

Württembergische Fluggeschichte von 1914 bis 1945

Von DANIEL KUHN

Einleitung

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts trat die technologische Entwicklung, die seit 1850 die Revolutionierung zahlreicher Produkte und Verfahren bewirkt hatte, in eine neue Phase, indem neuartige Technologien erfunden, entwickelt und erprobt wurden. Die Konstruktion von Flugapparaten, die zunächst in den USA durch die Gebrüder Wright¹ oder vom deutschstämmigen Gustave Whitehead² begonnen worden war, interessierte zunehmend auch Ingenieure in Württemberg. Diese waren von den Möglichkeiten der neuen Technik und dem uralten Menschentraum des Fliegens begeistert und beschäftigten sich unabhängig von den amerikanischen Flugpionieren mit dem Flugzeugbau. Am Anfang der Fliegerei stand das von Graf Zeppelin konstruierte und erbaute Luftschiff LZ1, das am 2. Juli 1900 in Friedrichshafen aufstieg³. Bis zur Eröffnung des ersten „offiziellen“ Flugplatzes auf deutschem Boden in Berlin-Johannisthal sollten noch neun Jahre vergehen⁴. 1909 fand mit dem „Schwabenflug“ bereits der erste mehrtägige Rundflug im Südwesten von Esslingen (Weil) über Reutlingen nach Ulm und schließlich Friedrichshafen statt⁵. Dieser Schau- und Werbeflug fand großen Widerhall in der Presse und machte die neue Technik einer breiten Öffentlichkeit bekannt.

Insbesondere das Militär erkannte rasch die Bedeutung des neuen Flugapparats für die moderne Kriegsführung und begann bereits in den ersten Jahren des Welt-

¹ Andreas VENZKE, *Pioniere des Himmels. Die Brüder Wright. Eine Biographie*, Düsseldorf 2002. James TOBIN, *Die Eroberung des Himmels. Die Gebrüder Wright und die Anfänge der Fliegerei*, München 2003.

² Werner SCHWIPPS/Hans HOLZER, *Flugpionier Gustav Weißkopf, Legende und Wirklichkeit, Oberhaching 2001*; Stella RANDOLPH, *Before the Wrights flew*, New York 1966.

³ Vgl. zur Konstruktion der Zepeline Peter KLEINHEINS, *Die großen Zepeline. Die Geschichte des Luftschiffbaus*, Berlin u. a. 2005. Zu Graf Zeppelin vgl. Personendatenbank von LEO-bw.de sowie in jüngerer Zeit Ulrich A. SEIF, *Zum 175. Geburtstag von Graf Ferdinand von Zeppelin 1838–1917*, Aachen 2013.

⁴ Zu Johannisthal vgl. Heinz J. NOWARA, *60 Jahre Deutsche Verkehrsflughäfen*, Mainz 1969, S. 6.

⁵ Der Schwabenflug im September 1911, in: *der adler. Monatsschrift für Luftsport und Luftfahrt. Special: 75 Jahre für den Luftsport 11 (2001) S. 84.*

krieges Militärflugplätze anzulegen, um Flugzeuge zu erproben, zu verbessern und an der Front einzusetzen⁶. Außerdem wurde auf den Militärflugplätzen das Personal geschult. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden meist durch zivile Flugsportbegeisterte Segelflugvereine gegründet, die zur Verbreitung des motorlosen Fluges beitrugen. Nachdem die Bestimmungen des Versailler Vertrages, der von 1920 an den Bau von Flugzeugen und den Handel mit Flugzeugteilen verbot, endgültig aufgehoben werden konnten und sich die wirtschaftliche Lage in der Weimarer Republik konsolidiert hatte, setzte ein rasant wachsender ziviler Flugbetrieb ein, der sich bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs äußerst positiv entwickelte.

Der vorliegende Beitrag zeichnet diese Entwicklung in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts nach und zeigt auf, wie sich technische Innovation, kommunale Entwicklung und unternehmerisches Handeln gegenseitig bedingten und Württemberg zu einem Standort der Luftfahrt werden ließen. Ausgehend von der Errichtung erster Flughäfen werden zunächst die nach dem Ende des Ersten Weltkriegs notwendig gewordenen Konversionsüberlegungen und hier insbesondere die Entwicklung alternativer Nutzungskonzepte für die Flughäfen dargestellt, um anschließend die Expansion der zivilen Luftfahrt nach 1925 und hier insbesondere die Einrichtung des Landesflughafens Böblingen-Stuttgart nachzuzeichnen, die einen ersten Höhepunkt der zivilen Luftfahrt in Württemberg in der Zwischenkriegszeit bildete. Zugleich war die aufkommende Fliegerei aber auch bedroht durch Unfälle, regulatorische Eingriffe in den Flugbetrieb und die Bedürfnisse der Remilitarisierung in den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg, die sich nachteilig auswirken und ebenfalls auf der Grundlage verfügbarer Quellen dargestellt werden sollen.

Die Anfänge der Fliegerei

Der militärische Wert des Fliegens steht im Kontext einer Reihe technologischer Entwicklungen, die die Armee am Beginn des 20. Jahrhunderts rasch modernisierten. Die Verbesserung des U-Bootes⁷, die Einführung des rauchlosen Pulvers ab ca. 1890⁸, des Maschinengewehrs sowie der Luftschiffe zur Feindaufklärung

⁶ Vgl. dazu Maryam PHILPOTT, *Air and sea power in World War I. Combat and experience in the Royal Flying Corps and the royal Navy* (International library of war studies, Bd. 19) London 2013 sowie 1914: *L'aviation entre en guerre* (Les Cahiers des As oubliés de 14–18, Bd. 4), Thollon-Pommerol 2013; eine grundlegende Studie zu den deutschen Fliegertruppen fehlt bislang, zeitgebunden Ernst von HOEPPNER, *Deutschlands Krieg in der Luft. Ein Rückblick und die Leistungen unserer Heeres-Luftstreitkräfte im Weltkriege*, Leipzig 1937.

⁷ Bodo HERZOG, *Die deutschen U-Boote 1906 bis 1945*, München 1959.

⁸ Daniel KIRN, *Soldatenleben in Württemberg 1871–1914. Zur Sozialgeschichte des deutschen Militärs* (Krieg in der Geschichte, Bd. 46), zugleich phil. Diss. Stuttgart 2006, S. 287.

waren wichtige technologische Errungenschaften⁹. Für die Armee bedeuteten solche technischen Entwicklungen große Herausforderungen. Nicht nur, dass die neue Technik durch die Soldaten beherrscht werden musste, was die bisherige Ausbildung in Frage stellte und Spezialisierung förderte, auch die Eingliederung in die Armeearganisation war umstritten, mussten doch bisherige Waffengattungen scheinbar um ihr Ansehen fürchten, denn Piloten zeichneten sich durch eine hohe Technikaffinität aus und begeisterten mit ihren Maschinen die Bevölkerung. Gelöst wurde dieses Rangproblem dadurch, dass die Flugzeuge und ihre Besatzungen formal zur Kavallerie eingestellt wurden und Piloten den Rang eines Hauptmanns, der Rittmeister genannt wurde, erhielten. Im Fall des militärischen Fliegens wurde in Württemberg die Fliegerersatzabteilung (FEA) 10 am Standort Böblingen eingerichtet und die neue Technik so in die Armee integriert¹⁰. Während des Krieges wurden in Böblingen Piloten ausgebildet und neue Flugzeugtypen erprobt¹¹. Mit dem Waffenstillstand von 1918 wurde auch der Flugbetrieb in Böblingen zunächst aus Kostengründen vorläufig und schließlich ganz eingestellt¹².

Der Erste Weltkrieg brachte den endgültigen Durchbruch der Luftfahrt, einerseits wegen der beständigen technischen Verbesserung des Fluggeräts und andererseits wegen der Propagandawirkung dieser neuartigen Waffengattung, wie z. B. das öffentliche Ansehen der Piloten – man denke an Manfred von Richthofen¹³ – belegt.

Die Fliegerei zwischen Kriegsende und Weimarer Republik – privates Interesse und öffentliches Engagement

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges begannen sich einige höchst begabte Ingenieure der Konstruktion und dem Flugzeugbau zuzuwenden, darunter einige, die sich in diesem aussichtsreichen Feld eine wirtschaftliche Existenz aufzubauen

⁹ Wolfgang FLEISCHER, *Militärtechnik des Ersten Weltkrieges. Entwicklung, Einsatz, Konsequenzen*, Stuttgart 2014.

¹⁰ Zur Geschichte des Militärflugplatzes vgl. grundlegend Wolf-Dieter DORN, Böblingen als Flieger- und Garnisonsstadt seit 1915, in: Sönke LORENZ/Günter SCHOLZ (Hg.), Böblingen. Vom Mammutzahn zum Mikrochip (Gemeinde im Wandel, Bd. 14), Filderstadt 2003, S. 374–385; auch DERS., *Der Militärflugplatz im Ersten Weltkrieg*, in: Stadt Böblingen (Hg.), Böblingen und der Traum vom Fliegen (Böblinger Museumsschriften, Bd. 22), S. 12–14; Die Beiträge des Teils Militärflugplatz und Garnison, in: Erich KLÄGER/Günter SCHOLZ, *Böblingen gedenkt seiner Fliegertradition*, Böblingen 1985, S. 10–48, Erwin FUNK, *Böblingen – Fliegerstadt und Garnison*, Böblingen 1974, S. 1–19.

¹¹ Vgl. FUNK, *Böblingen* (wie Anm. 10) S. 5–19.

¹² HStA Stuttgart E 130b 3670, quad. 106, 23. 11. 1921: *Infolge der Friedensbedingungen musste auch die militärische Fliegerei auf dem hiesigen, mit grossen Kosten geschaffenen Flugplatz eingestellt werden.*

¹³ Vgl. zu Richthofen, beispielsweise Joachim CASTAN, *Der rote Baron. Die ganze Geschichte des Manfred von Richthofen*, Stuttgart 32008.

gedachten. Vertreter dieser Erfinder- und Konstrukteursgeneration waren Hellmuth und Wolf Hirth¹⁴ sowie Hanns Klemm¹⁵, die in der Folgezeit aus eigenen Kräften Unternehmen aufbauten. Hellmuth Hirth gründete die Hirth-Motorenwerke¹⁶ und spezialisierte sich auf Flugzeugmotoren, die er zunächst in Kleinserien fertigte¹⁷. Er zog schließlich auf den Flugplatz Böblingen um und betrieb dort bis zu seinem Tod 1938 das Geschäft weiter. Die Firma wurde im gleichen Jahr von den Ernst-Heinkel-Flugzeugwerken übernommen. Hellmuths jüngerer Bruder Wolf Hirth war zunächst Konstrukteur für seinen Freund Martin Schemp in dessen Firma „Sportflugzeugbau Göppingen Martin Schemp“. 1938 stieg er aber schließlich in das Unternehmen ein, das nun den Namen „Sportflugzeugbau Schemp-Hirth“ annahm, bis heute besteht und sich seitdem auf den Segelflugzeugbau spezialisiert hat¹⁸.

Klemm gelang es, seinen Konstruktorsbetrieb zu einer bedeutenden Flugzeugwerft für Leichtflugzeuge¹⁹ aufzubauen. Er war ein großer Konstrukteur und Erfinder, so entwickelte er neue Materialien, wie einen neuartigen Leim²⁰, und Verfahren für den Flugzeugbau, die sogenannte Klemm-Teilschalenbauweise. Die Klemmwerke sollten bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs bestehen – dann aber als Teilelieferant für die Rüstung und nicht mehr als eigenständige Flugzeugwerft²¹. Sie galten als ein anerkannter Betrieb für den Flugzeugbau. Die Zerstörung des Böblinger Flugfeldes im Zweiten Weltkrieg, wodurch auch die Firma in erhebliche Mitleidenschaft gezogen wurde, brachte schließlich das Ende der Firma²².

¹⁴ Lisa HEISS, Erfinder, Rennfahrer, Flieger. Hirth. Vater. Hellmuth Wolf, Stuttgart 1949; Stefan BLUMENTHAL, Albert Hirth und seine Söhne Hellmuth und Wolf. Eine Schwäbische Erfindersfamilie, in: Jörg BALDENHOFER (Hg.), Schwäbische Tüftler und Erfinder, Stuttgart 1986, S. 112–121; sein Bruder Wolf Hirth verschrieb sich dem Segelflugsport vgl. Gert BEHRING, Art. Hirth, Wolf, in: NDB, Bd. 9, Berlin 1972, S. 237 f.

¹⁵ Zu Hanns Klemm vgl. Leben und Werk von Dr. Hanns Klemm in Daten, in: Stadt Böblingen (wie Anm. 10) S. 39 sowie Günter SCHOLZ, Hanns Klemm (1885–1961) – der Erfinder des Leichtflugzeugs, in: ebd., S. 23–27. Günter SCHOLZ, Zu Leben und Werk von Dr. Hanns Klemm, in: KLÄGER (wie Anm. 10) S. 97–105. FUNK, Böblingen (wie Anm. 10) S. 38–43. Günter SCHOLZ, Der Böblinger Luftfahrtpionier Hanns Klemm und sein Werk, in: LORENZ (wie Anm. 10) S. 386–388. Peter SUPF, Hanns Klemm, der Schöpfer des Leichtflugzeugs, Stuttgart 1955.

¹⁶ HStA Stuttgart E 130b Bü3 3671, quad. 617.

¹⁷ Hans GIGER, Kolbenflugmotoren, Stuttgart 1996, S. 96 f.

¹⁸ Vgl. dazu www.schemp-hirth.com.

¹⁹ Zu den technischen Daten der Klemmflugzeuge vgl. Die Klemm-Leichtflugzeuge – Technische Daten, in: Stadt Böblingen (wie Anm. 15) S. 41. Ebenso KLÄGER (wie Anm. 10) S. 163. Zu den Typen L 20 und L 25 Karlheinz KENS, Klemm L 20 und L 25 – Die Geburt einer Idee, die sich weltweit verbreitete, in: KLÄGER (wie Anm. 10) S. 106–114.

²⁰ Zugleich war diese Schrift 1938 die Dissertation von Hanns Klemm, die im gleichen Jahr bei Oldenbourg erschien. KLÄGER (wie Anm. 10) S. 141.

²¹ Vgl. SUPF (wie Anm. 15).

²² Vgl. SCHOLZ (wie Anm. 10).

Der Flugzeugsport war ohne Zweifel eine Zukunftstechnologie, die zunächst kaum staatlich gefördert wurde, sondern vielmehr durch Privatpersonen getragen wurde. Doch trotz nicht unbeträchtlicher technischer und wirtschaftlicher Risiken war die Zukunftsperspektive eine überzeugende, so dass etwa Hellmuth Hirth nach 1918 den ehemaligen Militärflugplatz Böblingen übernehmen wollte²³, um nach Veräußerung der Militärflugzeuge und des nicht benötigten Materials den Flugbetrieb zu sichern²⁴. Durchsetzen konnte sich Hirth mit seiner Idee allerdings nicht²⁵. Auf staatlicher Seite wurde der deutsche Flugzeugsport zunächst allenfalls durch die Anlage von Militärflugplätzen gefördert, die nach dem Ende des Ersten Weltkrieges solchen bereits erwähnten „Erfindungs-Entwicklern“ zur Verfügung gestellt wurden, um aus technologiepolitischer Perspektive betrachtet die Kompetenz im Bereich des Flugzeugbaus nicht ganz zu verlieren. Die staatliche Förderung z. B. von Flugsportvereinen und von Unternehmen wurde erst in der Weimarer Republik begonnen²⁶.

Die Kenntnisse der Piloten und der Umgang des Wartungspersonals mit der neuen Technik blieben auch nach dem verlorenen Weltkrieg ein wichtiger Bestandteil des technischen Wissens, das trotz des Verbots des militärischen Flugzeugbaus und -betriebs durch den Versailler Vertrag, auch für die Armee erhalten und nutzbar gemacht werden sollte. Die Förderung der privaten Flugzeugkonstruktoren, ihrer Firmen, aber auch von privaten Segelflugvereinen war geboten, um weiterhin Piloten zumindest in den theoretischen Grundlagen ausbilden zu können. Diese Förderung ging mit dem kommunalen Interesse Böblings einher, auf dessen Gemarkung der Flugplatz lag. Denn dieser eröffnete Zukunftschancen, die genutzt werden wollten. Sowohl die zivile Verwaltung wie die Armee hatten also ein vitales Interesse daran, dass das Wissen über Flugzeugkonstruktion und das Fliegen als solches weitergegeben und gesichert wurde.

²³ Hirth schlug vor: *miete oder erwerbe [ich] das Gelände, umfassend die Werft und [...] Nebengebäude. Ich ziehe den Erwerb einer mietweisen Überlassung vor, weil ich mir dadurch in den unsicheren Zeiten für die Durchführung der mir gestellten Aufgabe ein sicheres Fundament schaffe. [...] Ich verlege meinen in Cannstatt befindlichen Betrieb nach Böblingen. Das erworbene Areal, sowie die benötigten Schuppen werden sofort mit einem sicheren hohen Zaun umgeben. Das für meinen Betrieb nicht benötigte und von mir nicht übernommene Material wird im Lagergebäude oder im Schuppen eingelagert. Die gemietete Zuckerfabrik, in der grosse Werte auf gespeichert liegen, wird gekündigt und das Material von mir in Verwaltung genommen.* Bundesarchiv R 2/8708, 8. Januar 1919.

²⁴ *Der Luftverkehr wird kommen, sei es nun zuerst als Luftpost oder für irgend einen anderen Verkehrszweck.* Bundesarchiv R 2/8708, 8. Januar 1919. Mit den erworbenen Militärflugzeugen wollte er eine Luftpostlinie aufbauen, auch wenn die Nutzung dieser Maschinen sei *wie wenn versucht werden sollte, mit Rennwagen Lasten zu befördern.* Bundesarchiv R 2/8708, 8. Januar 1919.

²⁵ Bundesarchiv R 2/8708, o. D., S. 5.

²⁶ Vgl. unten die Förderung der Segelflugvereine oder des Göppinger Flugplatzes.

Diese Zielsetzung der Sicherung des technischen Wissens fand zumindest offiziell ihre Begrenzung in den Bestimmungen des Versailler Vertrages, der das zum Fliegen benötigte Material wie Treibstoffe, Werfthallen und Motoren zur Verwertung freigab²⁷, den Handel mit Flugzeugteilen verbot²⁸ und lediglich 100 Flugzeuge in ganz Deutschland zur Seeminensuche²⁹ erlaubte. Diese Bestimmungen traten zwar erst im Januar 1920 in Kraft, doch war seit der Kapitulation im November 1918 unklar, wie die Alliierten mit der Luftfahrt in Deutschland umgehen wollten. Die Verhinderung der militärischen Luftfahrt sollte zwar im zivilen Bereich nie vollständig erreicht werden, doch die resultierende Unsicherheit reichte, um das Flugwesen im provisorischen Zustand zu halten; zwar blieb der Anschluss Stuttgarts und damit des Südwestens an das deutsche Flugstreckennetz erhalten, war jedoch insgesamt von geringer Nutzungsintensität. So hatte der Weltkriegsflieger Paul Strähle mit einem Flugzeug eine direkte Verbindung vom Cannstatter Exerzierplatz nach Friedrichshafen aufgebaut und flog auch nach Nürnberg, vorrangig zur Postbeförderung³⁰. Diese Fluggesellschaft arbeitete jedoch so unwirtschaftlich, dass sie bald eingestellt werden musste³¹. Weil sich die Regionalfluggesellschaften am Markt nicht halten konnten³² und zu Beginn der 1920er Jahre nicht absehbar war, wie sich die zivile Fliegerei in Zukunft entwickeln würde, mussten nach dem

²⁷ Friedensvertrag von Versailles, Artikel 169: *Binnen zwei Monaten nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrags sind die deutschen Waffen, Munitionsvorräte und das Kriegsggerät einschließlich jeden Flugabwehrgerätes, die in Deutschland über die zugelassenen Mengen hinaus vorhanden sind, den Regierungen der alliierten und assoziierten Hauptmächte zur Zerstörung oder Unbrauchbarmachung auszuliefern.* Text zitiert hier und im Folgenden nach: Der Friedensvertrag von Versailles nebst Schlußprotokoll und Rheinlandstatut sowie Mantelnote und Ausführungsbestimmungen, Berlin 1925. Damit verbunden war der Streit um Entschädigung für die zerstörten Betriebsmittel, die durch eine Einmalzahlung 1926 gelöst werden konnte. HStA Stuttgart E 130b Bü 3668, 1.6.1926.

²⁸ Friedensvertrag (wie Anm.27) Artikel 201: *Während einer Frist von sechs Monaten nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrags ist die Herstellung und Einfuhr von Luftfahrzeugen und Teilen solcher, ebenso wie von Luftfahrzeugmotoren und Teilen von solchen für das ganze deutsche Gebiet verboten.*

²⁹ Friedensvertrag (wie Anm.27) Artikel 198: *Deutschland darf während einer nicht über den 1. Oktober 1919 hinausgehenden Frist eine Höchstzahl von einhundert Seesflugzeugen oder Flugbooten unterhalten, die ausschließlich zum Suchen von Unterseeminen verwendet werden und mit der hierzu nötigen Ausrüstung versehen sein dürfen, aber keinesfalls mit Waffen, Munition oder Bomben irgendwelcher Art.*

³⁰ Lothar ZOBEL, Zum 25jährigen Bestehen der Flughafen Württemberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung, vormals Luftverkehr Württemberg Aktiengesellschaft, Stuttgart 1949, S. 5.

³¹ NOWARA (wie Anm.4) S.204.

³² Vgl. zur Geschichte der Fluggesellschaften zwischen 1919 und 1925 ZOBEL (wie Anm.30) S.14–15. FUNK, Böblingen (wie Anm.10) S.44, 47. Darunter der neu gegründete Schwäbische Luftdienst, die sich aber ebenso nicht durchsetzen konnte. HStA Stuttgart E 130b 3670, quad. 106, 23.11.1921.

Inkrafttreten des Versailler Vertrages alternative zivile Nutzungskonzepte für die Nutzung der Flugplätze entwickelt werden.

Die Zeit von 1920 bis 1925: Zivile Nutzungskonzepte und Flughäfen ohne Flugzeuge

Weil der Versailler Vertrag den Luftverkehr stark beschränkte und im Süden Deutschlands zeitweise zum Erliegen brachte sowie die wirtschaftliche Perspektive für den Flughafen Böblingen unter den Bedingungen des Versailler Vertrages nicht gegeben waren wie das Beispiel Strähle gezeigt hat, mussten alternative Verwendungsmöglichkeiten für den Flugplatz gefunden werden. Zwar war offensichtlich, dass diese Bestimmungen allein schon aus wirtschaftlichen Gründen nicht lange aufrechtzuerhalten waren, wenn das Deutsche Reich die Reparationsforderungen auch nur im Ansatz bedienen können sollte. Doch wie lange das ausgesprochene Flugverbot dauern würde, war Anfang der 1920er Jahre völlig offen³³.

Die Stadt Böblingen war schon bald entschlossen am Erhalt des Flugplatzes festzuhalten, um die Zukunftstechnologie Fliegen nicht aufzugeben, ging damit doch ein Standortvorteil für die hiesige Industrie einher und bot sich so eine Möglichkeit, der Stadt Böblingen gegenüber den Industrieansiedlungen in der Region weitere Vorteile zu verschaffen. Aber nicht nur die kommunale Ebene, auch auf der ministerialen wurde der Wert des neuen Industriezweiges erkannt und die Gemeinde z. B. in ihren Auseinandersetzungen mit den Reichsministerien und den alliierten Kommissaren unterstützt. Das Wirtschafts- wie das Finanzministerium befassten sich auch in den 1930er Jahren intensiv mit dem Flugwesen und beteiligten sich an der Entwicklung des Flugwesens.

Böblingen wollte den Flugplatz zwischennutzen, um ihn dadurch langfristig erhalten zu können und ihn für die Wiederaufnahme eines regulären Flugbetriebs vorzuhalten. So diskutierte man zunächst über die Belegung der Gebäude mit armen Familien aus Böblingen, was aber nur kurzzeitig geschah, weil damit die Nutzung des Flugplatzes gefährdet schien³⁴. Erfolgsversprechender schien dagegen die Option, auf dem Flugplatz Industriebetriebe anzusiedeln. Dies war vor allem aus zwei Gründen vorteilhaft, zum einen eröffnete das benachbarte Werk der Daimlermotorengesellschaft die Möglichkeit, Synergieeffekte in der Konstruktion von Flugzeugmotoren zu nutzen, zum anderen war auf dem Flugplatz ausreichend Platz für die Ansiedlung größerer Industriebetriebe vorhanden³⁵.

³³ Zu den genauen Bestimmungen des Versailler Vertrages, seine Auswirkungen auf Flugzeugbau und Flugverkehr sowie der Revision der Bestimmungen vgl. ZOBEL (wie Anm. 30) S. 5.

³⁴ Bundesarchiv R 2/8708, 18. Juni 1919.

³⁵ *Da die Auto-Industrie so eng mit der Flugzeugindustrie verbunden ist, dass es, wie bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Sindelfingen lange Zeit üblich, möglich wäre, nebenbei Flugzeuge zu reparieren und neu zu bauen.* Bundesarchiv R 2/8708, 2. August 1920.

Stimmen aus den Nachbargemeinden Sindelfingen und Dagersheim³⁶ sowie der Flugplatzeigentümer, das Reichsschatzamt, das spätere Reichsfinanzministerium, wollten die Freifläche landwirtschaftlich nutzen³⁷, um so dem Nahrungsmittelmangel abzuhelpfen. Dies hätte aber sowohl die Aufgabe des Flughafens erfordert, als auch die bereits geleisteten Investitionen zerstört, weshalb diesen Plänen von Seiten der Stadt und dem württembergischen Wirtschaftsministerium Absagen erteilt und die Notwendigkeit des Erhalts des Flugplatzes durch die Stadtverwaltung immer wieder vor Augen geführt wurden³⁸. Nicht zuletzt geschah das Festhalten am Flughafen wohl auch deshalb, weil *in letzter Zeit [...] nun wiederholt Landungen ausländischer Flugzeuge auf dem Flugplatz Böblingen stattgefunden haben und daher seien die Hoffnungen zu bestärken, daß es doch noch gelingen könnte, den Flugplatz Böblingen für den internationalen Flugverkehr zu sichern*³⁹.

Allerdings war die Politik der Industrieansiedlung entgegen der Erwartungen und Hoffnung nicht von langfristigem Erfolg gekrönt, von mehreren auf dem Böblinger Flugfeld eingerichteten Firmen bestand nur eine lange genug, um überregionale Bedeutung zu erlangen: die Leichtflugzeugwerke von Hanns Klemm⁴⁰.

Dieses Unternehmen entwickelte sich rasant, da in Württemberg wie im gesamten Reichsgebiet das „Flugfieber“ ausgebrochen war und die Nachfrage nach günstigen Klemm-Flugzeugen, die sich auch Privatpersonen leisten konnte, sprunghaft anstieg. Wer nicht in Eigenarbeit ein Leichtflugzeug bauen konnte⁴¹, griff auf die Klemm'schen Fabrikate zurück. Diese enorme Nachfrage sorgte dafür, dass die Firma bald nach ihrer Gründung profitabel arbeitete und expandieren konnte.

Neben den Klemmwerken waren vornehmlich Unternehmen aus dem Automobilbereich auf dem Böblinger Flugplatz tätig, alle aber nur mit geringem Erfolg.

³⁶ *Die Gemeinde begrüsst es mit aber mit Freuden, dass der Flugplatz jetzt wieder der Gemeinde zur Verfügung gestellt werden soll.* Bundesarchiv R 2/8708, 8. Juli 1919.

³⁷ So meldete Anfang 1920 der Landwirtschaftslehrer und Tierzuchtinspektor Kienle aus Rottweil beim Reichsschatzministerium, die Freifläche sollte unbedingt zur Lebensmittelproduktion genutzt werden: *Das Gelände ist in seiner ganzen Ausdehnung zum Ackerbau geeignet und eignet sich besonders zur intensiven Produktion von Gemüse und Getreide. Es wäre deshalb eine Weiterbenützung als Schafweide oder Ziegenweide geradezu ein Verbrechen an der Brotversorgung der Allgemeinheit. Vom volkswirtschaftlichen Standpunkt, wie vom landwirtschaftlichen technischen Standpunkt aus, sollte auf der 15 km von der Grossstadt entfernten Fläche Ackerbau betrieben werden.* Bundesarchiv R 2/8708, 3. Februar 1920.

³⁸ Es sei gänzlich unverständlich, dass *überhaupt daran gedacht wird, denselben wieder in Ackerland umzuwandeln* und dass die Stadt nicht ein Vorkaufsrecht für *den Grund und Boden [der] von hiesigen Einwohnern stammt* erhalte. Bundesarchiv R 2/8708, 28. Februar 1921.

³⁹ Bundesarchiv R 2/5590, 13. Oktober und 21. Oktober 1921.

⁴⁰ Vgl. zur Firma und dem Folgenden Fußnote 15.

⁴¹ Wie beispielsweise der Flugverein Aka-Flieg auf dem Böblinger Flughafen oder die Segelsportgruppe Nellingen vgl. unten.

Die Firma Libelle⁴², die über ein Gründungskapital von 3 Millionen Reichsmark verfügte, versuchte wie die Schwäbischen Hüttenwerke GmbH (SHW)⁴³, deren Stammkapital 30 Millionen Mark betrug, eine eigene Automobil- bzw. Motorenproduktion aufzubauen, nachdem die Errichtung einer Stahlformgießerei schon frühzeitig gescheitert war⁴⁴. Die technischen Anforderungen bei der Konstruktion von Automobil- und Flugzeugmotoren waren vergleichbar, so dass diese Projekte auf dem Böblinger Flugfeld erfolgversprechend schienen. Zudem bot der Flugplatz den benötigten Raum zur Anlage der Fabrikhallen und eine günstige Verkehrsanbindung im Großraum Stuttgart. Durchsetzen konnte sich keine dieser Firmen, vor allem, weil man den Investitionsbedarf unterschätzte, der nach der Währungsstabilisierung nach 1923 deutlich zugenommen hatte. Im Flugzeugbau, der rund 30 Jahre später als der Automobilbau begonnen hatte, waren die Markteintrittsschranken noch nicht so hoch, was den Erfolg der Unternehmen begünstigte.

Keine Alternative zur fliegerischen Nutzung – die Wiederaufnahme der Luftfahrt

Die gescheiterten bzw. wirtschaftlich wenig erfolgreichen industriellen Ansiedlungsprojekte auf dem Gelände des Flughafens brachten der Kommune Böblingen langfristig keinen Erfolg; es zeigte sich sogar, dass die visionäre Industrialisierungsstrategie sich als nicht dauerhaft erwies. Eine Alternative zur Wiedereröffnung des Flugplatzes gab es auf lange Sicht nicht. Gelingen konnte dies freilich erst in dem Moment, als die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen günstig genug waren.

Wie schon 1915 und 1918 sprachen für den Flughafenstandort Böblingen die bereits geleisteten Investitionen⁴⁵, weshalb sich im November 1924 eine neue Betreibergesellschaft, gründete, die Luftverkehr Württemberg AG, kurz Luwag⁴⁶. Diese organisierte den Luftverkehr auf dem Flugplatz und baute das Flugfeld zum

⁴² Bundesarchiv R 2/8708, 27. Mai 1920. Hinter der Firma stünde *schwedisches Kapital* über das die *Svenska Handelsaktienbolaget* Auskunft geben könne. Bundesarchiv R 2/8708, 21. August 1920. Das Gründungskapital betrug 3 Millionen Reichsmark.

⁴³ Vgl. zum Folgenden Uwe FLIEGAUF, Die Schwäbischen Hüttenwerke zwischen Staats- und Privatwirtschaft. Zur Geschichte der Eisenverarbeitung in Württemberg (1803–1945) (Stuttgarter historische Studien zur Landes- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 9), Stuttgart 2007, zugleich phil. Diss. Hohenheim 2006; DERS. Der Volkswagen wäre nicht mehr nötig gewesen: Das Autoprojekt der Schwäbischen Hüttenwerke in Böblingen, in: Momente, Heft 2 (2003) S. 4–10.

⁴⁴ FLIEGAUF (wie Anm. 43) S. 274, S. 390f.

⁴⁵ HStA Stuttgart E 130b 3670, quad. 173: *durch Ingebrauchnahme des modernen und in jeder Beziehung durchaus einwandfreien Flugplatzes in Böblingen*.

⁴⁶ Die Gründung erfolgte am 15. November 1924 mit einem Gründungskapital von 1 Million Mark; ZOBEL (wie Anm. 30) S. 5.

Landesflughafen Stuttgart-Böblingen um. Ab dem 20. April 1925⁴⁷ verfügte Böblingen über ein recht verzweigtes Streckennetz, das Stuttgart mit der Schweiz, Ost- und Norddeutschland verband. So waren die folgenden Linien die Achsen des süddeutschen Flugverkehrs: Berlin – Leipzig – Stuttgart mit Anschluss nach Basel – Genf – Lyon – Marseille. Stuttgart – Frankfurt a. M., Stuttgart – München. Hamburg – Frankfurt a. M. – Stuttgart – Zürich. München – Stuttgart – Baden-Baden – Mannheim. Karlsruhe – Stuttgart⁴⁸.

Auch wenn die einzelnen Verbindungen nicht an jedem Tag und zum Teil auch nicht mit dem Flugzeug bedient werden konnten, sondern auf das Auto zurückgegriffen werden musste, erwies sich der Flugverkehr von Böblingen aus als voller Erfolg. Über die Jahre entwickelten sich die Passagierzahlen und Frachtmengen positiv. Von 1.416 Flügen im Jahr 1925 auf 6.679 Flüge im Jahr 1935⁴⁹, die Zahl der An- und Abflüge stieg im gleichen Zeitraum von 9.500 auf über 166.000⁵⁰. Wurden 1925 insgesamt 4.000 Fluggäste abgefertigt, waren es zehn Jahre später schon 26.000⁵¹. Vor allem für die Luftpost war der Standort Böblingen wichtig, konnte doch auf diesem Weg der Großraum Stuttgart an den schnellen Postverkehr, ab 1933 an das Nachtflugnetz⁵² (nach Frankfurt a. M.) und 1934 auch an Südamerika und Fernost⁵³, angeschlossen werden. Das Luftpostaufkommen stieg von 1,8 t im Jahr 1925 auf 89,8 t im Jahr 1935, parallel dazu erhöhte sich die beförderte Fracht von 36,5 t 1925 auf 500 t zehn Jahre später⁵⁴.

Dieser rasante Aufschwung des Landesflughafens speiste sich einerseits aus der Flugbegeisterung der Bevölkerung und der schnellen Städteverbindungen, es war aber auch die Werbestrategie der Luwag, die diesen Erfolg beförderte. So verfolgte die Luwag eine moderne Werbestrategie, um auf ihren neuen Landesflughafen aufmerksam zu machen. Sie veranstaltete Preisausschreiben, Rekord- und Langstreckenflüge und ließ Böblinger Kinder gegen ein nur symbolisches Entgelt kurze Strecken mitfliegen. Und auch die ferne Welt kehrte mit der Einrichtung des Flughafens in Böblingen ein, so wurden Mitbringsel der Piloten im Schulunterricht verwendet, z. B. Palmzweige oder Südfrüchte⁵⁵. In diese Werbestrategie passte

⁴⁷ Vgl. Einladungskarte zur offiziellen Eröffnung des Flughafens in HStA Stuttgart E 130b 3670, quad. 194.

⁴⁸ Vgl. ZOBEL (wie Anm. 30) S. 8–9. Die Tagesverbindungen im Vergleich 1925–1935 bei ZOBEL (wie Anm. 30) S. 15. Vgl. auch Von Böblingen in die Welt – Die Flugverbindungen, in: Stadt Böblingen (wie Anm. 15) S. 16–18.

⁴⁹ ZOBEL (wie Anm. 30) S. 14.

⁵⁰ Ebd., S. 17.

⁵¹ Ebd., S. 14. Etwas höhere Zahlen bei NOWARA (wie Anm. 4) S. 204.

⁵² HStA Stuttgart E 130b 3670, quad. 453, 1.3.1933.

⁵³ ZOBEL (wie Anm. 30) S. 14.

⁵⁴ Ebd.

⁵⁵ *Allerlei Anschauungsmaterial direkt aus Spanien [mitbrachte]: einmal ein über 3 Meter langes Palmblatt, das er an den Tragflächen befestigt hatte, einmal einen Ast von einem Zitronenbaum mit Früchten und Blüten, einmal einen Fruchtast der Dattelpalme, einmal ein*

auch, dass auf dem Böblinger Flugplatz zahlreiche Flugschauen⁵⁶ mit Weltkriegshelden stattfanden, die durch Deutschland zogen und mit ihren fliegerischen Kunststücken das Publikum begeisterten. Der bekannteste Flieger, der in Böblingen gastierte, war Ernst Udet⁵⁷ mit seinen gewagt-akrobatischen Flugnummern⁵⁸. Solche Flugschauen zählten zum attraktiven Portfolio der Flughäfen und waren letztlich bis zum Unglück in Rammstein 1988 selbstverständlicher Bestandteil der Kommunikationsstrategie von Flughäfen.

Der Segelflug als Ausdruck der Flugbegeisterung

Das Fliegen übte ein solch große Faszination aus, dass sich Mitte der 1920er Jahre auch Jugendliche und junge Erwachsene vom „Flugfieber“ anstecken ließen und Möglichkeiten suchten, selbst „in die Luft zu gehen“. Diese Flugbegeisterten fanden sich meist unter der Anleitung von Flugpionieren zusammen, um gemeinsam Segelflugzeuge zu konstruieren, zu bauen und Flugplätze anzulegen, um dort ihre Konstruktionen zu erproben.

Das Segelfliegen war ideal geeignet, um den Nachwuchs an das Fliegen heranzuführen. Die Flugsportbegeisterten fanden sich in Segelflugvereinen zusammen, um dort gemeinsam das nötige fliegerische Können zu erwerben und Flugstunden zu absolvieren, ohne selbst über allzu große finanzielle Mittel verfügen zu müssen⁵⁹. Denn die Investitionskosten der Vereine waren verhältnismäßig gering, da die Flugzeuge entweder selbst gebaut oder auch gemeinsam finanziert wurden, so dass recht niedrige Anschaffungs- und Betriebskosten zu leisten waren. Diese Flugzeugtypen konnten auch auf gemähten Wiesen starten und landen und benötigten kein ausgebautes Flugfeld. Schon vor der uneingeschränkten Wiederzulassung des kommerziellen Fliegens⁶⁰ wurde das fliegerisch technische Wissen in

großes Stück Rinde der Korkeiche. Bericht Kommentar zu Flughafen Böblingen 1925 bis 1938 von Karl Bauer aus der Sammlung Sostmann (wie Anm. 71).

⁵⁶ Als Programm wurde am deutschen Fliegertag am 1. und 2. August 1925 geboten: *Passagier-Flüge / flieger-Ehrung / Rundflüge Sonntag Sturz- und Kunstflüge / Fallschirm-Absprünge / Großes Brillantfeuerwerk*. HStA Stuttgart E 130 b Bü 3670, 19.7.1925; vgl. auch die Landung des *Ozeanfliegers, Chamberlain, am 15. Juni 1927 mit einem einmotorigen Sportflugzeug*. ZOBEL (wie Anm. 30) S. 12; Erwin FUNK, *Schauflüge, Fliegertage*, in: KLÄGER (wie Anm. 10) S. 85–89; KENS (wie Anm. 19) S. 122–127; FUNK, Böblingen (wie Anm. 10) S. 70.

⁵⁷ FUNK, *Schauflüge* (wie Anm. 56) S. 88.

⁵⁸ Auch das Staatsministerium erhielt Eintrittskarten, das *davon gerne Gebrauch* machte. HStA Stuttgart E 130 b Bü 3670, quad. 216 a.

⁵⁹ So die Aka-Flieg, die Akademische Fliegergruppe, die seit 1924 in Böblingen agierte. Vgl. dazu Erwin FUNK, *Die Anfänge der Sportfliegerei in Böblingen*, in: KLÄGER (wie Anm. 10) S. 80–84. FUNK, Böblingen (wie Anm. 10) S. 30–34.

⁶⁰ Mit dem Pariser Luftfahrtabkommen 1926. *In den Pariser Vereinbarungen ist im wesentlichen folgendes erreicht worden: Alle Beschränkungen im Typenbau von Flugzeugen*

solchen privaten Vereinen weitergegeben. Diese Vereine standen allerdings unter der Beobachtung ausländischer Offiziere, denn diese fürchteten, dass diese Vereine zur Remilitarisierung des Flugsports eingesetzt werden könnten⁶¹.

Ein charakteristisches Beispiel für die Zusammenarbeit von örtlichen Vereinen und der Stadtverwaltung ist Bad Waldsee. 1929 fanden sich der örtliche Fremdenverkehrsverein und die Stadtverwaltung zusammen, um einen Großflugtag zu veranstalten, der Touristen in die Stadt locken sollte. Die Stadtverwaltung trat an den Segelfluggpionier Wolf Hirth heran, der als bekanntester württembergischer Flieger galt, bestens vernetzt war und auch den Württembergischen Luftfahrtverband mit ins Boot holte⁶². Wie auch auf dem Flughafen in Böblingen, waren diese Schauluftveranstaltungen wichtig für die Gemeinden, um auch im Fremdenverkehr attraktiv zu werden. Während nach Böblingen Zehntausende kamen, erreichte Waldsee immerhin noch die Marke von rund 6.000 Zuschauern, die der Stadt nicht nur Einnahmen brachten, sondern die Stadt für touristische Zwecke bekannt machen sollte, so dass auch in den folgenden Jahren von einem positiven Werbeeffect durch den Flugtag gesprochen werden konnte⁶³.

In Nellingen war Max Gall, ein ehemaliger Weltkriegsflieger, der Gründer des Flugplatzes⁶⁴. Denn um ihn herum fanden sich 1923 einige Flugsportbegeisterte zusammen und bauten mit Hilfe Wolf Hirths ein erstes Segelflugzeug, das sie in Mühlhausen an der Würm ausprobierten⁶⁵. In den folgenden Jahren wurden weitere Flugzeuge gebaut und auf Flugtagen vorgeführt⁶⁶. Fliegen konnte man in Nellingen aber selbst nicht, nur vereinzelt landeten auf der Nellingener Mark einzelne Flugzeuge, ein dauerhafter Flugbetrieb konnte sich aber trotz des Engagements der Segelflugfreunde in Nellingen nicht etablieren. Die Nellingener Flugschüler wichen

und Luftschiffen sind weggefallen. 2. Die freie Betätigung im Sportsflug ist gewährleistet [...] Die Betätigung der Reichswehr und Marineangehörigen im Sportsfliegen ist nach wie vor ausserordentlich eingeschränkt. Vgl. zu den Verhandlungen und Gesetzestexten HStA Stuttgart E 130b Bü 3668, quad. 253 a.

⁶¹ Berichte, nach denen in Stuttgart-Böblingen eine *verkappte Militärfliegerei* stattfindet, bestätigten sich nicht. Vor dem Hintergrund des Rapallovertrages sind solche Gerüchte und Vorwürfe allerdings erklärbar. Insgesamt sprechen aber die zentrale Lage des Flughafens und die große Bevölkerungsdichte in Stuttgart und Böblingen dagegen. Vgl. dazu HStA Stuttgart, E 130b Bü 3670, quad. 385. Zu Rapallo und den Auswirkungen auf die internationalen Beziehungen vgl. Stephanie SALZMANN, *Great Britain, Germany, and the Soviet Union. Rapallo and after 1922–1934*, Woodbridge 2015.

⁶² Sport- und Segelflieger-Club Bad Waldsee-Reute e. V. (Hg.), *Bad Waldsee und seine Flieger. 75 Jahre Fluggeschichte in Bad Waldsee 1929–2004*, Bad Waldsee 2006, S. 15.

⁶³ Ebd., S. 19.

⁶⁴ Fliegergruppe Nellingen e. V. (Hg.), *70 Jahre Luftsport in Nellingen*, Nellingen 1994, S. 30–31.

⁶⁵ Ebd.

⁶⁶ Ebd.

auf den 1928 neugeschaffenen Flugplatz Kirchheim/Teck⁶⁷ aus, um dort ihre neugebauten Flugzeuge auszuprobieren. Eingerichtet wurde der dortige Flugplatz durch die Segelflugfreunde der Umgebung, die Starts fanden am abfallenden Hang statt. In den 1930er Jahren wurden schließlich Gebäude errichtet und ein Schlepplift für den Start der Segelflugzeuge installiert. 1934 wurde der Platz erheblich erweitert, 1935 erfolgte die Einrichtung einer Segelflugschule. Bis 1939 fand ein regelmäßiger Flugbetrieb statt. Während des Krieges wurde das Fliegen in Kirchheim eingestellt, nach dem Krieg unterstand der Platz zunächst alliierter Kontrolle, erst Mitte der 1950er Jahre konnte der Flugbetrieb wieder aufgenommen werden.

Die vorangegangenen Beispiele zeigten, dass in Württemberg das Interesse am Segelfliegen nach dem Ersten Weltkrieg stark stieg und sich durch die Gründung von Vereinen rasch institutionalisierte – in diesem Zusammenhang entstanden auch einige Segelflugplätze, die allerdings zum Teil nur provisorisch, in jedem Fall aber deutlich einfacher ausgestattet waren. Der wichtigste Förderer des württembergischen Segelflugsports war ohne Zweifel der Flugpionier Wolf Hirth⁶⁸, der auf dem Gelände des Hornbergs die Einrichtung der Segelflugschule des Württembergischen Luftfahrtverbandes initiierte⁶⁹. Für 99 Jahre kaufte der Verband das Gelände und errichtete von 1930 bis 1933 die ersten Gebäude der geplanten Segelflugschule. Der erste Leiter der Segelflugschule wurde Wolf Hirth, der nicht nur Fluggeschichte schrieb, sondern durch die Einführung des Schleppbetriebs den Segelflug insgesamt revolutionierte, benötigte man doch nicht länger einen steilen Abhang oder ein Motorflugzeug, um mit seinem Segelflugzeug in die Luft zu kommen. Im Jahr 1937 wurde die Einrichtung zur Reichssegelflugschule erhoben, nach der Zerstörung des Platzes durch alliierte Flugzeuge 1945 wurde die Anlage wieder aufgebaut und bis heute in dieser Funktion genutzt⁷⁰.

Der Höhepunkt der Entwicklung der zivilen Luftfahrt in Württemberg

In der ersten Hälfte der 1930er Jahre erreichte der Ausbau des zivilen Luftverkehrs in Württemberg seinen ersten Höhepunkt. Die Anschaffungs- und Betriebskosten der Flugzeuge und Flugplätze waren im Vergleich zu den Anfangstagen der zivilen Luftfahrt stark gesunken, so dass sich das Fliegen zur echten Verkehrsalternative entwickelte. Geschäftsreisende, Abenteuerlustige und Flugbegeisterte nutzten den Landesflughafen Böblingen – Stuttgart und erreichten

⁶⁷ Zum Segelflugplatz Kirchheim/Teck vgl. Karl BUCK, Luftfahrt an der Teck, Geschichte und Geschichten zur Fliegerei im Land an der Teck 1928–1958, Ulm 2009.

⁶⁸ Zu Wolf Hirth vgl. oben.

⁶⁹ BWLV Segelflugschule und Leistungszentrum Hornberg, in: der adler. Monatsschrift für Luftsport und Luftfahrt. Special: 75 Jahre für den Luftsport 11 (2001) S. 32.

⁷⁰ Ebd., S. 33.

ab 1926 über eine moderne Empfangs- und Abflughalle⁷¹ den Flugplatz. Wirtschaftliche Bedeutung neben dem Personenverkehr hatte für die regionalen Fluggesellschaften in der damaligen Zeit vor allem die Luftfracht bzw. die Luftpost. Die Luweg in Böblingen verzeichnete stetig wachsende Beförderungs- und Frachtzahlen⁷².

Das Vorbild Böblingen beeinflusste auch andere Flugplatzgründungen in der Region. So wurde bereits 1929 in Göppingen begonnen, einen Flugplatz einzurichten⁷³. Der Weltkriegsflieger Eugen Kopp war es, der für die Einrichtung dieses Flugplatzes trommelte. Da er mit dem Gründer der Firma „Omnibusverkehr Hommel“ in Göppingen verschwägert war, hatte er Carl Hommel von der Einrichtung des Flugplatzes auf private Rechnung überzeugen können. Geplant war die Aufnahme eines *Zubringer- und Rundflugdienstes*⁷⁴. Wie in Böblingen oder in Bad Waldsee wurde die Idee von der örtlichen Verwaltung aufgegriffen, erhoffte man sich doch *durch den Betrieb des Flugplatzes eine Stärkung der Wirtschaft und des Fremdenverkehrs*⁷⁵. Die Omnibusfirma konnte den Platz zunächst für vier Jahre pachten, sie erhielt auch Zuschüsse von der Stadt Göppingen, um den Flugplatz herrichten zu können⁷⁶ und einen Flugtag veranstalten zu können, zu dem Flieger mit ihren Maschinen aus ganz Württemberg kamen. Dem Flugplatz fehlte aber noch ein dauerhaft dort stationiertes Flugzeug. Gekauft wurde schließlich ein Leichtflugzeug der Firma Klemm, mit dem Rundflüge um den Hohenstaufen angeboten wurden. Gleichzeitig fand sich eine Gruppe von Segelflugbegeisterten in Göppingen zusammen, die Segelflugzeuge entwickelte, baute und auf dem Flugplatz ausprobierte⁷⁷.

Beim zweiten Flugtag 1932 kamen mehr als 40.000 Menschen nach Göppingen, um die Flugschau zu besuchen⁷⁸. Im gleichen Jahr erfolgte die Vergrößerung des Platzes, 1933 ein weiterer Flugtag, an dem wieder Wolf Hirth, Eugen Kopp, der Württembergische Luftsportverband und ein Geschwader der Deutschen Verkehrsflugschule teilnahmen⁷⁹. Im gleichen Jahr wurde der private Landeplatz zu einem vollwertigen Flugplatz ausgebaut und 1935 in Betrieb genommen⁸⁰.

⁷¹ Vgl. Sammlung Sostmann. Dankenswerter Weise erhielt der Autor Zugang zum Privatchiv von Herrn Sostmann, Böblingen, der seit langer Zeit zur Geschichte des Flughafens Stuttgart-Böblingen forscht und Dokumente sammelt. So auch das Protokoll aus der Niederschrift über die Verhandlungen des Bezirksrats in Angelegenheiten der staatlichen Bezirksverwaltung, 4. Mai 1928, S. 67.

⁷² Vgl. oben.

⁷³ Manfred LUIPOLD, Der Göppinger Flugplatz, in: Hohenstaufen, 13. Folge (1986) S. 180–202, hier S. 180.

⁷⁴ Ebd.

⁷⁵ Ebd.

⁷⁶ Ebd.

⁷⁷ Ebd., S. 182.

⁷⁸ Ebd.

⁷⁹ Ebd., S. 184.

⁸⁰ Ebd., S. 186.

Die damit verbundenen Bauarbeiten wurden bei ihrem Beginn 1933 geheim gehalten, weil solche Anlagen gegen die Bestimmungen des Versailler Vertrages verstießen und der Flugplatz so vor den Alliierten verborgen werden sollte. Zur Tarnung wurde der Göppinger Flughafen als zivile Luftbildstelle ausgegeben. Nachdem der Flugplatz 1935 fertiggestellt worden war, wurden dort Nahaufklärungsstaffeln stationiert⁸¹, die während des Zweiten Weltkriegs an allen Fronten eingesetzt wurden⁸². Der Flugplatz wurde von alliierten Angriffen verschont⁸³, wurde aber im April 1945 durch amerikanische Truppen besetzt⁸⁴ und von diesen weitergeführt.

Auch in Schwäbisch Hall-Hessental⁸⁵ gründete sich schon 1929 eine Flug- und Arbeitsgruppe, die sich ganz dem Flugsport verschrieben hatte. Diese Arbeit war so erfolgreich, dass wohl das Reich unter Anleitung der Flugsportgruppe den Gemeinderat anregte, einen Flugplatz anzulegen⁸⁶. In der Folge kaufte die Gemeinde Gelände und richtete den Flugplatz ein.

Interessenskonflikte – Fliegen, Unternehmen und die Öffentlichkeit

Weil die Fluggesellschaften und Flughafensbetreiber wirtschaftlich erfolgreich und der Betrieb der Flugplätze erfolversprechend war, setzten die Betreiber und die Stadtverwaltungen alles daran, den Flugverkehr zu unterstützen. Dass dabei im dichtbesiedelten Stuttgarter Umland schon bald Interessenskonflikte zwischen den verschiedenen Unternehmen zutage traten, belegt das Beispiel des Growag-Prozesses von 1929⁸⁷. Hintergrund des Konfliktes war die Frage, welche Infrastruktur im Großraum Stuttgart den Vorrang haben sollte, die Personen- und Frachtbeförderung oder die Energieversorgung. Denn der Energieversorger Growag wollte in unmittelbarer Nähe des Landesflughafens Böblingen-Stuttgart Hochspannungsleitungen aufstellen, um den Energiebedarf der Landeshauptstadt decken zu können. Die Luwag befürchtete, dass die hohen Strommasten das Anfliegen des Flugplatzes erschwerten und sich dadurch die Gefahr von Unfällen erhöhen könnte sowie nachts keine Landeanflüge mehr möglich seien⁸⁸. Daher kämpfte die Luwag

⁸¹ Vgl. zur Staffelgeschichte ebd., S. 188 und S. 190.

⁸² Vgl. ebd., S. 192 und S. 194.

⁸³ Ebd., S. 196.

⁸⁴ Ebd., S. 197f.

⁸⁵ Vgl. Steffen MERZ (Hg.), *Die Faszination des Fliegens. Der Würth Flugbetrieb 1966–2011*, Künzelsau 2011, S. 8.

⁸⁶ Michael Sylvester KOZIOL, *Rüstung, Krieg und Sklaverei. Der Fliegerhorst Schwäbisch Hall-Hessental und das Konzentrationslager* (Forschungen aus Württembergische Franken, Bd. 27), Sigmaringen 21989, S. 18.

⁸⁷ HStA Stuttgart, E 130b Bü 3670.

⁸⁸ Ebd., 9. Juli 1929. *Sodann verliest er [der Vorsitzende] das in der ‚Württembergischer Zeitung‘ vom 15. August 1929 veröffentlichte Gutachten des Flugkapitäns Baur über die Gefährdung des Flughafens, in dem ausgeführt ist, dass die Starkstromleitung die Sicherheit*

mit der Böblinger Stadtverwaltung⁸⁹ gegen die Pläne der Growag, die Strommasten in unmittelbarer Flughafennähe aufzustellen.

Nach längeren Verhandlungen, die in eine handfeste juristische Auseinandersetzung⁹⁰ mündeten, wurden die Strommasten zwar aufgestellt, allerdings in anderer Linienführung zum Flughafen und mit geringerer Mastenhöhe, so dass der Flugbetrieb nicht beeinträchtigt wurde⁹¹. Diese Episode zeigt, dass die Fliegerei in Württemberg bereits Ende der 1920er Jahre wirtschaftlich so bedeutsam geworden war, dass sich Konflikte zwischen Flughafensbetreibern und Anrainern ergaben und sich im Fall von Böblingen der Flughafen mit seinen Vorstellungen gegenüber der Growag durchsetzen konnte.

Unfälle und Unglücke

Unfälle und Flugzeugunglücke ereigneten sich in den frühen Tagen des Fliegens recht häufig, nicht selten kamen auch Personen zu Schaden – Piloten, Passagiere und Unbeteiligte am Boden. Aufgrund von technischen Fehlern oder der mangelnden Ausbildung⁹² und Übung der Piloten stürzten immer wieder Maschinen ab, auch in Wohngebieten⁹³ oder mussten notlanden⁹⁴.

des Flugverkehrs schwer gefährdet und dass es unmöglich ist, auf dem Flugplatz Böblingen einen Nachtluftverkehr einzurichten, wenn die Hochspannungsleitung nicht beseitigt wird. Der Vorsitzende führt sodann aus, dass ausser jedem Zweifel eine weitere Entwicklung des Flughafens ausgeschlossen sei, solange die Leitung der Growag bestehe. Insbesondere könne an die Einrichtung eines Nachtluftverkehrs nicht gedacht werden. HStA Stuttgart E 130 b Bü 3670, quad. 385. Dieser wurde 1933 eingerichtet und dazu ein Grundstück enteignet. Die Kosten für die Befuerung wurde von der Luwag und der Stadt Stuttgart aufgebracht. HStA Stuttgart, E 30 Bü 1104, 1. 6. 1933; ebd., E 130 b 3670, quad. 458.

⁸⁹ Vgl. zum Standpunkt des Böblinger Gemeinderats HStA Stuttgart E 130 b Bü 3670, Böblinger Bote vom 2. August 1929.

⁹⁰ Zum genauen Ablauf und Einschätzung der Parteien vgl. HStA Stuttgart E 130 b Bü 3670. Urteil des Verwaltungsgerichtshofes Stuttgart in ebd., quad. 408.

⁹¹ Man mag in der Diskussion um die Errichtung von Windkraftträdern in der Nähe von Funkfeuern und den Streit um die korrekte Entfernung der Windräder von diesen, Ähnlichkeiten entdecken.

⁹² Beispielhaft der Bericht im Böblinger Boten vom 16. Januar 1930: *Der Flugschüler Walter Sauer aus Germersheim von der Fliegerschule Böblingen startete heute Vormittag auf dem Böblinger Flugplatz zu einem 300 km Prüfungs-Ueberlandflug. Seine Route sollte über Frankfurt a. M. führen. Schon in Stuttgart verflog er sich nach Westen.* Um sich zu orientieren ging Sauer tief herunter und blieb im Maxauer Hafen in zwei Papeln hängen und stürzte mitsamt dem Flugzeug in den Rhein. Eine eingeleitete Rettung blieb aufgrund der schweren Kopfverletzungen erfolglos.

⁹³ Vgl. undatiertes Foto *Flugzeugunglück im Wohngebiet*, Sammlung Sostmann (wie Anm. 71).

⁹⁴ Vgl. z. B. den Bericht im Böblinger Boten, 17. Juni 1914. Böblinger Bote, 7. November 1927, Notlandung aufgrund von Benzinmangel, Sammlung Sostmann (wie Anm. 71).

Auch auf dem Böblinger Flugplatz kam es zu mehreren schweren Unglücken⁹⁵, von denen dasjenige vom September 1930 als das schwerste zu bezeichnen ist. An diesem Tag starben bei einem Probeflug für eine große Luftschau vier Menschen, darunter der Leiter der Fliegerschule Böblingen⁹⁶, ein Ingenieur der Firma Klemm sowie die beiden bekannten Piloten Fritz Schindler und Walter Spengler⁹⁷. Über diese Unfälle wurde zwar eingehend berichtet und die Öffentlichkeit nahm entsprechend Anteil daran. Allerdings standen versicherungsrechtliche Fragen im Vordergrund der Diskussion⁹⁸. Darüber hinaus brachte man der neuen Technik aber Vertrauen entgegen – trotz der Unglücke finden sich kaum Stimmen, die das Fliegen aufgrund der Gefahren kritisierten, wohl auch, weil man die Gefahren im Verhältnis zu den Zukunftsaussichten der neuen Technik als vertretbar einschätzte.

Die „Machtergreifung“ 1933 – Rüstung, Militärflugplätze und Bedrohung der zivilen Luftfahrt

Mit dem zunehmenden wirtschaftlichen Erfolg des Flugverkehrs am Ende der Weimarer Republik – dies konnte am Beispiel des ersten Landesflughafens Stuttgart-Böblingen nachgewiesen werden – dominierte die Reichspolitik das folgende Jahrzehnt. Mit der „Machtergreifung“ der Nationalsozialisten entstanden ab 1933 erste Pläne für eine stärkere Rüstung, dies schloss auch den Bereich der Luftfahrt ein. In Württemberg sollten neue Fliegerhorste eingerichtet werden, die so im Land verteilt sein sollten, dass die Flugzeuge die alliierten Flugzeuge bekämpfen konnten. Die verhältnismäßig kleinen Flugplätze sollten dabei einerseits als Operationsbasis dienen und andererseits die Verlegung der Fliegerstaffeln an die Front ermöglichen. Mit der offiziellen Einrichtung der Luftwaffe zum 1. März 1935 wurden nun im ganzen Reich neue Fliegerhorste und Landeplätze angelegt, um im Rahmen der Rüstung die Ausgangslage für den geplanten Krieg zu verbessern⁹⁹.

In diesen militärischen Kontext passte die Errichtung des Flughafens Neuhausen ob Eck ab dem Jahr 1935. Eine bewusst zivil gekleidete Sondierungskommission

⁹⁵ Eine Übersicht findet sich bei FUNK, Böblingen (wie Anm. 10) S. 79–81.

⁹⁶ Zur Fliegerschule vgl. Hermann HUPPENBAUER, Die Fliegerschule Böblingen. Ein Abschnitt deutscher Motorenfluggeschichte, in: KLÄGER (wie Anm. 10) S. 74–79.

⁹⁷ Sport- und Segelflieger-Club Bad Waldsee-Reute e. V. (wie Anm. 62) S. 21.

⁹⁸ Zur Debatte um Notlandungen und die damit verbundenen Zerstörungen von Feldern und Wiesen vgl. HStA Stuttgart E 151/03 Bü 940 232. So ereigneten sich in Württemberg jährlich rund 30 Notlandungen mit einer Flurschadenssumme von rund 100 Reichsmark pro Unfall, den die Piloten selbst *voll ersetzt*[en].

⁹⁹ Vgl. Horst BOOG, Die deutsche Luftwaffenführung 1935–1945. Führungsprobleme, Spitzengliederung, Generalstabsausbildung (Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, Bd. 21), Stuttgart 1982 sowie Karl-Heinz VÖLKER, Die deutsche Luftwaffe 1933–1939. Aufbau, Führung und Rüstung der Luftwaffe sowie die Entwicklung der deutschen Luftkriegstheorie (Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, Bd. 8), Stuttgart 1967.

kam Anfang 1935 in das Dorf Neuhausen und begann mit Grundstücksbesitzern über eine Verpachtung ihrer Grundstücke zur Errichtung eines Fliegerhorstes zu verhandeln¹⁰⁰. Insgesamt übernahm das Reich 93 Hektar Gelände und begann rasch damit, dieses für die Erfordernisse des Flugbetriebs vorzubereiten¹⁰¹. Der Flugplatz sollte erst im Kriegsfall genutzt werden, was eine Geheimhaltung der Baumaßnahmen notwendig machte. Dazu wurde das Projekt als Reichsgutsverwaltung getarnt, während ein Platzlandwirt und zehn Arbeiter einen Teil des Flugplatzes weiterbestellten¹⁰². Diese Tarnung scheiterte, denn die umfangreichen Bauarbeiten – es musste ein Höhenunterschied von 25 Metern ausgeglichen werden, das Gestein konnte teils nur durch Sprengung beseitigt werden und die Baulogistik erforderte ein umfangreiches Schienennetz zum Abtransport des Abraums¹⁰³ – ließen sich nicht dauerhaft verbergen. Schließlich waren diese Bauarbeiten abgeschlossen, das Gelände wurde nun von Trümmern und Geröll befreit, mit Erdreich bedeckt und begrünt¹⁰⁴. Anschließend erfolgte die Errichtung der Gebäude, die eben als Gebäude eines Gutshofes getarnt wurden, indem man die Außenwände in Fachwerktopik errichtete. Zusätzlich wurde die Infrastruktur, insbesondere die Wasser-, Elektrizitäts- und Treibstoffversorgung sichergestellt¹⁰⁵. Auch ein Munitionslager, das ständiger Bewachung bedurfte, sowie eine Flakstellung wurden errichtet. Im Spätsommer 1938 waren diese Baumaßnahmen abgeschlossen und der Flughafen einsatzbereit. Insgesamt waren rund 3 Millionen Reichsmark für die Errichtung des Flugplatzes aufgewendet worden. Noch 1938 wurde der Flugplatz für Übungsflüge benutzt, nachdem sich aber mit der Lösung der „Wochenendkrise“¹⁰⁶ und als Ergebnis der Münchener Konferenz die akute Kriegsgefahr verringert hatte, wurden diese Übungen wieder aufgegeben und der Flugplatz nur noch sporadisch angefliegen¹⁰⁷.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde der Flugplatz Neuhausen ob Eck dann von verschiedenen Einsatzgruppen genutzt, die zunächst im deutsch-französischen Grenzgebiet, dann in Frankreich selbst und schließlich gegen Ende des Krieges im südwestdeutschen Raum operierten¹⁰⁸. Im April 1945 eroberten schließlich französische Truppen den Flugplatz, die anschließend das Flugfeld als Instandsetzungspunkt und als Lagerplatz für Material und Munition nutzten¹⁰⁹. Nachdem die fran-

¹⁰⁰ Hans-Georg STRITZEL, *Flugplatz Neuhausen ob Eck 1935–1963*, Neuhausen [1985], S. 5.

¹⁰¹ Ebd., S. 6.

¹⁰² Ebd.

¹⁰³ Ebd., S. 6 f.

¹⁰⁴ Ebd., S. 8.

¹⁰⁵ Ebd., S. 10 f.

¹⁰⁶ Andreas KRÄMER, *Hitlers Kriegskurs, Appeasement und die „Maikrise“ 1938*, Berlin 2014, zugleich phil. Diss. Würzburg.

¹⁰⁷ STRITZEL (wie Anm. 100) S. 14.

¹⁰⁸ Zur Staffeldgeschichte des Flughafens vgl. ebd., S. 23–41.

¹⁰⁹ Ebd., S. 42.

zösischen Truppen abgezogen waren, verfielen die Bauten des Flugplatzes, zumal die Eigentumsverhältnisse bis 1956 unklar blieben¹¹⁰. Die Gemeinde versuchte, das Gelände zu nutzen und dort Industrie anzusiedeln¹¹¹, um ähnlich wie in Böblingen Entwicklungsperspektiven für das Flugfeld zu erhalten. Durchsetzen konnte sich dieser Plan aber nicht, stattdessen wurde der Flugplatz durch die Bundeswehr wiederaufgebaut und bis zur Wiedervereinigung genutzt¹¹². 1997 wurde der Flughafen zum Sonderlandeplatz erklärt und Gewerbe auf dem Gelände angesiedelt.

Auch in Mengen wurde 1935 ein solcher provisorischer Landeplatz eingerichtet, der 1939 in einen Militärflugplatz umgewandelt wurde. Das ebenfalls geheim gehaltene Vorgehen beim Bau und die spätere Nutzung des Fluggeländes waren mit demjenigen in Neuhausen vergleichbar. In Laupheim und im nahen Rißtissen begannen die Arbeiten 1938, die rund zwei Jahre dauerten¹¹³. 1939 war Rißtissen bedingt einsatzbereit, im März 1940 wurde der Militärflugplatz Laupheim offiziell eröffnet, 1944 aber schon wieder zerstört. Laupheim war nicht nur Heimat einer Nachtjäger- und Zerstörerstaffel, sondern bildete auch die Basis für eine Ausbildungseinheit und Versuchswerkstätten für Hubschrauber von Focke.

In Schwäbisch Hall-Hessental wurde der Flugplatz bereits ab 1936 von der Luftwaffe benutzt¹¹⁴. Auch in diesem Fall ließ sich die von den Machhabern gewünschte Geheimhaltung nicht lange aufrechterhalten. In Hessental stationierte man unterschiedliche Flugstaffeln, die nach dem Beginn des Zweiten Weltkrieges in rascher Folge an die wechselnden Fronten verlegt wurden¹¹⁵. Ab 1944 wurde schließlich am Standort in Hessental im Hasenbühl ein Montagewerk für die Me 262 errichtet¹¹⁶, in dem russische Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter arbeiten mussten¹¹⁷. Im gleichen Jahr wurde der Flugplatz durch einen alliierten Bombenangriff zerstört¹¹⁸, die Häftlinge des nahe gelegenen Konzentrationslagers Hessental (ein Außenlager des KZ-Natzweiler) wurden vermutlich für die Beseitigung der auf dem Flugfeld entstandenen Schäden verwendet¹¹⁹. Nach dem Krieg war der Hessentaler Flugplatz ein Stützpunkt für die amerikanischen Truppen, die den Platz 1994 zurückgaben¹²⁰. Nun wurde der Platz von Segel- und Motorsportfreunden benutzt, heute firmiert der Flugplatz als Adolf-Würth-Airport und ge-

¹¹⁰ Ebd., S. 46–48.

¹¹¹ Ebd., S. 48.

¹¹² Ebd., S. 49–51.

¹¹³ Zu Laupheim vgl. Hans WILLIBOLD, *Der Luftkrieg zwischen Donau und Bodensee. Vorbereitungen, Flugplätze und deren Belegungen, Luftangriffe, Abstürze*, Bad Buchau 2002 sowie Georg SCHENK, *Laupheim, Weißenhorn* 1976.

¹¹⁴ KOZIOL (wie Anm. 86) S. 21.

¹¹⁵ MERZ (wie Anm. 85) S. 8; KOZIOL (wie Anm. 86) S. 26–37.

¹¹⁶ Nähere dazu bei KOZIOL (wie Anm. 86) S. 43–45, S. 62–69.

¹¹⁷ Ebd., S. 63–64.

¹¹⁸ Ebd., S. 53–56, S. 74–91.

¹¹⁹ Ebd., S. 93–97, zu den Arbeitseinsätzen S. 102–118.

¹²⁰ MERZ (wie Anm. 85).

hört dem weltweit tätigen, gleichnamigen Unternehmen, das hier seinen Firmenflugverkehr abwickelt¹²¹.

1936 wurde mit dem gleichen Vorgehen der Militärflugplatz Malmshiem eingerichtet. Auch hier wurde zur Tarnung die Anlage eines Gutshofbetriebs vorgegeben, in der Nacht wurden Pisten angelegt und mit einem Gleisanschluss versehen, der bis nach Renningen geführt wurde, um das für den Flugbetrieb benötigte Material anliefern zu können. Der Flugplatz wurde anfangs militärisch genutzt, aber im Umfeld des Unternehmens Barbarossa aufgegeben¹²².

Besonders betroffen von dieser Rüstungspolitik war der Landesflughafen Stuttgart-Böblingen, der ab 1935 zu einem neuen Fliegerhorst umgebaut wurde. Dazu musste das zivile Flugwesen weichen, da der Flugplatz für dieses bereits zu klein geworden war¹²³. Die Argumente, die gegen den Landesflughafen in Böblingen sprachen, waren die gleichen geblieben, wie sie es nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und Mitte der 1920er Jahre gewesen waren: Negativ schlugen die relativ weite Entfernung nach Stuttgart¹²⁴ und die fehlenden Erweiterungsmöglichkeiten zu Buche¹²⁵, das Erreichen der Kapazitätsgrenze¹²⁶ wie die fehlende Möglichkeit den Flughafen im Instrumentenflug anzusteuern¹²⁷, positiv dagegen, die bereits geleisteten Investitionen, die Nebelsicherheit und der eingeführte Name. Die Anregung zur Vergrößerung des Flughafens Böblingen und schließlich zu dessen Verlegung stammte ursprünglich aus dem württembergischen Wirtschaftsministerium, wurde dann von den anderen Landesministerien rasch aufgegriffen. Denn auch das Finanzministerium war bald bereit, einen Kredit für die Luweg bereitzustellen, wenn diese die Neuerrichtung des Flughafens übernehmen würde. Die Stadt Böblingen wurde hierbei nicht zu Rate gezogen¹²⁸.

¹²¹ Die Geschichte des Flughafens ist in weiten Teilen noch unerforscht und harrt der Aufbereitung.

¹²² Die unendliche Geschichte des Flugplatzes in Malmshiem, in: Leonberger Kreiszeitung vom 15. November 2008.

¹²³ *Der Flughafen dient z. Zt. dem planmässigen Verkehr der Lufthansa, wird von einigen Privatfirmen zum Einfliegen der von ihnen hergestellten Flugzeuge ferner aber auch von der Luftgaureserve 15 zu Ausbildungszwecken genutzt. Er ist überlastet (1935: 166.000 Starts). Das Luftgaulkommando verlangt seit langem Abstellung der Überlastung.* Bundesarchiv R 2/5588, 16. Februar 1937, quad. 21.

¹²⁴ Als Zubringerdienst dienten je drei Omnibusse und Limousinen. ZOBEL (wie Anm. 30) S. 17.

¹²⁵ Die Versuche 1933 den Flughafen zu erweitern, scheiterten am hügeligen Gelände. HStA Stuttgart E 130b 3670, quad. 470, 9. 6. 1933.

¹²⁶ HStA Stuttgart E 130b Bü3 3671, quad. 598, 3. 3. 1936.

¹²⁷ Ebd., Bü 3672, quad. 636.

¹²⁸ Ebd., Bü 3671, quad. 617. Da das Flugfeld an die Luweg für fünf Jahre verpachtet war, konnte der Vertrag nicht mehr verlängert und so die Aufgabe des Standorts rasch erzwungen werden.

Als Alternative boten sich mehrere Standorte in der näheren Umgebung an, darunter die großen Freiflächen auf den Fildern bei Echterdingen¹²⁹. Allerdings waren die projektierten Entwicklungs- und Baukosten immens und stiegen rasch. War man zu Beginn der Planungen noch von Baukosten in Höhe von rund 4 Millionen Reichsmark¹³⁰ ausgegangen, verfünffachte sich die endgültige Summe auf 20 Millionen Reichsmark¹³¹, wobei sich allein der Kaufpreis der Grundstücke auf 5 Millionen Reichsmark¹³² belief, der von der Stadt Stuttgart übernommen werden musste¹³³. Als Kostentreiber des Flughafenneubauprojekts wirkte *im wesentlichen [...] die Schaffung von Start- und Rollbahnen¹³⁴ und durch den Bau einer Umgebungsstrasse neben Reichsbahnverlegung. Hie[r]zu kommt eine offenbar wesentlich reichere Gestaltung der Hochbauten unter Berufung darauf, dass nach dem Willen des Führers der monumentale Ausdruck der neuen Zeit nicht dem rein wirtschaftlichen Gesichtspunkt geopfert werden¹³⁵ dürfe.*

War es der Böblinger Stadtverwaltung bislang gelungen, die Standortentscheidung durch Intervention bei lokalen, regionalen und nationalen Verwaltungsstellen zu beeinflussen¹³⁶, war seit dem Beginn der nationalsozialistischen Herrschaft diese Möglichkeit nicht mehr gegeben. Es war allein das Reichsluftfahrtministerium, das nun über die Verlegung des Landesflughafens entschied¹³⁷. Nachdem zugesichert worden war, dass der neue Flughafen ausschließlich der zivilen Nut-

¹²⁹ Andere diskutierte Standorte waren Stammheim, Münchingen (Militärflughafen), Nellingen. Ruit und Möhringen. HStA Stuttgart E 130b Bü 3671, quad. 598, 3. 3. 1936. Für Echterdingen sprachen die Wetterverhältnisse und die Möglichkeit, den Flughafen im Instrumentenflug anzusteuern. Meteorologisches Gutachten in: ebd., Bü 3672, quad. 663.

¹³⁰ Ebd., Bü 3672. Daher sei Böblingen auch nicht mehr im Nachtflugplan der Luftpost vertreten.

¹³¹ ZOBEL (wie Anm. 30) S. 18. Bundesarchiv R 2/5589, 20. April 1938, R 2/5589, 21. Februar 1939. HStA Stuttgart E 130b Bü 3672, quad. 709.

¹³² Bundesarchiv R 2/5588.

¹³³ ZOBEL (wie Anm. 30) S. 17.

¹³⁴ Die mit rund 550.000 Reichsmark zu Buche schlugen. HStA Stuttgart E 130b Bü 3672, quad. 709.

¹³⁵ Ebd., Bü 3672, quad. 674, 8. 2. 1938. Das Reich sollte den Mehrbetrag übernehmen.

¹³⁶ Vgl. die Eingaben der Stadt bei der Einrichtung des Landesflughafens. Ebd., Bü 3670, 13. November 1924. Allerdings wollte man zuerst noch ein Gutachten eines Flugsachverständigen abwarten.

¹³⁷ Ebd., Bü 3672, quad. 635: *Auf Grund einer Entscheidung des Reichsministers der Luftfahrt hat das Luftkreiskommando V mit dem in Abschrift angeschlossenen Schreiben vom 25. August 1936 Nr. 13391/36 geb. das reichseigene Flughafen Gelände Böblingen für einen Fliegerverband beansprucht und sich grundsätzlich bereiterklärt, die Böblinger Flughafenanlage gegen angemessene Entschädigung zu übernehmen. Der planmäßige Luftverkehr müsste hiernach so rasch wie möglich, spätestens zum 1. April 1938, auf den Flughafen Nellingen verlegt werden. Quad. 636: Der Reichsminister der Luftfahrt hat auf Vorschlag des Befehlshabers im Luftkreis V daher entschieden, dass der Fliegerverband am 1. 4. 1938 nach Böblingen gelegt wird.*

zung dienen würde, engagierten sich Stadt und Land beim Bau des Flughafens, der 1939 schließlich seinen Betrieb aufnehmen konnte¹³⁸.

Als Ausgleich sollten die bestehenden Anlagen in Böblingen wieder als Fliegerhorst genutzt werden. Von dort aus konnten die Kampfflugzeuge mit kurzer Alarmzeit aufsteigen und die Landeshauptstadt effektiv schützen. Vor dem Abzug der Flugzeuge aus Böblingen schützte die Tag- und Nachtjagd die Region effektiv vor alliierten Luftangriffen – allerdings erfolgten im Juli 1944 schwere Angriffe auf die Landeshauptstadt¹³⁹. Nachdem sich allerdings die alliierte Technik, vor allem das Radar, verbessert hatte und die Flak wegen des Kriegsverlaufs rund um Stuttgart abgebaut worden war, trafen neben Stuttgart auch das Böblinger Flughafengelände die alliierten Bomben, die die Anlagen erheblich beschädigten.

Nach Kriegsende entstand auf dem Flughafengelände, das zunächst von französischen Truppen besetzt wurde, eine Fahrzeugreparaturwerkstätte der amerikanischen Armee¹⁴⁰. Mit dieser Umnutzung war offensichtlich, dass in Böblingen keine Flugzeuge mehr starten und landen würden. Die technische Entwicklung war nicht zuletzt aufgrund des Zweiten Weltkrieges so vorangeschritten, dass sich der Flughafen für die leistungsstarken, modernen Maschinen als zu klein erwies. Auch nach dem Abzug der Amerikaner 1992 entschied sich die Stadt rasch, die Fläche städtebaulich zu nutzen¹⁴¹.

Zusammenfassung

Das 20. Jahrhundert war ein Jahrhundert des Fliegens. Kurz nach seiner Erfindung wurde auch in Württemberg mit der zivilen Entwicklung und der militärischen Nutzung begonnen, der Wert und das Potenzial des Fliegens und des Flugsports erkannt und in Form von persönlicher Initiative und industrieller Nutzung rasch im Land verankert.

¹³⁸ ZOBEL (wie Anm. 30) S. 19.

¹³⁹ Vgl. zur Tag- und Nachtjagd vom Fliegerhorst Böblingen Heinz BARDUA, Stuttgart im Luftkrieg 1939–1945 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Stuttgart, Bd. 35), Stuttgart ²1985.

¹⁴⁰ FUNK, Böblingen (wie Anm. 10) S. 132.

¹⁴¹ Vgl. zur Bebauung Zweckverband Flugfeld Böblingen-Sindelfingen (Hg.), Flugfeld Böblingen-Sindelfingen. Willkommen auf dem Flugfeld. Willkommen an Bord, Böblingen ⁶2011. Sowie die vorigen Auflagen für die Entwicklung des Projektes. Zur Geschichte des Flugplatzes Böblingen im 20. Jahrhundert vgl. jetzt auch Daniel KUHN, Vom Flugplatz zum Flugfeld. Geschichte, Herausforderungen, Perspektiven (Beiträge zur Böblinger Geschichte, Bd. 1), Böblingen 2015.

Neben der neuen Technik und der Begeisterung, die in der Bevölkerung schon bald entfacht wurde, begannen Städte und Gemeinden die Vorteile des Fliegens zu nutzen. Sei es als einmalige Werbeveranstaltungen wie Schauflüge, durch die Anlage von Flugplätzen oder durch gezielte Ansiedlung von Firmen, die die neue Technik beherrschten. Mitte der 1920er Jahre begann in Württemberg ein rasanter Expansionskurs, der vor allem den neu gegründeten Landesflughafen Stuttgart-Böblingen Mitte der 1930er Jahre an seine Kapazitätsgrenzen brachte. Die Aufrüstung der 1930er Jahre führte zur Anlage von mehreren Militärflugplätzen, um sich auf den kommenden Krieg vorzubereiten, dazu zählte auch die Verlagerung des Landesflughafens an seinen heutigen Standort. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs sollte sich der Erfolgskurs des Fliegens ungebremst fortsetzen.