im Bereich der Architektur möglich bleibt, sollten die noch vorhandenen Spuren am Bau gesichert und erhalten werden.

Von Böblingen nach Echterdingen

Ein Jahr nach der Grundsteinlegung erschien am 27. Juli 1938 – die Rohbauarbeiten waren gerade beendet worden – im Lokalblatt *Filderbote* ein zweiseitiger Bericht über den Airport. Darin feiert der ungenannte Verfasser die Anlage im NS-Sprachjargon überschwenglich als *gigantisches Bauwerk mit machtvoller Größe*. Insgesamt sei der Flughafen ein *gewaltiger Komplex (...), ein herrliches Zeugnis deutschen Geistes und deutscher Schaffenskraft*.

Der auf Echterdingen und Bernhauser Gemarkung gelegene Flughafen Stuttgart gehört neben dem Verwaltungsgebäude der Technischen Werke Stuttgart in der Innenstadt (1934–1936) und dem Neckarstadion in Bad Cannstatt (1931–1933, 1938) zu den wenigen

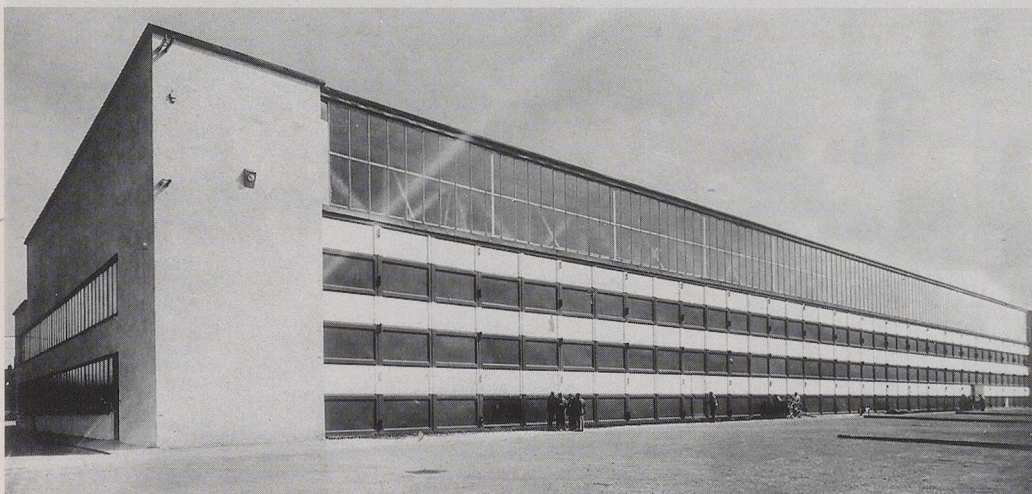
Großbauwerken der Nationalsozialisten im Stuttgarter Raum, die fertiggestellt wurden. Als *einer der modernsten Verkehrsflughäfen* sollte er, so die offizielle Verlautbarung des württembergischen Innenministeriums, den *gesteigerten Anforderungen, die an einen Verkehrsflughafen gestellt werden müssen (...), gerecht werden*.

Bereits 1927/28 war in Böblingen von den Stuttgarter Architekten Adolf Bregler (1890–1970) und Max Barthle ein Flughafen realisiert worden, der mit seinen kubischen, flachgedeckten Baukörpern, seinen Fensterbändern und strahlend weiß getünchten Fassaden, den Gedanken des Neuen Bauens folgte. Vor allem der Hangar (1929), eine auf über 1500 Quadratmetern Fläche errichtete stützenfreie Stahlträgerkonstruktion, hatte die Fachwelt technisch, ästhetisch und funktional überzeugt.

Zwischen 1928 und 1937 stieg in Böblingen die Zahl der Passagiere um fast hundert Prozent auf jährlich 14 000. Kapazitätsgrenzen, Organisationsfragen und die relativ weite Entfernung zu Stuttgart spielten allerdings beim Entschluß, für Stuttgart einen weiteren Flughafen zu bauen, keine Rolle: Den reichseigenen Platz in Böblingen requirierten seit 1935 mehr und mehr Industrie und Luftwaffe, die das Gelände militärisch nutzten. Spätestens 1938 wollte das Innenministerium Passagierflüge von Böblingen aus ganz streichen.

Der Architekt Ernst Sagebiel aus Berlin gibt dem Gebäude einen monumentalisierenden Zug

Mit dem Hauptargument, *der Nebel ist hier weniger stark als weiter östlich*, wählten die Beauftragten der

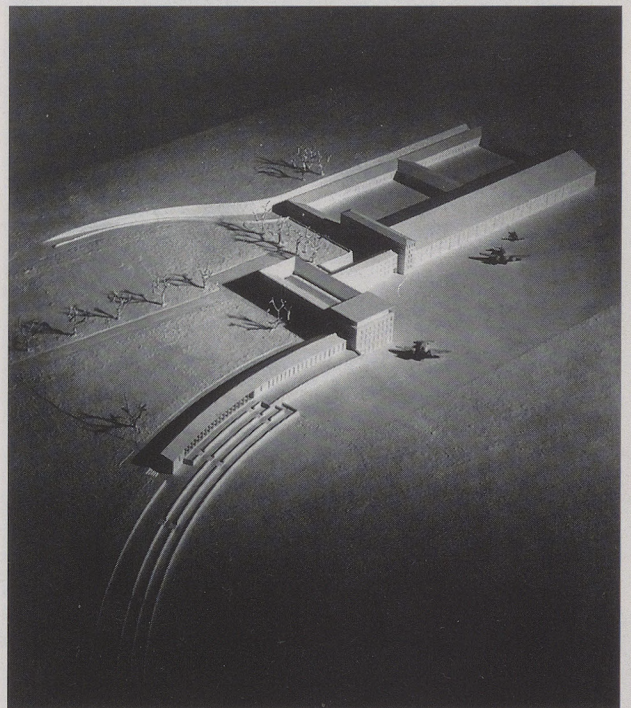


Adolf Bregler und Max Barthle verwendeten bei ihrem Hangar des Flughafens Böblingen (1928) Stilelemente des Neuen Bauens.



Verwaltungsgebäude (links) und Abflughalle des Echterdinger Flughafens sowie ein Teil des Verbindungsstückes (Mitte) stammen aus der ersten Bauphase während der dreißiger Jahre. Einige Abrisse, Umbauten und Fassadenumgestaltungen haben den ursprünglich homogenen Charakter der Anlage weitgehend zerstört.

Flughafen-Württemberg AG das Fildergebiet zwischen Echterdingen und Bernhausen als offenbar günstigsten Standort für einen neuen Flugplatz aus. Architekt Ernst Sagebiel legte daraufhin am 9. Dezember 1936 der Regierungskommission einen Plan vor, den er im Auftrag des Berliner Reichsluftfahrtministeriums erarbeitet hatte. Das zu bebauende Gelände umfaßte eine Fläche von 151 Hektar bei einem Kostenvolumen von zunächst 9,7 Millionen Reichsmark, das sich bis 1939 aber auf über 20 Millionen erhöhte. Der Bauplan weist als Grundeigentümerin die Stadt Stuttgart aus. Als «Beauftragte» zeichnete die Flughafen-Württemberg AG und als Bauherr fungierte das Berliner Reichsluftfahrtministerium. Ernst Sagebiel (1892–1970), Architekt im Dienste des Reichsluftfahrtministeriums, hatte sich in der NS-Architekturszene bereits mit dem Entwurf zum Berliner Reichsluftfahrtministerium (1935/36; gegenwärtig Sitz der Treuhand), einem riesigen Bürokomplex mit zweitausend Zimmern, einen Namen gemacht. Er bekam den Auftrag für die nahezu zeitgleich entstehenden Projekte Weltflughafen Berlin-Tempelhof sowie die Flughäfen München-Riem (1937–1939) und Stuttgart-Echterdingen (1937–1940). Für die Stuttgarter Aus-



Der Stuttgarter Flughafen als Modell 1938. Vorne links die gebogenen 250 m langen Zuschauerterrassen vor einem Wirtschaftsgebäude, dann die viergeschossige Abflughalle, anschließend ein Hangar.

führungsplanung verpflichtete Sagebiel unter anderen den Architekten des Böblinger Flughafens Adolf Bregler.

Auf einer Sitzung des Stuttgarter Staatsministeriums erläuterte Sagebiel im April 1937 den Nazi-Repräsentanten – Reichsstatthalter Murr, Ministerpräsident Mergenthaler, Innenminister Schmid und dem Stuttgarter Oberbürgermeister Strölin – die baulichen Vorhaben für den Flughafen Stuttgart. Der Architekt war offensichtlich von der landschaftlichen Lage der Filderebene angetan. Der *schöne Blick auf die Alb* impliziere, so das damalige Gesprächsprotokoll, *die Rücksichtnahme auf die Landschaft*. Ernst Sagebiel, in früheren Zeiten als Mitglied des Architekturbüros von Erich Mendelsohn – Kaufhaus Schocken, Stuttgart 1926–1928; 1960 abgerissen – ein Verfechter des Neuen Bauens, lehnte nun die Ideen seiner einstigen Mitstreiter ab. Der mehrfach veränderte Entwurf für den Flughafen Stuttgart-Echterdingen beinhaltet in der schließlich vollendeten Variante ein speziell bei NS-Flug-

häfen angewandtes Gesamtprogramm. Die Stuttgarter Anlage gliederte sich in drei zusammenhängende Teile.

Das Zentrum bildeten Vorplatz, Abflughalle, ein parallel zur Abflughalle nach Norden verschobenes Verwaltungsgebäude und ein aus der Mitte genommener riegelartiger Verbindungsbau. Östlich daran angeschlossen lag der Hangar mit Garagen, Werkstätten usw. Eine 250 Meter lange, staffelförmig angelegte Zuschauerterrasse war in westlicher Richtung im leichten Bogen einem langgestreckten Wirtschaftsgebäude vorgelagert. Die schachtelförmig gezogene, viergeschossige Abflughalle mit der flugdachartig aufgefanzten Kommandozentrale gab dem Komplex seinen Charakter.

Obwohl nicht streng symmetrisch konzipiert, wies der Entwurf von Ernst Sagebiel doch monumentalisierende Züge auf. Vor allem die scheinbar endlosen Fensterreihen mit ihren Natursteinlaibungen verliehen dem Bauwerk in ihrer horizontalen und vertikalen Anordnung einen starren und unverrückbaren Anschein. Diesen Eindruck verstärkten die applizierten Tengener Tuff- und Travertinplatten und die etwas gestelzt wirkende Fassade des Hauptgebäudes auf der Rollbahnseite. Bei seinen Entwürfen griff Ernst Sagebiel in die Zitatenscheibe der klassischen Architektur. So setzte er dem östlich postierten Verwaltungstrakt ein auf Pfeilern gelagertes oberes Geschoß auf. Der *Filderbote* kommentierte dies als *klassische Anmutung in attisch-eleganter Feinheit*. In einer nicht übersehbaren antikisierenden Weise prägten auf der westlichen Seite zudem 19 über fünf Meter hohe Pfeiler den baulichen Charakter des Terrassenrestaurants.

Eine Dreiflügelanlage in der Art früherer Schloßbauten mit risalitartiger Fassadengliederung könnte auch Sagebiels Vorbild für die Flugzeughalle gewesen sein, deren Bauteile, wohl der damaligen Mode entsprechend, eine dunkelbraune Ziegeleindeckung erhalten hatten. Im Modellentwurf wirken der Hangar sowie die angebauten Werkstätten und Garagen mit ihren langgestreckten, ländlich-hausbackenen Satteldächern jedoch provisorisch. Lediglich die sanfte Rundung der gegenüberliegenden Zuschauerterrasse gab der Anlage insgesamt noch eine gewisse Dynamik, die Ernst Sagebiel motivisch von Stadionrängen oder Strandbädern entlehnt haben dürfte.

Abflughalle des Flughafens Stuttgart-Echterdingen 1993. Die 1970 eingezogene Zwischendecke hat heute keine Funktion mehr. Original aus der Erbauungszeit sind die Pfeiler mit Natursteinauflage (links) und die geometrischen Muster des Fußbodens.

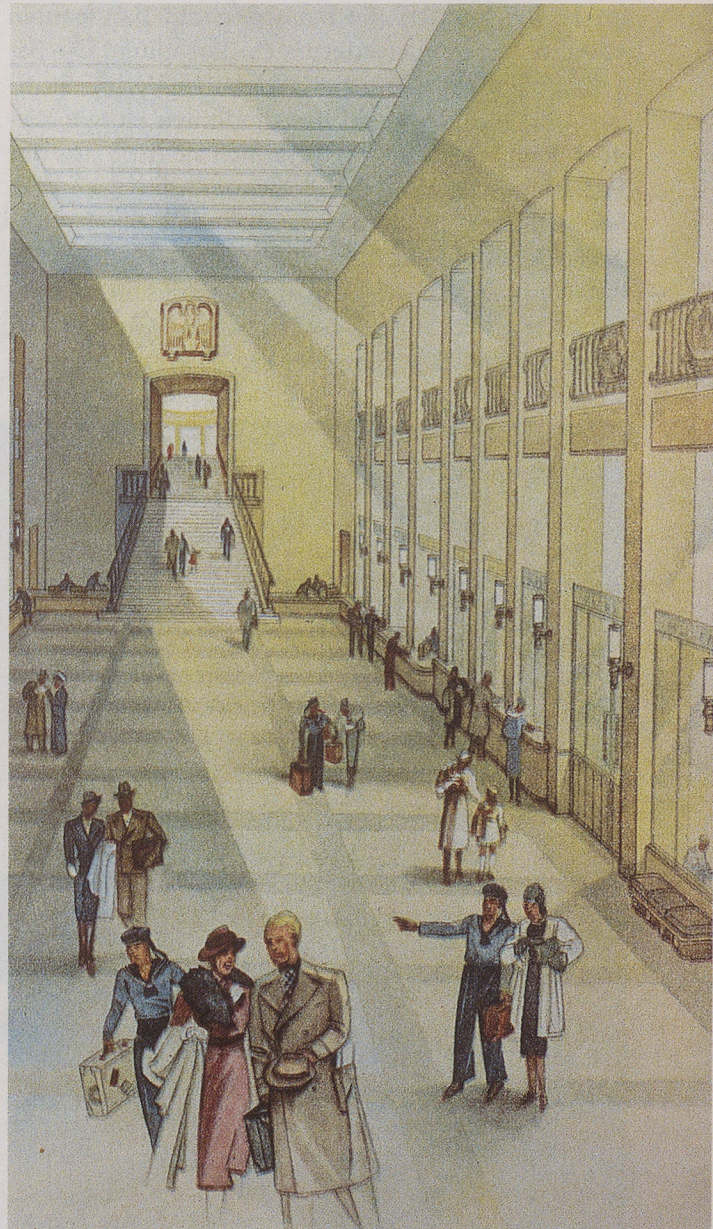


Für ihre Selbstdarstellung benutzten die Nazis unterschiedliche traditionelle Städtebau- und Architekturprogramme. Kommunale Bauaufgaben waren häufig am «Heimatschutzstil», einer bodenständigen Architektur konservativer Baumeister, orientiert.

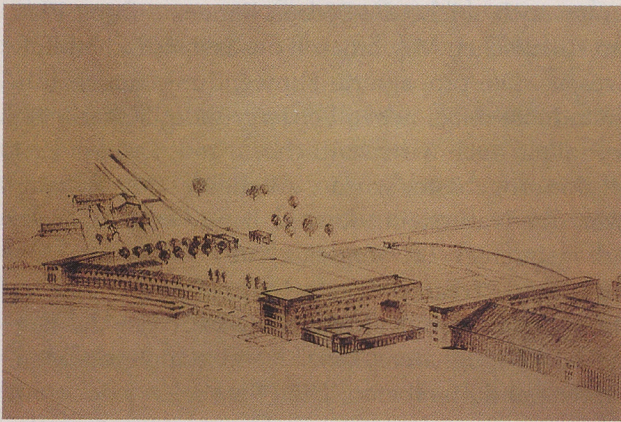
Repräsentative Staatsbauten, zu denen auch der Stuttgarter Flughafen gehört, verkörperten hingegen einen grob monumentalisierenden Klassizismus. Die Architektur der Nazis spiegelte dabei Botschaften ihrer Reden und Pamphlete wider. Sie wurde als sogenannte «klassische Kunst» in Dienst genommen für den propagierten *Ewigkeitswert des Nationalsozialistischen* (Regine Kießling), den die NS-Architekten nicht nur an Großbauten zu realisieren versuchten. Besonders prägnant in der Architektur der Nationalsozialisten waren die zahlreichen eklektizistischen Elemente, die auch am Stuttgarter Flughafen erkennbar sind. Zusammen mit einem aus dem Mittelalter oder dem klassischen Altertum entlehnten Formenkanon, etwa der ägyptischen Tempel, lieferten sie die Basis für das *denkmalartige Pathos* (Dieter Bartetzko). Langgestreckte Baukörper, die Reihung immer gleicher Fenster, große Quader, mächtige Sockel und Gesimse ergaben dabei den Eindruck von «Versteinerung». Dementsprechend sahen die Nazis ihre Bauwerke, ob Flughafen, Ministerium oder Wohnhaus, gleichermaßen als Monument und Denkmal.

Vor allem bei technischen Bauwerken wie Straßen, Brücken etc. nahmen die Nazis äußerlich Abstand vom modernen Ingenieurbau. Brücken und Flughauhallen stellten gemäß der antiken Vorbilder – römische Wasserleitung und ägyptischer Tempel – Denkmale dar, deren kolossale Wirkung sich mit den als «schön» und «echt» apostrophierten Naturmaterialien steigern ließ. Negiert wurden dabei die Veränderungen der Umwelt. Statt dessen suggerierten die Bauwerke einen beruhigenden *Stillstand der Zeit* (Martin Kampen). Sie bildeten schließlich ein Konglomerat historischer Stile und Formen. Ein spezifischer Stil nationalsozialistischer Architektur ist folgerichtig kaum nachweisbar. Solange es der Sache, das heißt dem Ewigkeitshaften und Kolossalen, dienen konnte, fanden viele Stilelemente – dar-

unter auch solche des Neuen Bauens – ihren Platz im stilistischen Mischmasch des faschistischen Bauwesens. Die propagierte Hinwendung zum Naturstein hatte dabei neben vordergründig ästhetischen vor allem auch wirtschaftliche Gründe in einer Zeit, in der aufgerüstet wurde. Als heimischer Rohstoff war der Naturstein, obwohl handwerklich relativ arbeitsintensiv, im Vergleich zum Stahlbeton billig zu haben. Architekt Sagebiel rapportierte in der Sitzung des Staatsministeriums die Bauweise des Echterdinger Flughafens, einer Kombination aus Mauerwerk und Stahlbeton. Die Pläne seien jedoch nur dann zu meistern, *wenn man das notwendige Eisen bekommt*. Ernst Sagebiel wußte, wovon er sprach, denn die modernen Baustoffe wurden 1937 bereits fast ausschließlich in der Rüstungstechnik, wie zum Beispiel beim Bunkerbau, verwendet.



Die Abflughalle wirkte in ihrem ursprünglichen Zustand wie ein sakraler Raum. Bild aus dem Prospekt der amerikanischen Militärregierung, 1945.

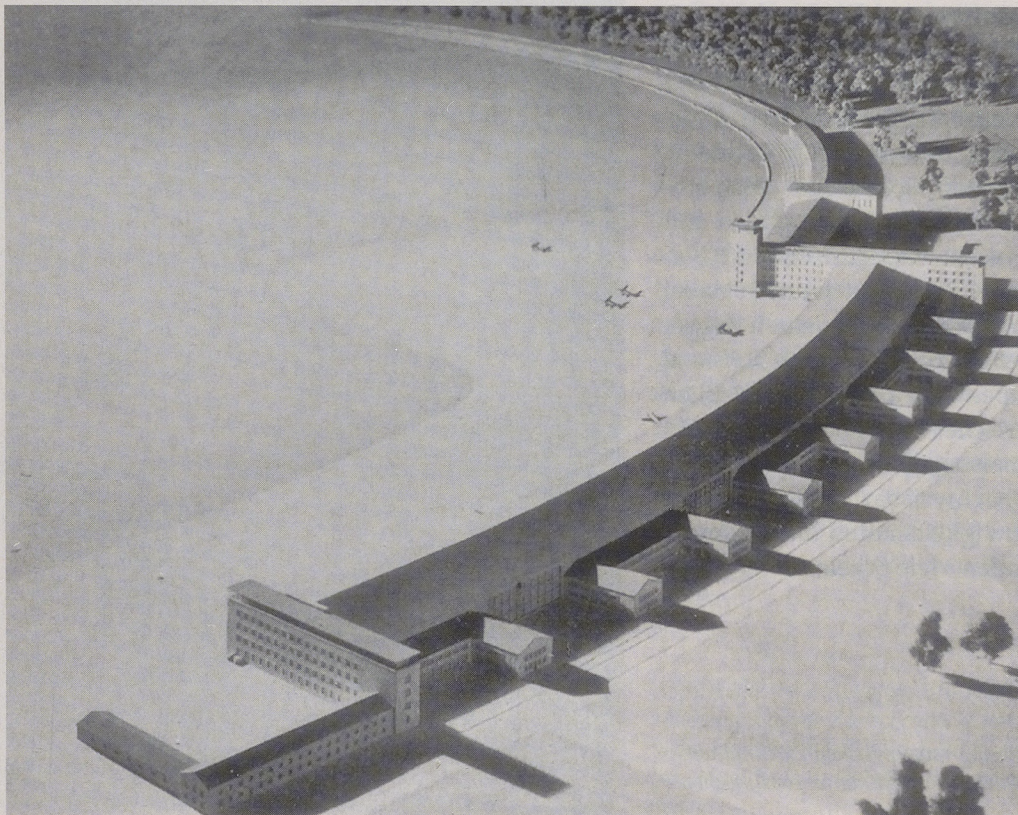


Flughafenbau und Nazi-Ideologie

Architekturgeschichtlich repräsentiert ein Flughafen als Bauaufgabe das 20. Jahrhundert, ähnlich wie im 19. Jahrhundert die Bahnhöfe und Bahnbauten völlig neue Herausforderungen darstellten. Die Sagebielschen Entwürfe der Flughäfen Berlin, Stuttgart und München sind der modernen Aufgabe jedoch kaum angemessen, stammen sie doch aus der Feder eines Mannes, der sich programmatisch dem faschistischen System verschrieben hatte. So forderte der Architekt in der Zeitschrift *Baugilde* 1938 eine Verbindung zwischen architektonischer Ästhetik und nationalsozialistischer Politik. Angetan war Ernst Sagebiel vor allem der *großen Form*, denn die

entspreche *genau der großen Linie der Staatsführung*. Sein erklärtes Stuttgarter Ziel war es, *auf eine aufgelöste Silhouette zuzukommen (...), die Hallen sollen nicht wie Industriebauten aussehen*.

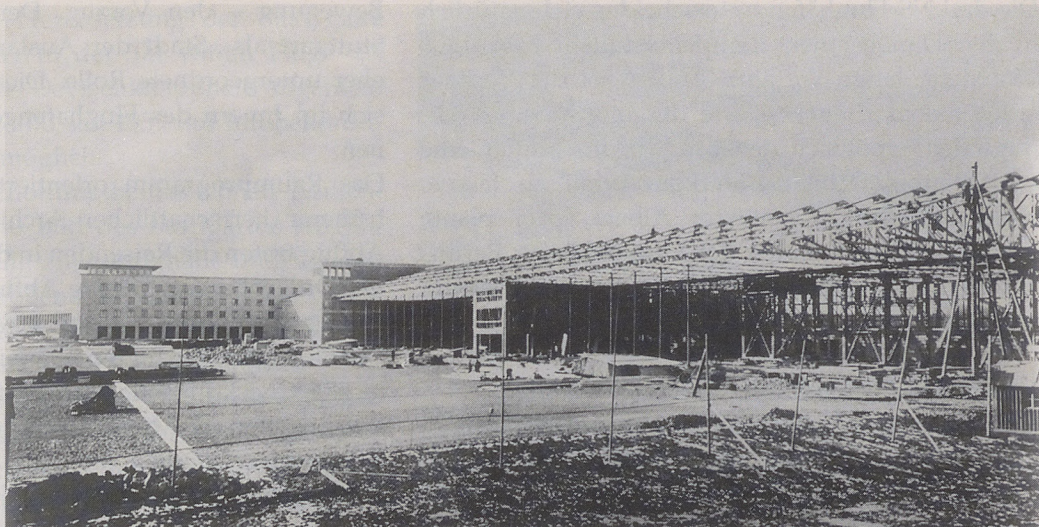
Außer den direkt zur Flugabwicklung notwendigen Bereichen sah das Sagebielsche Konzept einen zusätzlichen Bauteil vor, dem der Architekt, wie er in der Sitzung des Staatsministeriums bemerkt, *besonderes Augenmerk zuwendet, damit bei Veranstaltungen (...) auch genügend Platz für Zuschauer vorhanden sei*: die arenenartige Terrasse als ein Ausflugsziel für Tausende von Menschen. Sie verlieh dem Echterdinger Flughafen eine zweite Funktion: Die Nazis nutzten die allgemeine Technikbegeisterung und setzten anstelle einer individuell gestalteten Freizeit inszenierte Aktionen mit Massencharakter. Sicherlich übten in den dreißiger Jahren Flugtage, aeroplane Vorführungen und Zeppelinlandungen besondere, fast magische Anziehungskräfte auf die Zeitgenossen aus. Bei den Flugschauen blieben die Menschen als Masse auf den «Zuschauerwällen» lediglich eine bedeutungslose Kulisse ohne die Möglichkeit, wirklich am Geschehen zu partizipieren. Nur wenige konnten sich Rundflüge oder gar Fahrkarten für Reisen mit dem Flugzeug leisten. Statt dessen kanalisiert die Nazis Urlaub und Freizeit ihrer «Volksgenossen» in touristische Fahrten und Großveranstaltungen, die sie über die Organisation «Kraft durch Freude» (KdF) ausrichteten. Was ih-



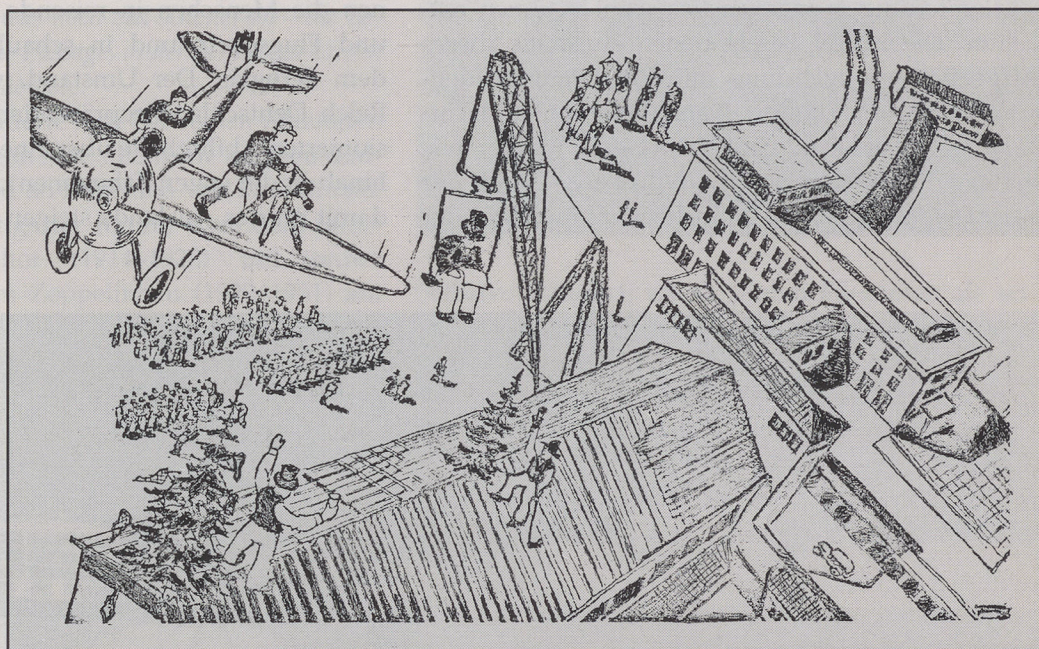
Links oben:
Bleistiftskizze aus
der Erbauungszeit
1939/40.

Ernst Sagebiel: Flughafen München-Riem (1937–1939). Modellansicht des Hangars, der Abflughalle (rechts) und der Tribünen (Hintergrund).

Flughafen Stuttgart
zur Zeit des Richt-
festes im Frühjahr
1939.



Einladungskarte zum
Richtfest am 11. Fe-
bruar 1939: «12.00
Uhr Richtspruch auf
der Baustelle – 13.30
Uhr Richtschmaus in
der Festhalle Plienin-
gen».



nen mit der totalen Organisation der Arbeit gelungen war, ließ sich so auch auf die Lebenswelt Freizeit ausdehnen: Das einzelne Individuum zählte nichts mehr, dessen Beseitigung war schon eingeleitet. Es sollte nicht mehr lange dauern, bis aus «KdF»-Dampfern Truppentransporter und aus Flughäfen Startplätze für Bomber wurden.

Ihrer Architektur aber hatten die Nazis damit einen Part in der menschenverachtenden *realen Herrschaftsausübung* (Roswitta Mattausch) zugewiesen. Dies betraf die Flughäfen und ihre Terrassen ebenso wie einige monströse Strandbäder an der Ostsee – KdF-Bad Rügen, Clemens Klotz 1937 –, die für jeweils 20000 Menschen geplant waren. Auch in anderen Bereichen läßt sich die architektonische Absicht der Nazis entlarven. So stehen die Stuttgarter und Münchner Flughäfen nur scheinbar in Bezie-

hung zur Natur: Stuttgart – Schwäbische Alb, München – Alpen. Die oft erwähnte «Eingebundenheit» der technischen Bauwerke in die Landschaft entspricht vielmehr dem Bestreben der Nazis, sich über die Natur zu stellen, und ihrem Postulat des alles Machbaren. Bei der Namensgebung schließlich wird der Expansionsgedanke der Nazis deutlich, denn letztendlich hieß es offiziell «Flughafen Stuttgart» und nicht etwa «Stuttgart-Echterdingen». Die Flughäfen Berlin-Tempelhof, Stuttgart-Echterdingen und München-Riem sind in ihrem architektonischen Grundprogramm nahezu identisch. Wie in Stuttgart liegt auch die Berliner Abfertigungszone unter dem Niveau des Einganges. Die dortigen riesigen Zuschauerränge haben ihre Pendants in den Stuttgarter und Münchner Terrassen, die für 50000 bzw. 100000 Menschen vorgesehen waren.

Die drei NS-Flughäfen unterscheiden sich natürlich in den Dimensionen: Tempelhof allein hatte eine 250 Meter lange Vorfahrt. Zudem ist der Berliner «Riesenkleiderbügel» – wie der monströse «Weltflughafen» spöttisch genannt wurde – unter eine städtebaupolitische Gesamtkonzeption zu fassen. Hitlers Generalbauinspektor Albert Speer plante bekanntlich im Rahmen der Umgestaltung Berlins zur Welthauptstadt «Germania» ein neues Zentrum mit gigantischen Bauvorhaben.

*Echterdinger Abflughalle im Stil einer Ordensburg –
Flugpostamt und Ladengalerie als Neuerungen*

Obwohl die Nazis auch für Stuttgart aberwitzige architektonische Absichten verfolgten, ist der Flughafen Echterdingen nachweislich nicht in ihnen enthalten. Die relativ bescheidenen Ausmaße dieses Airports waren allerdings mit dem Hierarchiedenken der Nazis verknüpft. Denn die braunen Machthaber gaben auch auf baulichem Gebiet Städten wie Berlin – Reichshauptstadt –, Nürnberg – Stadt der Reichsparteitage – und München – Hauptstadt der

Bewegung – den Vorzug. Demgegenüber spielte Stuttgart als «Stadt der Auslandsdeutschen» eine eher untergeordnete Rolle. Diese Zielrichtung lässt sich im Innern des Flughafengebäudes nachzeichnen.

Das Raumprogramm orientierte sich an der Art früherer herrschaftlicher Architekturen. Vor dem Abflug traten die Reisenden in die Achse im Stil einer Ordensburg angelegte Abflughalle. In ihrer ursprünglichen Form hatte sie etwas Sakrales an sich. Die Passagiere gelangten über eine breite Freitreppe in die Check-in-Zone, die fünf Meter unter dem Eingang und 17 Meter unter dem die Halle überspannenden Oberlicht lag.

Der vielzitierten Freiheit des Fliegens wird kaum Raum geschenkt. Zwei verschiedene Ebenen trennen die Menschen in reisende Fluggäste mit Paß und Flugschein und in schaulustige Gucker mit dem Fernglas. Der Umstand, von der das Dritte Reich Deutschland repräsentierenden, großdimensionierten Abflughalle über eine gruftige Freitreppe hinab in die engen Tabuzonen des Zollbezirks und damit oft des Auslands steigen zu müssen, bedeu-



Abfertigungshalle, Empfangsgebäude und Startgelände des Mailänder Flughafens (1938). Der Entwurf von Luigi Giordani bestach durch seine klare architektonische Linie.

tete praktisch eine Herabsetzung der Passagiere und ihrer Reiseziele. In der Tat waren Flüge ins Ausland wegen der Devisenknappheit allgemein nicht gerne gesehen und seit 1939 nur mit behördlicher Genehmigung möglich.

Das Motiv der Abschottung kennzeichnete schließlich auch das äußere Bild des Stuttgarter Flughafens. Der rechtwinklig zu Abflughalle und Verwaltungstrakt eingeschobene Verbindungsbau wirkt wie ein Bollwerk, das Rollfeld und Architektur hermetisch vor der «Außenwelt» verschließt.

Neben den Komponenten, die mit der nationalsozialistischen Ideologie verknüpft waren, hatte der Stuttgarter Flughafen aber auch innovative Einrichtungen, die heute auf keinem Flughafen mehr fehlen. So gruppierten sich im Eingangsbereich ein Flugpostamt und – *was noch viel schöner ist* – die *Ladengalerie*. Das ist eine Passage, in der es alles zu kaufen gibt – schrieb der *Filderbote*.

Ernst Sagebiel orientierte sich bei seinen Stilziten und Fensterreihungen vor allem an eigenen Entwürfen in Berlin und an Projekten von Paul Bonatz (1877–1956) im Stuttgarter Raum, etwa dem Stuttgarter Hauptbahnhof (1914–1928) mit seiner Freitreppe oder dem Zeppelinbau (1929–1931) am Stuttgarter Bahnhofplatz mit seiner Fassadengestaltung. Weit entfernt hatte sich Sagebiel indes von dem bereits erwähnten Flughafenbau in Böblingen. Dieses Beispiel stammt aus der frühen Phase des Neuen Bauens. Es war die Zeit der Weißenhofsiedlung oder des dynamischen Mendelsohnschen Kaufhauses Schocken in der Stuttgarter Innenstadt.



Selbstverständlich wurde einem Flughafen als seinerzeit ultramoderner Bauaufgabe ebenso ein dazu passendes Äußeres verliehen.

Auch andernorts entstanden zur selben Zeit moderne Flughäfen, etwa in Le Bourget bei Paris im Weltausstellungsjahr 1937 – wegen seiner üppigen Glasausstattung ein Zwischending aus Sackbahnhof und Gewächshaus – oder 1936 in Bromma bei

Oben rechts: Fassade von der Rollbahnseite aus gesehen, um 1952. Der gläserne Toweraufsatz (1950) zerstörte das ausgewogene Erscheinungsbild des Hauptgebäudes.

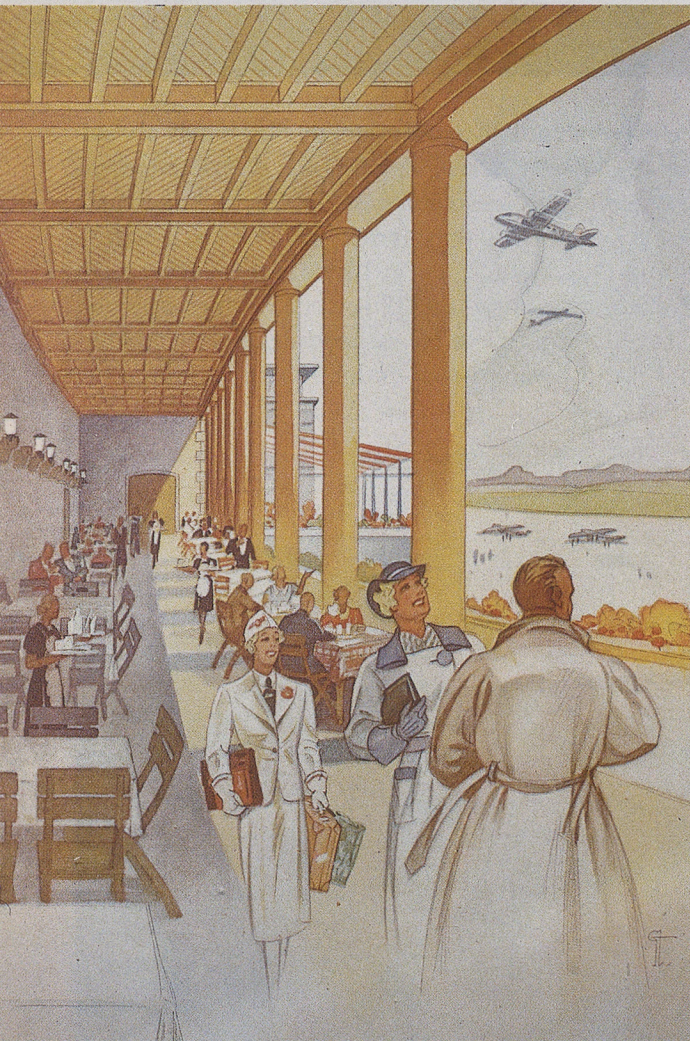


Die Vorfahrt an der alten Abflughalle, 1993.

Stockholm. Dieser Flughafen besaß als einer der ersten getrennte Start- und Landebahnen. Erstaunlicherweise findet sich in einem damals ebenfalls totalitären Land, in Italien, das europäische Gegenstück zu Ernst Sagebiels deutschen Flugplätzen. In Mailand baute der Architekt Luigi Giordani einen modernen, leicht und durchlässig wirkenden Flughafen. Die einzelnen Teile bilden keine Achsen; durchgängige Fensteröffnungen bieten den Reisenden von den meisten Punkten im Innern aus freie Sicht in die Umgebung – nicht nur wie in Stuttgart-Echterdingen auf das Rollfeld.

Mit dem Flughafen in den Krieg

Für den 11. Februar 1939 lud die Bauleitung *im Auftrag der Flughafen Württemberg A.G.* zum Richtfest ein. Auf dem Programm standen zwei Punkte: 12 Uhr-Richtspruch auf der Baustelle, 13.30 Uhr-Richtschmaus in der Festhalle Plieningen.



Restaurant und Aussichtsterrasse im Prospekt 1945. Das Restaurant war für über 1000, die Aussichtsterrasse und Zuschauertribüne ursprünglich für 50 000 Menschen konzipiert.

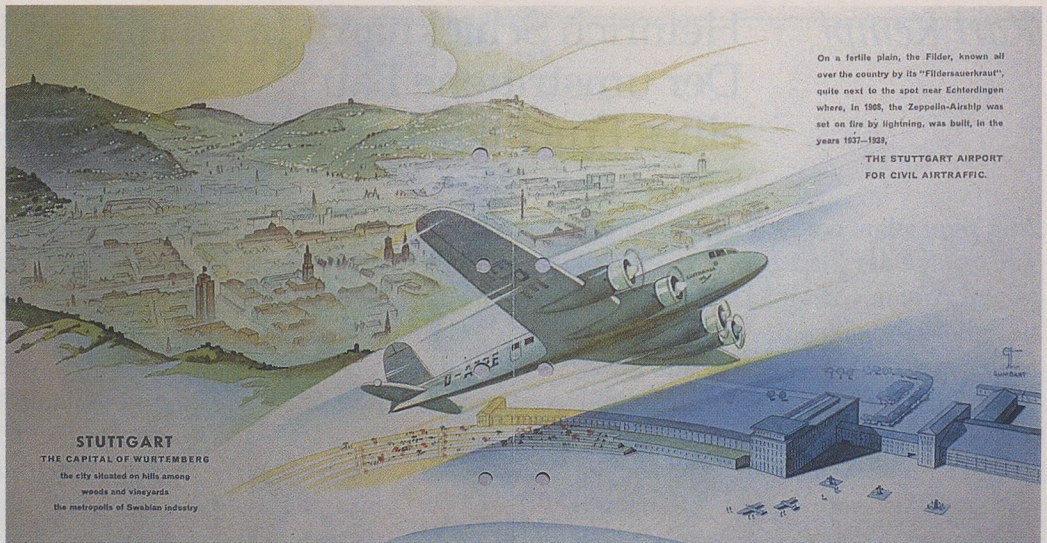
Materialknappheit mag neben finanziellen und personellen Engpässen ein Grund gewesen sein, warum sich die Bauarbeiten am Stuttgarter Flughafen relativ lange hinzogen. Daß er schließlich doch noch fertiggestellt wurde, zeigt, welchen Stellenwert er als ein militärisches und damit kriegswichtiges Projekt hatte. Die Nazis legten diese Funktion freilich nicht offen. Sämtliche noch vorhandenen Pläne tragen den Stempel «geheim».

Der Stuttgarter Flughafen konnte die in ihn gesetzten zivilen Aufgaben kaum ein paar Monate erfüllen. Unklar bleibt, wann genau er fertiggestellt war; wahrscheinlich gab es keine offizielle Eröffnungsfeier. Auch die Zuschauertribünen wurden nicht mehr gebraucht. Während der Stuttgarter *NS-Kurier* im August 1940 die *Aufnahme des zivilen Luftverkehrs von Stuttgart aus* meldet, vermerkt die *Chronik der Stadt Stuttgart* zum 1. September 1939: *Die Luftwaffe übernimmt den vor der Fertigstellung stehenden Flughafen Stuttgart-Echterdingen, der zivile Luftverkehr wird eingestellt.* In der Praxis gab es tatsächlich bis 1944 Linienflüge ins befreundete Ausland und in die neutrale Schweiz.

Für die Architekturgeschichte des Stuttgarter Flughafens sind diese Bereiche allerdings wenig relevant. Erkannte doch Walter Benjamin bereits 1936 die Stoßrichtung der Architektur im Dritten Reich als einen wichtigen Bestandteil der faschistischen Kultur: Die nämlich gipfeln *in einem Punkt. Dieser Punkt ist der Krieg.* Der Zweite Weltkrieg begann am 1. September 1939.

Der alte Flughafen Stuttgart-Echterdingen ist mehr als ein mittlerweile funktionslos gewordener Zweckbau der 30er Jahre. Im Sagebielschen Konzept bleibt trotz der inzwischen vorgenommenen Veränderungen sichtbar, welche politischen Intentionen die NS-Architektur bei modernen Bauaufgaben verfolgt hat. Der Architekt verknüpfte hierbei Stilelemente des Neuen Bauens mit NS-Ideologie. Immerhin sind mit dem ehemaligen Verwaltungstrakt und der alten Abflughalle Kernstücke des Flughafens noch vorhanden. Seit einiger Zeit wird der Abriß dieser einstigen Hauptgebäude erwogen. Ernst Sagebiels Stuttgarter Flughafen ist eines der wenigen ausgeführten Großbauwerke von nationalem Rang, die im südwestdeutschen Raum während der Zeit des Nationalsozialismus ausgeführt worden sind. Erhalten bleiben sollte die Anlage nicht zuletzt deshalb unbedingt, damit eine Auseinandersetzung mit der NS-Architektur weiter möglich bleibt.

Doppelseite aus dem Prospekt, den die amerikanische Militärregierung im Herbst 1945 vom Stuttgarter Flughafen herausgab. Stuttgart im Hintergrund ist unzerstört dargestellt.



VERWENDETE LITERATUR:

Martin Wörner, Gilbert Lupfer: Stuttgart ein Architekturführer. Berlin 1991.
Sabine Ferlein: Das Empfangsgebäude des Flughafens Stuttgart-Böblingen. In: Günter Scholz (Hg.): Als man in Böblingen noch in die Luft ging. Böblinger Museumsschriften 3. Böblingen 1990.
Ernst Sagebiel: Die neue Architektur – Grundsätze der Baukunst. In: Baugilde. Zeitschrift der Fachgruppe Architekten in der Reichskammer der bildenden Künste, 30/1938, S. 1013–1015.
Dieter Bartzko: Zwischen Zucht und Extase. Zur Theatralik von NS-Architektur. Berlin 1985.
Regine Kießling u. a.: Großbauten des Staates und der Partei. In: Frankfurter Kunstverein und Arbeitsgruppe des Kunstgeschichtlichen Instituts im Auftrag der Stadt Frankfurt (Hg.): Kunst im Dritten Reich. Dokumente der Unterwerfung. Frankfurt/Main 1974, S. 50–68.
Stadt Filderstadt und Geschichtswerkstatt Filderstadt (Hg.): Der Flughafen Stuttgart 1937–1992. Filderstädter Schriftenreihe zur Heimat- und Landeskunde Band 7. Filderstadt 1992.

Martin Kampen: Zur heutigen Wirkung von Nazi-Architektur. In: Hochschule der Künste (Hg.): Kunst und Hochschule im Faschismus. Berlin 1984, S. 283–306.
Roswitta Mattauch u. a.: Das Bauprogramm der Deutschen Arbeitsfront – die Umwelt der Arbeiter. In: Kunst im Dritten Reich, Frankfurt/Main 1974, S. 86–104.
Hans Reinhard, Wolfgang Schäche (Hg.): Von Berlin nach Germania. Über die Zerstörungen der Reichshauptstadt durch Albert Speers Neugestaltungsplanungen. Ausstellungskatalog. Berlin 1986.
Antero Markelin, Rainer Müller: Stadtbaugeschichte Stuttgart. Stuttgarter Beiträge Heft 15. Stuttgart 1985.
N. Bongarts, J. Biel: Kunst, Archäologie und Museen im Kreis Esslingen. Stuttgart 1983.
Chronik der Stadt Stuttgart 1933–1945. Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Stuttgart, Band 30. Stuttgart 1982.
Walter Benjamin: Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit. Frankfurt/Main 1963.

Der Zeppelinbau am Stuttgarter Bahnhofplatz (1929–31) von Paul Bonatz und Friedrich Scholer war mit seinen Fensterreihen und seiner Natursteinverkleidung ein Vorbild für das Flughafenhauptgebäude.

