

Daniel Kuhn

Vom Flugplatz zum Flughafen

Geschichte, Herausforderungen, Perspektiven



Beiträge zur
Böblinger Geschichte 1

Beiträge zur Böblinger Geschichte I

Vom Flugplatz zum Flugfeld

Geschichte, Herkunft, Gegenwart



Das Gelände des Flugplatzes Böblingen mit der Einsatzstelle der
Fliegerabwehr (FA) Nr. 10

Der Autor

Dr. Daniel Kuhn, geb. 1978, studierte Geschichte, Politikwissenschaft und Volkswirtschaft und ist Lehrbeauftragter an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd. Schwerpunkte seiner Arbeit sind die südwestdeutsche Militärgeschichte sowie Alltags-, Kultur-, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts.

Alle Rechte vorbehalten
© Stadt Böblingen 2015

ISBN: 978-3-928754-57-6

Einleitung

Im Jahr 2015 galt es, ein wichtiges Jubiläum in Böblingen zu feiern; das Gelände, auf dem sich heute der neue Stadtteil befindet, wird seit 1915 genutzt. Die Geschichte des 20. Jahrhunderts war zu wechselhaft, als dass dieses Gelände immer nur dem Flugsport und dem Flugbetrieb zur Verfügung gestanden hätte. Die große Fläche am Rande Böblings wandelte sich unter den Bedingungen des 20. Jahrhunderts zu einem eigenen Stadtteil, der heute ein beliebtes Wohn- und Gewerbegebiet geworden ist.

Es waren vor allem die zwei Weltkriege, die die Geschehnisse des Flugplatzes und der Stadt Böblingen bestimmt haben. Zwar waren die beiden Kriege sehr unterschiedlich in ihrer Ausprägung und ihrer Wirkung – im Ersten Weltkrieg spürte man zwar in Böblingen die Folgen des Krieges, doch »feindliche Truppen« zeigten sich nicht; der Zweite Weltkrieg endete mit der »totalen Niederlage« und der alliierten Besetzung Südwestdeutschlands – doch ergaben sich für die Stadt Böblingen im Hinblick auf ihren Flugplatz ähnliche Konsequenzen. Am Ende beider Weltkriege musste man sich mit ähnlichen Kriegsfolgen auseinandersetzen: Entmilitarisierung, Auflagen durch die Siegermächte, Zerstörung bzw. Abbau der baulichen und technischen Anlagen. Auch bestand in den ersten Jahren nach dem jeweiligen Kriegsende Unsicherheit über die Zukunft, da der Friedensvertrag noch nicht abgeschlossen und umgesetzt war. Vor allem das Thema Konversion bestimmte die zeitgenössi-

schen Debatten: Was sollte man mit den in Kriegszeiten militärisch genutzten Flächen anstellen? Diese Frage stellte sich nach 1918 vor dem Hintergrund von Arbeitslosigkeit und Wohnungsnot. Nach 1945 wurden die Flächen erst einmal für längere Zeit von den US-amerikanischen Streitkräften in Beschlag genommen; was mit ihnen geschehen sollte, wurde zur kommunalpolitischen Aufgabe, als sich die US-Amerikaner 1992 zurückzogen. In beiden Fällen ging es aber darum, Strategien zu entwickeln, die freie Fläche im Besonderen und die Stadt Böblingen im Allgemeinen weiterzuentwickeln und zukunftsfähig zu machen.

Im Folgenden wird diesen kommunalen Entwicklungsfragen nachgegangen. Im ersten Abschnitt werden die Gründe für die Einrichtung des Flughafens Böblingen dargestellt und aufgezeigt, welche Ziele die Stadt Böblingen und das Königreich Württemberg mit der Gründung des Flugplatzes verfolgten. Anschließend werden die Herausforderungen während der Weltkriege deutlich gemacht und dargestellt, wie die Stadt auf diese reagierte, kurz gesagt, wie sich aus den Flächen des ehemaligen Flugplatzes bzw. Flughafens der heute »Flugfeld« genannte Stadtteil entwickelte. Dazu werden aber nicht die einzelnen Schritte der historischen Entwicklung nacherzählt, sondern vielmehr nach Gemeinsamkeiten gesucht, die 1918, nach 1945 und 1990 ähnliche Fragen aufwarfen und Lösungen seitens der Stadt erforderten.

Das Flugzeug – eine neue Kriegswaffe

Am Beginn des 20. Jahrhunderts hatte sich eine Revolution in der Kriegstechnik abgezeichnet. Schon im amerikanischen Bürgerkrieg (1861–1865) wurden den Maschinengewehren ähnliche Waffen eingesetzt, auch eine Vorform des U-Bootes fand sich bereits damals. Im Ersten Weltkrieg sollten diese beiden Waffen eine wichtige Bedeutung bekommen. Zwar war der U-Boot-Krieg kaum erfolgreich, aber als dennoch zukunftsweisende Waffe war diese Teil des Krieges geworden. Gleiches galt für das durch die Gebrüder Wright entwickelte Flugzeug. Bedenkt man, dass erst 1903 ein erster dokumentierter Motorflug glückte, erstaunt die rasante technische Entwicklung der Flugzeuge. Innerhalb von kaum zehn Jahren wurde das Flugzeug so weiterentwickelt, dass es zum einsatztauglichen Kriegsgesetz wurde. Gleichzeitig erkannte man in der Armee rasch die immense Bedeutung des Flugzeugs, so dass schon 1915 die ersten Fliegerstaffeln, die sogenannten Fliegerersatzabteilungen (FEA), eingerichtet wurden. Die Böblinger FEA erhielt die Ordnungsnummer 10.

Es waren drei Gründe, die für die militärische Bedeutung der Flugzeuge sprachen: erstens dienten die Flugzeuge – vor allem – zur Lageaufklärung und zur Erkundung, wo der Feind und in welcher Stärke stand. Zweitens sollten Flugzeuge, aber auch Luftschiffe, den Gegner angreifen und Unruhe und Verwirrung stiften, indem sie überraschend auftauchten und aus der Luft

möglichen Angriffen durch alliierte Flieger mag mitbedacht worden sein. Zwar war es unwahrscheinlich, dass feindliche Flieger Stuttgart erreichen oder größeren Schaden anrichten könnten. Aber die rasche Verbesserung der Technik machte es notwendig, in dieser Zukunftstechnologie Erfahrungen zu sammeln, um so die mögliche militärische Anwendung vorherzusehen und Strategien und Verfahren gegen den Einsatz dieser neuen militärisch genutzten Techniken zu entwickeln. Die doch recht vielen Fliegertoten während des Ersten Weltkrieges im unmittelbar an das gegnerische Frankreich angrenzenden Baden zeigten, wie rasch sich die Reichweite der Flugzeuge und die Gefährlichkeit der mitgeführten Waffen entwickelte.

Der Flugplatz Böblingen während des Ersten Weltkrieges: Im Vordergrund die Flugzeuge der Fliegerersatzabteilung 10, im Bildhintergrund das Rollfeld des Flugplatzes.



Das Kriegsende und seine Bedeutung für den Flugplatz Böblingen

Das Ende des Ersten Weltkrieges kam für die Zeitgenossen überraschend, auch wenn die militärische Lage seit Mitte 1916 ein siegreiches Ende nicht mehr zuließ. Mit dem Waffenstillstandsabkommen vom 11. November 1918 war der Krieg noch nicht beendet, dies geschah erst durch die Ratifizierung des Versailler Vertrages im Januar 1920. In diesem Zeitraum kam es zu Unruhen, an denen das Militär aktiv beteiligt war.

Auch die FEA in Böblingen hatte Anfang November im Zusammenhang mit den im ganzen Land umsichgreifenden revolutionären Aufständen Soldatenräte gebildet und verweigerte die Ausführung der Befehle. Außer Ansprachen, Reden und Protestnoten entfalteten die Angehörigen der FEA allerdings kaum Wirkung. Das war der Situation in Württemberg geschuldet. Hier setzten sich – anders als z.B. in Bayern – an der Spitze des Staates eher gemäßigte Politiker durch, auch die Sozialdemokraten waren kaum radikalisiert. Zudem führte der fast durchweg reibungslose Übergang von der Monarchie zur Republik, das rasche Abdanken König Wilhelms II. – wohl auch weil er keine direkten Nachkommen hatte – und die im weitesten Sinne bürgerliche Regierung zur Beruhigung der politischen Lage. Schon Ende November wurde mit der Demobilisation der FEA begonnen, die Soldaten entlassen, wenngleich eine Stammmannschaft weiter in Böblingen stationiert war.

Anders sah es in der Armee auf nationaler Ebene aus: Dort

tobte Ende 1918 bis 1919 ein offener Richtungsstreit zwischen verschiedenen Fraktionen, die in unterschiedlicher Weise mit dem Kriegsende und den Herausforderungen für das Militär umgehen wollten. Diese Auseinandersetzungen trugen erheblich zur Unruhe in der Armee bei. Schließlich wurde mit der Niederschlagung des Kapp-Lüttwitz-Putsches und dem Rücktritt des Reichswehrministers Günter Noske 1920 der Weg frei für Otto Karl Geßler, der das Reichswehrministerium schließlich wieder in ruhigeres Fahrwasser brachte. Es dürfte aber vor allem der Abschluss des Versailler Friedensvertrages gewesen sein, der – so hart seine Bedingungen auch waren – zur Beruhigung der Bevölkerung beitrug. Es war vor allem der Wunsch nach Frieden, der in dieser ungewissen Zeit dominierte. Erst im Laufe der 1920er Jahre sollte sich die Erzählung vom Versailler Vertrag als unerträgliches Übel für Deutschland ausbilden und festigen.

Die Zeitgenossen schätzten mehrheitlich die nun geltenden Rahmenbedingungen des Versailler Vertrages. Und auch die Armee konnte nun zumindest wieder planen. Da der Versailler Vertrag aber die vollständige Demobilisierung aktiver Einheiten gebot, schwere Waffen und gepanzerte Fahrzeuge verbot, sowie das Vorhalten einer Flotte und außerdem die militärische wie auch die zivile Luftfahrt deutscher Fluglinien untersagte, blieb eine kritische Einstellung zu den Vertragsbedingungen nicht aus. Ja, mancher Soldat fühlte sich durch die Verringerung des Heeres auf 100 000 Mann in seiner Existenz bedroht. Dies wiederum führte auch zu Unruhe innerhalb des Offizierskorps – war doch offen, ob man weiter bezahlt oder entlassen werden

musste –, die erst mit der Umsetzung der Friedensbestimmungen in den Hintergrund trat.

Die FEA beteiligte sich zwar an diesen Auseinandersetzungen, ohne aber eine bestimmende Rolle zu spielen. Spätestens mit dem Erlass vom 28. Dezember 1918, mit dem der militärische Flugbetrieb auf dem Flugfeld eingestellt wurde, war die FEA bedeutungslos geworden. Es fehlte zudem an einfachsten Dingen wie einsatzfähigem Material und Treibstoff, um die Flugzeuge betreiben zu können. Mit dem Inkrafttreten des Versailler Friedensvertrages war der Flugplatz Böblingen auch militärisch nicht mehr interessant, denn mit der Umsetzung des Artikels 202 mussten alle Flugzeuge, aber auch Motoren, Werfthallen und Fotoapparate zur Aufnahme von Luftbildern an die Alliierten abgegeben werden. Nur 100 Flugzeuge durften in ganz Deutschland zur Seeminensuche und zur Rettung Schiffbrüchiger unterhalten werden. Aufgrund dieser rigorosen Bestimmungen war die Zukunft des Flugplatzes Böblingen mehr als offen.

Der Flugplatz Böblingen am Beginn der Weimarer Republik – alternative Nutzungskonzepte, kommunale Politik und der Traum vom Fliegen

Mit dem Ende des Flugbetriebs auf dem Böblinger Flugplatz stellte sich die Frage, wie das Gelände weitergenutzt werden sollte. Konnte und sollte die Fliegerei erhalten werden? Dies bedeutete eine langfristige und kostenintensive Strategie, da seit der Ratifizierung des Versailler Vertrags und seiner dem Buchstaben nach sehr strengen Klauseln unklar war, wann genau wieder mit der vollständigen Zulassung des Flugbetriebs durch die Alliierten zu rechnen war. Sollte also nicht besser Industrie angesiedelt werden und des Flugplatzgeländes zu einem Industriegebiet umgewandelt werden? Grundlage für eine solche Strategie war die Ansiedlung der Daimler-Motoren-Gesellschaft, die schon während des Krieges in Nachbarschaft zum Flugplatz – allerdings auf Sindelfinger Gemarkung – Flugzeugmotoren baute und diese auf dem Flugplatz auch ausprobieren ließ. Zu berücksichtigen war jedoch, dass das Kriegsende zu einem Zusammenbruch der deutschen Wirtschaft geführt hatte. An das vor 1914 wichtige Exportgeschäft, vor allem auch der südwestdeutschen Firmen, konnte so rasch nicht wieder angeknüpft werden. Auch fehlten Arbeiter mit den nötigen Qualifikationen, um einem solchen Projekt zum Durchbruch zu

verhelfen. Ähnlich schwierig war die dritte Option, die Aufsiedlung des Flugplatzes mit Wohngebäuden, die die allgemeine Wohnungsnot in den Jahren der Weimarer Republik mindern sollte. Gerade in Böblingen war der Wohnraum knapp, aber zugleich die Arbeitslosigkeit hoch. Die Vergrößerung des Wohnungsangebots hätte also vor allem durch die Stadt zugunsten einkommensschwacher Bürger geleistet werden müssen, war also wie die übrigen Optionen recht kostenintensiv und zeitlich kaum zu planen. Bürgermeister und Stadtverwaltung entschieden sich für einen Mittelweg und quartierten in die Baracken schließlich unvermögende Bürger ein, langfristig aber entschied man sich gegen die Aufsiedlung des ganzen Flugfeldes. Alle Strategien mussten – so erkannte man schon damals – langfristig angelegt werden, sollten sie erfolgreich sein.

Diese drei Optionen – Flughafen, Industrie, Wohnbebauung – der Stadt Böblingen, wie mit dem Flughafen zu verfahren sei, prägte das ganze 20. Jahrhundert, sie waren es, die im Laufe der Zeit stets verfolgt wurden. Aus der Rückschau wissen wir heute, dass die Errichtung des neuen Stadtteils Flugfeld die erfolgreichste gewesen ist. Allerdings brauchte es dazu Rahmenbedingungen, wie sie erst am Ende des 20. Jahrhunderts vorlagen. Für welche Strategie entschied sich die Stadt Böblingen nun aber zu Beginn der Weimarer Republik?

Weil die Gegebenheiten so unsicher waren, setzte sich in der Böblinger Stadtverwaltung die Erkenntnis durch, dass der Flugplatz unbedingt erhalten werden müsse. Denn das Fliegen als neue technische Möglichkeit versprach eine wichtige Zukunftsoption, wie es der Flugpionier Hellmuth Hirt, von dem gleich

noch die Rede sein wird, formulierte: »Der Luftverkehr wird kommen, sei es nun zuerst als Luftpost oder für irgend einen anderen Verkehrszweck«. Die Dauer bis zur Wiedezulassung des zivilen und des militärischen Flugbetriebs versuchte man zu überbrücken, indem man Teile des Flugfeldes für Unternehmungsgründer und Erfinder bereitstellte, die im weitesten Sinne mit Flugsport und Flugzeugbau zu tun hatten. Heute würde man eine solche Strategie als Einrichtung eines Gründerzentrums für eine neue Hochtechnologie bezeichnen. Diese Vorgehensweise war aber zunächst aus der Not geboren und versuchte aus den Gegebenheiten, das Beste zu machen.

Umgesetzt wurde dieser Weg durch die Initiative von Privatleuten, die dem Flugsport und dem Flugzeugbau sehr verbunden waren. Da die Technologie noch recht jung war, fußte die Weiterentwicklung der Technik auf dem Engagement von Ingenieurern, die zum Privatvergnügen und auf eigene Rechnung Flugzeuge entwickelten, bauten und erprobten. Als die Bedingungen des Versailler Vertrages noch unbekannt waren, versuchte Hellmuth Hirth 1919 den Flugplatz als Ganzes vom Reichsschatzamt, dem späteren Reichsfinanzministerium, zu kaufen, um dort einen »Privatflugbetrieb« einzurichten. Hirth hatte auch deshalb ein großes Interesse am Böblinger Flugplatz, weil er hier seine Flugzeuge und Materialien lagern konnte. Auch versprach sich Hirth dadurch Gewinne, dass er das noch in Böblingen lagernde Material, darunter auch die Flugzeuge, ins Ausland verkaufen wollte, um Devisen zu erlösen und eine wirtschaftliche Grundlage für den Unterhalt des Flugplatzes zu schaffen. Denn Hirth schien es wirtschaftlich nicht

sinnvoll zu sein, mit ehemaligen Militärmaschinen, die er als »Rennpferde« bezeichnete, Passagiere und Luftpost transportieren zu wollen. Dieser Plan scheiterte allerdings an den wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen.

Schlussendlich kam es doch zu einem Rückbau: Nach der Unterzeichnung des Versailler Vertrages wurde eine Interalliierte Kommission eingesetzt, die den Abbruch des militärisch zu nutzenden Materials anordnete, überwachte und durch Privatpersonen durchführen ließ. So wurde hauptsächlich an den Abbruch der Werfthallen gegangen. Die Benzinzapfanlage, die wesentlich für den Erhalt des Flugplatzes war, wurde jedoch nicht von den Alliierten bedroht, sondern sollte durch die Polizei in Cannstatt genutzt werden. Nur unter größten Mühen gelang es der Stadt, diese Apparatur auf dem Flugplatz zu erhalten und der Polizei eine Absage zu erteilen.

Hirth wollte aber nicht nur die Materialien verkaufen, ihm schwebte 1919 nichts weniger vor als den gesamten Luftverkehr in Württemberg zu übernehmen und Böblingen so zum Drehkreuz der südwestdeutschen Luftfahrt zu machen. Die württembergische Verwaltung war zwar wie Hirth der Ansicht, dass der Fliegerei eine große Zukunft bevorstehe, doch wollten sowohl die württembergischen Stellen wie auch das Reich den Flugplatz Böblingen und den Flugbetrieb nicht privatisieren. Man sah den zukünftigen Flugbetrieb – auch aufgrund der Haftungsfragen und der wichtigen Investitionen – allein als staatliche Aufgabe an. Er konnte also mit seinen Plänen die behördlichen Stellen nicht auf seine Seite bringen. Die großen Pläne Hirths versandeten daher.

Eine weitere Bedrohung des Flugplatzes entstand durch die Nachbargemeinden, die den Platz zur Produktion von Nahrungsmitteln verwenden wollten. Die Nahrungsmittelversorgung im Ersten Weltkrieg war desaströs gewesen, und auch nach dem Ende des Weltkrieges herrschte Mangel und Hunger. Das Umpflügen des Flugfeldes schien daher eine naheliegende Alternative zu sein, um den Ballungsraum Stuttgart besser versorgen zu können. Die Stadt Böblingen erteilte diesen Versuchen eine Absage und wusste dabei auch das Reichsschatzamt hinter sich. Damals wie heute hoffte man auf Gewerbesteuer-einnahmen und eine größere regionale Bedeutung. Das konnte eine landwirtschaftliche Nutzung nicht bieten.

Im Frühjahr 1920 begannen sich die Dinge zu klären. Der Versailler Vertrag ließ zunächst und für die kommenden Jahre nicht an den Aufbau eines regulären Flugbetriebs denken, auch die anderen Überlegungen der landwirtschaftlichen oder städtebaulichen Nutzung waren eingestellt worden. Wenn nun aber die Fläche industriell genutzt werden sollte, mussten Firmen aufgetan werden, die sich auf dem Flugfeld niederlassen wollten. Da der Flugzeugbau verboten war, konzentrierte man sich auf Automobilfirmen, die aufgrund des Geländes, des nahegelegenen Daimlerwerkes und der Nähe der Branche zum Flugzeugbau hier angesiedelt werden sollten.

Drei dieser Firmen seien kurz erwähnt: Die Firma »Libelle«, die Autos in Kleinserie produzieren wollte, sowie die der Schwäbischen Hüttenwerke, die an diesem Standort ursprünglich eine Stahlformgießerei und eine Maschinenfabrik betreiben wollten, später auch die Aufnahme einer Auto- und Motoren-

fabrik planen, um ihre Produktpalette erweitern zu können. Die Firma Böblinger Werft AG schließlich, die Nachfolgerin der »Libelle«, mit ihrem Ingenieur Sonnleitner, der in Böblingen lebte, versuchte sich ebenfalls im Automobilbau. Allerdings waren diese Projekte nicht von Erfolg gekennzeichnet, denn die unsichere wirtschaftliche Lage ließ es nicht zu, die für einen Erfolg notwendigen Stückzahlen zu produzieren. Die 1923 um sich greifende Hyperinflation ließ zudem den Geldwert so rasant verfallen, dass Investitionen kaum mehr möglich erschienen. Ebenso waren die Verwaltungshemmnisse ein enormer Standortnachteil, denn die verschiedenen Landes- und Reichsbehörden hatten oft sehr unterschiedliche Vorstellungen und ließen viele Anstrengungen der Stadt ins Leere laufen. Insgesamt wurden nur drei Wagen gefertigt.

Auch war die Infrastruktur des Flugplatzes um 1922 immer wieder Opfer von Demontagen der Flugzeughallen und der flugtechnischen Einrichtungen. Grundlage dafür war der Versailler Vertrag, der den Abbau aller militärtechnischen Technik verlangte. So wurde der Abbau der Böblinger Werfthallen forciert. Privatunternehmer übernahmen den Abbruch und Verkauf der zur Demontage vorgesehenen Teile, nachdem sie sich die entsprechenden Rechte gekauft hatten. Lediglich die Benzinzapfanlage, die zentral für den Erhalt des Flugplatzes war, konnte die Stadt Böblingen – wie schon zuvor – unter größten Mühen erhalten. Diese Entwicklung war ein weiteres Hemmnis für die Industrieansiedlung, waren doch die Montage- und Werkzeughallen doch ein entscheidender Standortvorteil für die geplante Ansiedlung der Industrieunternehmen.

Dennoch war den Konversions- und Ansiedlungsbemühungen durchaus Erfolg beschieden, so quartierten sich auf dem Flugplatz nicht nur die oben erwähnten Industrieunternehmen ein, sondern auch staatliche Stellen wie die Eisenbahnverwaltung, die Ortspolizei und der Zoll, so dass die noch stehenden Gebäude sinnvoll genutzt werden konnten. Auch eine Logistikfirma und die Stuttgarter Baufirma Baresel bezogen ihren Standort hier. Insgesamt gelang es der Stadt rasch, einen Gutteil der freien Flächen zu vermieten und die Infrastruktur des Flugplatzes zu erhalten.

Um die große Fläche des Flugplatzes weiter nutzen zu können – denn die dort siedelnden Unternehmen nahmen nur einen kleinen Teil des verfügbaren Geländes ein – wurde eine weitere Idee umgesetzt: Die Durchführung von Großveranstaltungen. So wurde 1922 das Gauturnfest veranstaltet, außerdem ein Fliegerfest, mit dem man der Bevölkerung den Wert des Flugplatzes und der zivilen Luftfahrt vermitteln wollte. Im Vordergrund dieser Flugtage stand die Erklärung der Funktion des Platzes und der Gebäude, sowie die Vermittlung von Erlebnisberichten einzelner Piloten. Geflogen werden durfte nicht! Erst in den folgenden Jahren, nachdem die Bestimmungen des Versailler Vertrages sich lockerten, wurden auch motorisierte Flüge durchgeführt und Kunststücke gezeigt. Neben den Flugtagen fand 1930 sogar die Damenkunstflugweltmeisterschaft in Böblingen statt. Solche Veranstaltungen zogen mehrere tausend Menschen auf den Flugplatz und komplettierten die Strategie der Stadt, mit Zwischennutzungen das Flugfeld zu erhalten und einen wirtschaftlichen Ertrag zu erzielen.

Ein Versuch, die Versailler Bestimmungen im Hinblick auf die Fliegerei zu umgehen, war die Gründung von Segelsportvereinen und Flugsportgruppen, die zum privaten Vergnügen Segelflugzeuge bauten und nutzten. Auf dem Böblinger Flugplatz sind solche Vereine nachweisbar. Sie wurden auch von staatlichen Stellen unterstützt. Allerdings standen solche Vereine unter ständiger Beobachtung der Alliierten, wie das Vorgesprechen alliierter Offiziere bei unterschiedlichen Behörden belegt. Man war sich auf alliierter Seiten bewusst, dass in ihnen diesen Vereinen das aeronautische Wissen am Leben erhalten und Piloten ausgebildet wurden. Denn wer ein Segelflugzeug fliegen kann, könnte auch motorgetriebene Flugzeuge steuern und so die Bestimmungen umgehen und zur heimlichen Aufrüstung Deutschlands beitragen.

Schon in dieser Phase aber war allen Verantwortlichen auf Böblinger Seite klar: Es gab keine Alternative zur Wiederaufnahme des Flugverkehrs, welche eine günstigere und langfristige wirtschaftlichere Perspektive geboten hätte. Wohnbebauung und Industrieansiedlung waren es wie gesehen nicht.

Der Flugplatz wird zum Landesflughafen Böblingen-Stuttgart

Die vollständige Aufhebung der Versailler Bestimmungen in Bezug auf den Flugverkehr kündigte sich Mitte der 1920er Jahre

an, sie erfolgte dann rasch vor dem Beitritt Deutschlands zum Pariser Luftverkehrsabkommen 1926. Freilich wurde nur die zivile Luftfahrt unbeschränkt wieder aufgenommen.

Dass Böblingen, wie von der Stadtverwaltung erhofft, wieder Standort des – diesmal zivilen – Flughafens für die Region Stuttgart sein würde, war praktisch bis kurz vor dessen Eröffnung im April 1925 offen. Konkurrenz erwuchs ihm aus den Standorten Cannstatter Exerzierplatz, der aber aufgrund seiner nebelanfälligen Lage bald ausschied, und einem Neubau auf den Fildern im Raum Leinfelden. Letzterer wurde nach längerer Diskussion zwischen Verwaltung und Unternehmen aufgrund zu hoher Kosten zugunsten von Böblingen aufgegeben. Damit

Im Vordergrund ein einzelnes Flugzeug, im Hintergrund die auf dem Flugplatz befindlichen Gebäude, darunter die errichteten industriellen Anlagen.



Der neue Landesflughafen Böblingen-Stuttgart wohl mit ins Bild einmontierten Flugzeugen.

war der Weg frei, Böblingen zum Luftfahrtkreuz Südwestdeutschlands zu machen. Schon im November 1924 wurde in Stuttgart eine Luftverkehrsgesellschaft gegründet, die am 17. April 1925 in das Handelsregister eingetragen wurde – also bereits ein Jahr vor dem Beitritt zum Pariser Luftfahrtabkommen –, und den Betrieb des Landesflughafens organisieren sollte. Solche Betreibergesellschaften wurden nicht vom Versailler Vertrag erfasst und konnten daher jederzeit gegründet werden. Allerdings war erst 1924 die wirtschaftliche Perspektive so auskömmlich, dass sich das Unternehmen gründete. Ein Versuch ein paar Jahre früher war bereits gescheitert. Die erste zivile Landung auf dem neuen, nun Landesflughafen Böblingen-Stuttgart genannten Flugplatz, erfolgte schon Ende April 1925.

Bald darauf wickelte die Luwag, ein Akronym für Luftfahrtgesellschaft Württemberg AG, den Flugverkehr am Böblinger Flughafen ab. Die Luwag war also die Flughafenbetrie- bergesellschaft.

Insgesamt wurden Linien von Zürich nach Hamburg, von Berlin nach Zürich, von München nach Darmstadt und von Basel nach Nürnberg, jeweils mit einigen Zwischenstopps, bedient. Allerdings waren diese Reisen im Verhältnis zur Zug- fahrt sehr teuer. Aber wer es sich leisten konnte, hatte ein un- vergessliches Erlebnis, über das mitunter – wohl auch aus Werbezwecken – in der örtlichen Zeitung berichtet wurde.

Auch nach der Neueinrichtung des Flughafens und dem Auf- bau eines regelmäßig beflogenen Streckennetzes, gingen zwei Entwicklungen weiter: Große Flugschauen und Werbeveran- staltungen sollten der ganzen Familie ein Erlebnis bieten und für das Fliegen werben. Außerdem sollte die Ansiedlung von Industrieunternehmen durch Flugpioniere forciert werden.

Die Flugschauen, bei denen Fliegerlegenden aus dem Ersten Weltkrieg nach Böblingen kamen, die damals dank der aufstre- benden Massenmedien jedermann kannte, hatten eine enorme Werbewirkung. Zehntausende aus dem Umland strömten nach Böblingen um Piloten und Flugzeuge zu bestaunen. Auch zur bereits erwähnten Damenkunstflugmeisterschaft strömten die Menschen. Die Fluglinien, die von Böblingen aus die Welt er- schlossen, boten dazu Kindern besondere Vergünstigungen an, denn für den symbolischen Preis von 1 Reichsmark konnten diese einen Rundflug über Flugplatz und Stadt Böblingen machen und die Welt von oben sehen – ein unvergesslicher

Eindruck. Der Flugplatz war also nicht nur Ort des Abschieds und des Wiedersehens, sondern eine – modern gesprochen – Event-Location, die auch für wirtschaftlichen Umsatz in der nach dem Weltkrieg unterfinanzierten Stadt sorgte. So waren diese Veranstaltungen ein wichtiger wirtschaftlicher Baustein für Böblingen.

Die Versuche der industriellen Ansiedlung wurden auch nach Eröffnung des Landesflughafens weiter verfolgt. Vor allem Hanns Klemm ist heute in Böblingen unvergessen, der die zweite Phase der industriellen Entwicklung auf dem Flugfeld prägte. 1926 begann Klemm Leichtflugzeuge zu bauen und sie-

Ein Klemm'sches Leichtflugzeug vor dem Flughafengebäude des Landesflughafens.





Verwaltungsgebäude u. Flughafenhotel

Auch die Errichtung des Flughafengebäudes konnte langfristig die Verlegung des Landesflughafens nicht verhindern.

delte dazu seine kleine Firma auf dem Böblinger Flugplatz an. Hanns Klemm war einer der bedeutendsten Flugkonstruktoren des deutschen Südwestens. Sein Lebenslauf entspricht ganz dem eines zunächst angestellten »Erfindingenieurs«, der gut ausgebildet in seiner Freizeit Materialien und Konstruktionen entwickelt, darunter einen besonderen Leim für die Tragflächenbespannung und interessante Flugzeugkonstruktionen in Leichtbauweise. Dass Klemm Böblingen für die Gründung seiner Firma bevorzugte, ist damit zu erklären, dass er bei Daimler im nahen Sindelfingen der Leiter der Karosserieabteilung gewesen und so schon früh auf den Flugplatz in Böblingen aufmerksam geworden war. Hier fand er alles, was er brauchte,

um seine Firma führen zu können: einen betriebsbereiten Flugplatz, Werks- und Montagehallen, gut ausgebildete Arbeiter und Mechaniker und Unterstützung durch die Stadt Böblingen, die mit einem »Gründerdarlehen« Klemm half, seine Vision einer schwäbischen Flugzeugwerft zu realisieren. Diese Ansiedlung passte ganz hervorragend in die städtische Strategie, durch Industrieansiedlungen den Flugplatz und die örtliche Wirtschaftskraft zu stärken. Immerhin mehrere hundert Menschen arbeiteten in Spitzenzeiten für Hanns Klemm. Allerdings konnte Klemm seine Firma nicht zur der Größe vergleichbarer Flugzeugbauer wie Dornier oder die späteren Münchener Messerschmittwerke ausbauen. Für die Zwischenkriegszeit war die Klemm Leichtflugzeug GmbH aber ein wichtiger örtlicher Arbeitgeber und mit die größte Firma auf dem Böblinger Flugfeld.

Dass der Landesflughafen Böblingen-Stuttgart mit seiner Gründung einigermaßen profitabel war und durch die Luftpostbeförderung Böblingen und Stuttgart mit der Welt verband, ließ die Bedeutung der regionalen Industrieansiedlung nach 1925 zurückgehen, auch wenn die Klemm-Werke ein wichtiges regionales Industrieunternehmen blieben. Beide Nutzungsarten des Flughafengeländes ergänzten sich, waren aber stets getrennt, und es scheint auch kaum Bestrebungen gegeben zu haben, voneinander und miteinander zu lernen. Die Strategie der Stadt Böblingen am Flugplatz festzuhalten, ihn zum Flughafen auszubauen, die Zeit am Anfang der Weimarer Republik zu überbrücken und an der Idee des Fliegens festzuhalten, zeigt, wie vorausschauend die Stadtverwaltung agierte.

Die Verlegung des Flughafens von Böblingen nach Leinfelden und Echterdingen

Aufgrund der positiven wirtschaftlichen Entwicklung des Landesflughafens mehrten sich die Stimmen, die auf eine Verlegung des Landesflughafens drängten. Als Alternative kam dabei nur der einst diskutierte Standort bei Leinfelden in Frage. Allerdings war dieser Mitte der 1920er Jahre, wie bereits erwähnt, an den projektierten Kosten zugunsten Böblingens aufgegeben worden. Nachdem aber Böblingen eindrucksvoll bewiesen hatte, dass der Landesflughafen auf große Nachfrage stieß, vergrößerten sich die Dimensionen, so dass der neue Flughafen größer und damit profitabler geplant werden konnte. Ein weiteres Argument war der Umstand, dass der Standort auf den Fil dern sich etwas näher an der Landeshauptstadt befand. Dies kam auch im Namen des neuen Flughafens, „Stuttgart Süd“, zum Ausdruck. Die Stadt Böblingen versuchte zwar mit allen Mitteln darauf hinzuweisen, dass die Reisezeit vom und zum Flughafen nur unwesentlich länger und kostenlos, es für die Unternehmen außerdem günstiger sei, die bestehenden Einrichtungen auf dem Böblinger Flugfeld zu erweitern, als einen Neubau zu planen. Allein es nützte nichts, ebenso wenig wie die Tatsache, dass die Kosten von geplanten rund 3 Millionen Reichsmark (ohne den Landkauf in Leinfelden von rund 5 Millionen Reichsmark) innerhalb von drei Jahren auf 17,5 Millionen Reichsmark stiegen und damit förmlich explo-

dierten: Die Reichsleitung hielt an dem Vorhaben des Umzugs des Flughafens fest. Mit diesem Plan sollte der zivile Luftverkehr in Böblingen enden und auch die industriepolitischen Entscheidungen der vergangenen zwei Jahrzehnte konterkariert werden. Da die „Flugerprobungsstelle“ ebenfalls auf den neuen Flughafen verlegt wurde, war bis auf die Klemm-Werke keine zivile über die rein technische Ausstattung des militärischen Flugplatzes hinausgehende fliegerische Infrastruktur mehr in Böblingen vorhanden.

Wesentliche Grundlage dieser Entscheidung war die nationalsozialistische »Machtergreifung« im Jahr 1933, in deren Folge die Länder gleichgeschaltet, ein Reichsstatthalter eingesetzt und die Prinzipien der Subsidiarität und der kommunalen Selbstverwaltung aufgehoben wurden. Denn nur aufgrund der kommunalen Selbstverwaltung erklärt sich, dass die Stadt Böblingen durch ihre aktive Industriepolitik und ihre Unterstützung für den Flughafen in einem Zeitraum von über 20 Jahre imstande war, den Flugplatz zu erhalten. Nun aber, als das Reichsluftfahrtministerium „durchregieren“ konnte, fehlten der Stadt die Möglichkeiten, aktiv auf die übergeordneten Verwaltungsebenen einzuwirken, wie dies zuvor sowohl beim Reichsschatzamt, dem Reichsfinanzministerium und vor allem auf regionale Ebene in den Stuttgarter Ministerien gelungen war.

Allerdings wurde der Flugplatz Böblingen nicht ganz aufgegeben. Denn als Militärflugplatz blieb Böblingen ein wichtiger Standort im Rahmen der Aufrüstung und Modernisierung der Waffentechnik sowie für den Zivilschutz im Zweiten Weltkrieg.

Das Flugfeld Böblingen als Militärflugplatz im Zweiten Weltkrieg

Die (Wieder-)Einrichtung des militärischen Flugplatzes schloss den Kreis zur Erstanlage des Flugplatzes im Jahr 1915. Bis 1939 wurde der Flugplatz hauptsächlich zur Ausbildung der Piloten und der Mechaniker genutzt. 1942 wurde eine Flugzeugführerschule auf dem Flughafen angelegt, um die Ausbildung der Piloten zu professionalisieren.

Die während des Krieges in Böblingen stationierten Jagdflugzeuge hatten die wichtige Aufgabe, die Landeshauptstadt Stuttgart vor angreifenden Bombern zu schützen, indem alliierte Fliegerverbände abgewehrt werden sollten. Insbesondere in den ersten Kriegsjahren gelang die »Feindabwehr« sehr gut, weil die Ortungstechnik der alliierten Flugzeuge noch nicht so weit fortgeschritten war und man auf Sicht fliegen musste. Die Alarmzeit war im Verhältnis recht lang, was ein Aufsteigen der Böblinger Jäger und eine effektive Feindbekämpfung ermöglichte. In den ersten Kriegsjahren waren die Schäden in der Landeshauptstadt durch alliierte Bomber auch deswegen überschaubar, da Stuttgart häufig mit umliegenden Städten – so 1943 mit Böblingen, als die Innenstadt stark zerstört wurde – verwechselt oder aufgrund der noch nicht ausgereiften Ortungstechnik erst gar nicht gefunden wurde. So führten die natürlichen Wetterbedingungen wie der häufige Nebel des Neckars dazu, dass sich Stuttgart darunter »verstecken« konnte. Versuche mit der Erzeugung künstlichen Nebels und die Ein-

richtung einer Brandanlage bei Lauffen am Neckar, die mit Strohhallen die Gleisverläufe simulierten und durch das Verbrennen von Öl dichten Rauch erzeugten, sollten die feindlichen Flugzeuge dazu verleiten, ihre Bombenlast auf freiem Feld abzuwerfen. Erst als sich die Technik mit dem »Rotterdamgerät«, einer Art Radar, erheblich verbesserte, war der Angriffsdruck der Alliierten so stark, dass die »helle Tag- und Nachtjagd« der Böblinger Flieger keinen Erfolg mehr zeitigte. Just zu diesem Zeitpunkt, im Juli 1944, – die schwere Luftabwehr war aufgrund der militärischen Lage schon abgezogen worden –, fanden die stärksten Angriffe auf Stuttgart statt. Der Flugplatz Böblingen selbst wurde ebenfalls stark getroffen, da sich hier die Kaserne sowie die Klemm-Werke befanden, die noch arbeiteten und damit militärische Ziele waren.

Die Nutzung des Flugfeldes nach dem Zweiten Weltkrieg

Am 8. Mai endete mit der deutschen Kapitulation der Zweite Weltkrieg in Europa. Schon bald nach dieser »Stunde Null« stellte sich drängender denn je die Frage nach der zukünftigen Nutzung des Geländes. Allerdings blieb der Stadt Böblingen selbst der Zugriff auf das Flugfeld weiterhin entzogen. Denn mit der endgültigen Besetzung des mittleren Neckarraums wurden alle militärischen Anlagen den Alliierten unterstellt. Das Flug-

feld umfasste 120 Hektar mit 33 Gebäuden unterschiedlichster Art. Eine kurze Zeit lang hatten die französischen Alliierten das Kommando auf dem Flugfeld, nachdem die Zonen aber endgültig eingeteilt worden waren, blieb Böblingen unter amerikanischer Besatzung.

Das Flugfeld bot für die Amerikaner gute Nutzungsmöglichkeiten. Das große unbebaute Gelände mit den Verwaltungs- und Kasernengebäuden zur Unterbringung der Piloten und Mechaniker konnten nun für die eigenen Truppen verwendet werden. Zunächst aber fanden auch *Displaced Persons*, also Menschen, die zwangsweise nach Deutschland verschleppt worden waren und nicht mehr in ihre Heimatländer zurückkehren konnten oder wollten, dort eine erste Unterkunft. Sie belegten jedoch nur einen kleinen Teil der Flughafengebäude, einen größeren der Kaserne.

Die Parallelen zu den Strategien von 1918 bis 1924 sind auffällig. In diesem Fall aber wurden die Entwicklungsoptionen von Wohnraumschaffung, Industrieansiedlung und Flugbetrieb zunächst zugunsten der Wohnraumschaffung aufgegeben. Schlussendlich bestimmten die US-Streitkräfte nach ihren Bedürfnissen das weitere Schicksal des Geländes.

Dies bedeutete insbesondere die Einrichtung eines Reparaturwerks für amerikanische Militärfahrzeuge auf dem Böblinger Flugplatz, in dem alle Arten militärischen Gerätes repariert wurden, nicht nur Panzer, wie der landläufige Name »Panzerreparaturwerk« nahelegt, sondern auch Bergungs- und Abschleppfahrzeuge, Raketengeschütze, Motoren und Generatoren. Auch blieb die Reparatur nicht auf amerikanisches Militär-



Das neu errichtete Reparaturwerk der Amerikaner, das auf dem Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes eingerichtet wurde.

material beschränkt, alle Alliierten und auch die deutsche Bundeswehr konnten nach ihrer Gründung 1955 ihre Fahrzeuge hier warten lassen. Selbst ein Erprobungshügel wurde aufgeschüttet, um die Funktionsfähigkeit von Ketten- und Raupenfahrzeugen unter Realbedingungen testen zu können.

Das Reparaturwerk war aus mehreren Gründen für die Amerikaner an diesem Standort wichtig. Denn im nahen Stuttgart-Vaihingen bezogen sie ihr Hauptquartier und richteten mehrere Kommandostäbe ein – so ist heute *Africom*, also das amerikanische Kommando für Afrika, das alle Truppenbewegungen

koordiniert und Strategien und Taktiken zum Einsatz amerikanischer Truppen dort entwickelt – dort präsent. Da im dicht bebauten Stuttgarter Süden kein Platz für ein solches Reparaturwerk zu erhalten war, bot sich mit dem Standort Böblingen eine Alternative an. Zudem wurde in Böblingen in den alten Wehrmachtskasernen in Richtung Schönaich ein amerikanisches Panzerregiment stationiert, dessen Fahrzeuge dort ebenfalls gewartet werden konnten.

Das Reparaturwerk war der Rechtsform nach ein deutsches Unternehmen, das als Reparaturwerk Böblingen GmbH die Reparaturen übernahm und ihre Arbeitszeit und Aufwendungen den Amerikanern in Rechnung stellte, während sie die amerikanischen Ersatzteile beispielsweise teuer importieren musste. Laut Erwin Funk betrug der Finanzbedarf des Unternehmens pro Jahr rund 10 Millionen D-Mark, das allerdings von seinen Erlösen leben konnte. Insgesamt waren für das Unternehmen bis zu 1200 Mitarbeiter tätig.

Der Flugplatz selbst befand sich zwar im amerikanischen Eigentum, so wie viele kleine Flugplätze um Stuttgart auch, z.B. Kornwestheim-Pattonville. Im Jahr 1956 übernahm die Bundeswehr die Böblinger Fliegerhorstkaserne und brachte dort ihre Angehörigen unter. In den 1960er Jahren wurde die Fliegerhorstkaserne schließlich in »Wildermuth-Kaserne« umbenannt. Namensgeber war Eberhard Wildermuth (1890–1952), der zuletzt Bundesbauminister gewesen war und in den beiden Weltkriegen mitgekämpft hatte. Als Soldat der Wehrmacht, der sich wohl nicht an Verbrechen der Wehrmacht beteiligt hatte und als Gegner der Nationalsozialisten aufgetreten, als Jurist

und einflussreicher Politiker der Nachkriegszeit war er als Namensgeber der Kaserne tauglich. Zur Einweihung kam der ehemalige Ministerpräsident Reinhold Maier, der die Laudatio auf den 1952 verstorbenen Wildermuth hielt.

Das Verhältnis zwischen den amerikanischen und den deutschen Truppen kann durchweg als gut bezeichnet werden. Auf dem Flugplatzgelände agierten beide in unmittelbarer Nachbarschaft und arbeiteten ohne Probleme miteinander. Das Gelände war auch groß genug, um alle Soldaten aufzunehmen, die aktiven amerikanischen Truppen lagen zudem in den alten Panzerkasernen, recht weit vom Flugfeld entfernt. Kontakte zur Zivilbevölkerung und untereinander gab es in regelmäßigen

Das Reparaturwerk auf einer anderen Aufnahme, ebenfalls kurz nach Ende des Zweiten Weltkrieges.



Abständen, »bunte Abende« in der Böblinger Stadthalle, sogenannte »Nato-Abende«, an denen deutsche, amerikanische und französische Soldaten musizierten und tanzten, boten Anlass und Gelegenheit, sich gegenseitig kennenzulernen und sich auszutauschen. Waren solche Kontakte unmittelbar nach dem Krieg noch verboten, wurden sie schließlich zu wichtigen Elementen der Völkerverständigung.

Nachdem die Gebäude Ende der 1940er Jahre und in den 1950er Jahren repariert und modernisiert worden waren, geschah auf dem Flugplatzgelände – außer dem üblichen Tagesgeschäft in der Fahrzeugreparaturwerkstatt und der Bundeswehrkaserne – recht wenig. Das Flugfeld Böblingen fiel sozusagen in einen Dornröschenschlaf.

Diese Situation änderte sich erst mit dem plötzlichen Zusammenbruch des staatlichen Systems Osteuropas und schließlich dem Kollaps der Sowjetunion 1990/91. Innerhalb von nicht einmal drei Jahren zerfiel der Ostblock, neue Nationalstaaten in alten Grenzen entstanden und sagten sich vom Sowjetreich los. Der Rettungsversuch, eine *Gemeinschaft der unabhängigen Staaten* (GUS) zu gründen, die mehr oder weniger von Russland abhängig waren, scheiterte letztlich. Die Großmachtpolitik Russlands war infolge des zusammenbrechenden Wirtschaftssystems, von Währungskrisen und innenpolitischen Herausforderungen zunächst obsolet geworden. Dies bedeutete eine radikale Änderung der Sicherheitspolitik. War bis 1990 die Blockbildung USA–Sowjetunion mit ihrem beeindruckenden gegenseitigen Abschreckungspotenzial beherrschend gewesen, fiel deren Korrekturfunktion fort, so dass sich »Kleine Kriege« mit

einem asymmetrischen Kriegsbild bildeten. Die Großmächte reagierten auf dieses veränderte Umfeld, indem sie ihre Waffenarsenale reduzierten und umbauten. Diesem Strategiewechsel fiel auch das Panzerregiment zum Opfer, so dass auch das auch Reparaturwerk aufgelöst wurde. Die amerikanischen Truppen wurden mehrheitlich aus Mitteleuropa abgezogen und an anderen Stellen der Welt eingesetzt.

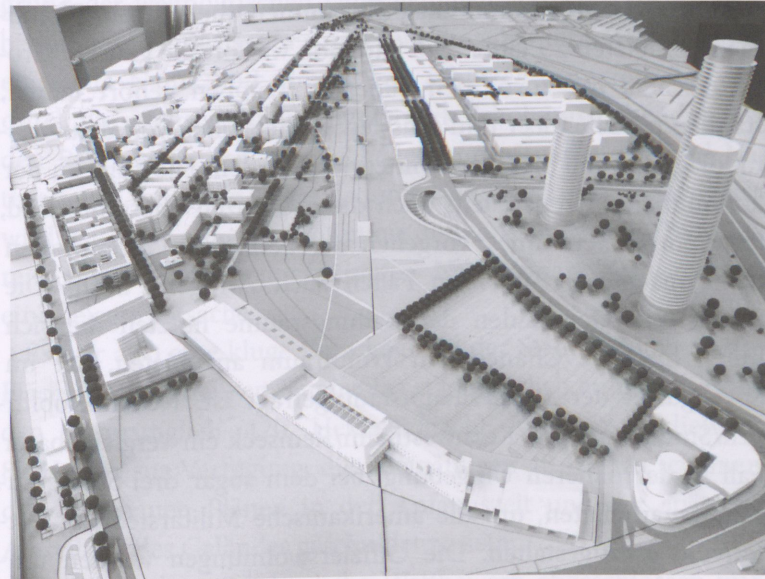
Der Konversionsprozess: Aus dem Flugplatz wird der Stadtteil Flugfeld

Mit der Auflösung des Reparaturwerkes ging das Gelände in den Besitz der Bundesvermögenverwaltung über, die alternative Nutzungskonzepte erarbeiten sollte. Nun stellte sich für die Stadt Böblingen wie schon in den Jahren zuvor und nach 1945 erneut die Frage, was mit dem Gelände des Flugplatzes angefangen werden sollte, also wie es für eine positive Stadtentwicklung am besten genutzt werden könnte. Zunächst beschränkte man sich auf das Aufräumen des Geländes, indem sanierungsbedürftige Gebäude abgebrochen und das Gelände zwischengenutzt wurde. Vergleichbar zu den Jahren der Weimarer Republik sollten Mieter das Gelände befristet nutzen können, um so Einnahmen generieren zu können, während man an einem zukunftsfähigen Plan tüftelte.

Nur eines war von vorneherein ausgeschlossen, eine erneute Öffnung des Geländes für den Flugbetrieb. Denn im Laufe der Jahrzehnte war der Flugplatz zu klein geworden, um auch nur die rudimentärsten Anforderungen an einen Flughafen erfüllen zu können. Außerdem wäre eine fliegerische Nutzung lediglich durch Flugvereine und -amateure in Frage gekommen und der Flugplatz dadurch auf regelmäßige Zuschüsse angewiesen gewesen. Auch die umliegende Bebauung ließ einen regulären Flugbetrieb nicht zu. Ebenso war der erfolgreiche Standort Echterdingen eine so starke Konkurrenz, dass die Einrichtung eines Regionalflughafens ebenfalls nicht ratsam erschien. Ein wenig positives Vorbild waren zahlreiche Militärflugplätze, die nach 1992 und dem Abzug der alliierten Truppen aus Deutschland solche Versuche machten. Ausnahmslos sind diese Flughäfen heute defizitär und überleben nur aufgrund großer staatlicher Unterstützung. Daher wurde über diese Option der Wiedereinrichtung des Flughafens auch nicht länger nachgedacht, sie spielte in den Überlegungen keine nachhaltige Rolle.

Stattdessen wollte man das frei gewordene Areal in ein städtebauliches Konzept einbeziehen und die Nutzfläche der Stadt erweitern. Denn Böblingen ist ein attraktiver Standort für kleine und große Unternehmen und zieht gut ausgebildete Arbeits- sowie Fach- und Führungskräfte an, Menschen, die dann am Ort auch wohnen möchten. Auch aus Stuttgart ist eine rege Nachfrage nach Wohnraum in Böblingen zu verzeichnen, ist man durch den S-Bahn-Anschluss doch rasch in Stuttgart.

Da das Flugfeld zu rund zwei Dritteln auf Böblingen und zu einem Drittel auf Sindelfinger Gemarkung liegt, einigten sich



Der neue Stadtteil im Modell: So wird die endgültige Bebauung 2031 aussehen.

die beiden Kommunen rasch darauf, die Bebauung des Geländes gemeinsam zu realisieren. Dazu gründeten Böblingen und Sindelfingen zunächst einen Planungsverband, der im Mai 2002 zum Zweckverband Ehemaliges Flughafengelände Böblingen/Sindelfingen, kurz *ZV Flugfeld*, umfirmiert wurde. Dieser nahm schon bald seine Arbeit auf und schrieb einen Wettbewerb um ein städtebauliches Konzept aus. Als Sieger des Wettbewerbs gingen die Arbeitsgemeinschaft Architektenpartnerschaft AP Mory, Osterwalder und Vielmo (Stuttgart) gemeinsam mit der Planungsgesellschaft Freiraum + Städtebau Hans Kienle, Stuttgart, hervor.

Eine solche interkommunale Zusammenarbeit ist ein Phänomen der letzten 25 Jahre. Die Situation war oft die gleiche: Große Flächen, die zuvor den alliierten Truppen gehört hatten, standen plötzlich leer und mussten städtebaulich von den Ortsrandlagen in die Stadtkerne integriert werden. Die Lage an der kommunalen Grenze, teils auch diese Grenzen überschreitend, legte ein gemeinsames Vorgehen der betroffenen Kommunen nahe, machte sie in vielen Fällen auch zwingend nötig. Die Städte und Gemeinden der Ballungsräume nutzten die sich ihnen bietende Chance, um Wohnraum anzubieten, der im Speckgürtel der Landeshauptstadt gefragt ist. Neben Böblingen/Sindelfingen ist Kornwestheim/Remseck ein vergleichbarer Fall in der näheren Umgebung, bei dem sogar drei Städte zusammenarbeiteten, um die amerikanische Militärsiedlung Pattonville umzugestalten. Die Offizierswohnungen wurden umgebaut und die Fläche neu erschlossen, so dass heute ein moderner Stadtteil aus der alten Militärsiedlung entstanden ist. Und noch eine Parallele gibt es zu Böblingen: auch Kornwestheim besaß neben der Militärsiedlung einen Flugplatz, der allerdings bis zum Abzug der Amerikaner in Betrieb blieb. Er wird heute von Sport- und Segelflugvereinen genutzt und dient als Stützpunkt für einen Rettungshubschrauber.

Im ländlichen Raum hingegen können Städte und Gemeinden den Konversionsprozess nicht durch Vergrößerung ihrer Wohnfläche steuern, hier gibt es im Durchschnitt zu wenig Nachfrage, um eine solche Politik zu verfolgen. Stattdessen wurde der Weg des Naturschutzes gewählt. So richtete Münsingen auf dem alten Truppenübungsplatz, der ebenfalls auf-

grund der weltpolitischen Umwälzungen von 1990 nicht mehr benötigt und aufgelassen wurde, ein Biosphärenreservat ein, um einerseits Natur und Umwelt zu schützen, andererseits aber durch die offensive Naturschutzpolitik Erholungssuchenden aus den Ballungsräumen Möglichkeiten zum Ausspannen und Naturerleben zu bieten. Dass dadurch der Tourismus angekurbelt wird, ist nicht nur eine Hoffnung, sondern sowohl im Biosphärengebiet wie im neu errichteten Nationalpark Schwarzwald eine belegte Tatsache.

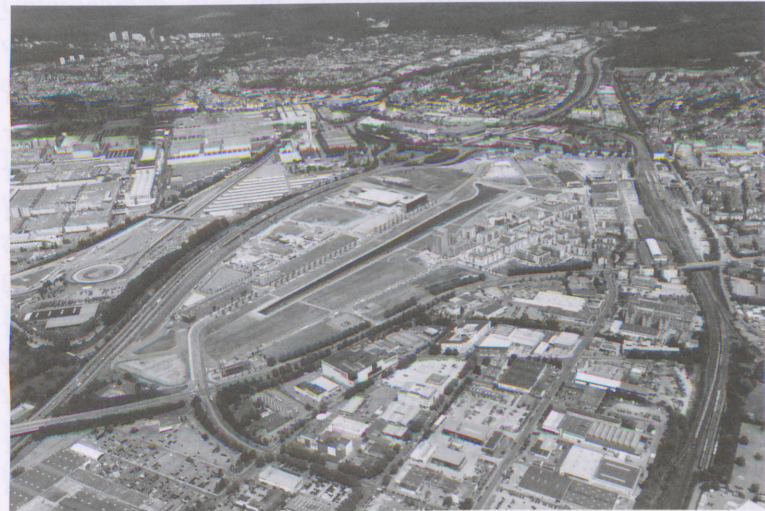
Es war also eine kluge Entscheidung der Stadt Böblingen, die Fläche des ehemaligen Flughafens städtebaulich zu nutzen. Von den ursprünglich 120 Hektar Fläche standen schließlich 80 Hektar zur Verfügung, die überzähligen 40 Hektar scheinen den ungenauen Plänen in der Anfangszeit und der späteren Aufteilung des Geländes geschuldet zu sein.

Nachdem der städtebauliche Wettbewerb abgeschlossen war, nahmen die Architektenpartnerschaft AP Mory, Osterwalder und Vielmo (Stuttgart) gemeinsam mit der Planungsgesellschaft Freiraum + Städtebau Hans Kienle die Planungen in Angriff. Bis zum Jahr 2031 soll das gesamte Gelände bebaut sein, der Planungszeitraum ist damit länger als die Nutzungsdauer des Flughafens. Die Dimension ist gewaltig, so zählt die Aufsiedlung des Flugfeldes mit zu den größten Stadtteilneuplanungen in der gesamten Bundesrepublik seit ihrer Gründung. Für rund 4000 Bewohner wurden Wohnungen errichtet, Gewerbe, Unternehmen aus Forschung und Entwicklung sowie eine Infrastruktur, die nicht nur den Verkehr lenkt, sondern auch Aus- und Weiterbildung ermöglicht.

In den ersten Jahren, die der Planung und Gestaltung galten, musste auch ein Name für den neuen Stadtteil gefunden werden. Man einigte sich schließlich auf *Flugfeld*, um an die wechselvolle Geschichte des ehemaligen Flugplatzgeländes zu erinnern. Diese Geschichte sollte erkennbar bleiben, daher wurden markante Gebäude wie die ehemalige Empfangshalle, der Tower und Hallen erhalten und in das städtebauliche Konzept integriert. Die Stadtquartierplanung bezieht also die Historie des Ortes bewusst in den neuen Stadtteil ein und machte, diese kenntlich. Überbaut werden sollte aber nicht die gesamte Fläche, neben den Wohn- und Gewerbegebäuden gibt es größere Plätze und freie Flächen, und in der Mitte des Stadtteils erstreckt sich der »Lange See«, eine landschaftsarchitektonisches Glanzstück.

Insgesamt gibt es fünf Bauabschnitte, die nach und nach realisiert werden: *Am Wall*, das Gewerbegebiet zwischen den Wohnarealen und der Bundesautobahn A 81, *Campus*, ein Hochhaus für Dienstleistung und Verwaltung, das *Forum* mit attraktiven Bürogebäuden, die Parkstadt mit Wohnraum in ruhiger Lage und größeren Erholungsflächen sowie die *Seepromenade*, ein Ort zum Flanieren und Entspannen.

Nachdem die Planungen der ersten Phase 2004 weitgehend abgeschlossen und alle verwaltungstechnischen Hürden genommen waren, zeigten sich einmal mehr die Hinterlassenschaften der Geschichte. Das Gelände musste in mühevoller Arbeit von Geschossen und Sprengkörpern befreit, das Erdreich abgetragen und saniert und 11 000 Tonnen Abfall beseitigt werden. Insbesondere die Belastung des Bodens durch Öl- und



Das Flugfeld präsentiert sich 2015 aus der Luft so, schon weite Teile der Bebauung sind bereits zu erkennen und realisiert.

Treibstoff war hoch, hatten die Flugzeuge diese Stoffe immer wieder verloren, und auch das Reparaturwerk hatte die Rückstände in den zu reparierenden Gefährten nicht immer entsorgen können.

Als diese Altlasten beseitigt waren, konnte mit dem Bauen begonnen werden. 2006 entstand zunächst die Infrastruktur, also vor allem Straßenzüge sowie die grobe Einteilung in Nutz- und Erholungsfläche, sprich Grünanlagen und Parks. Da mit dem Baubeginn nun auch für die Böblinger Stadtbevölkerung erkennbar wurde, dass sich auf dem alten Flugplatz etwas tat und nach und nach die ersten Gebäude errichtet wurden, stieg

auch die Nachfrage nach Wohnraum. Daher begannen Wohnungsbaugesellschaften, sich Bauflächen zu sichern.

Im neuen Stadtquartier sollten aber nicht nur Wohnungen entstehen, auch verarbeitendes Gewerbe und Einzelhändler sollten angesiedelt werden. So wollte man sicherstellen, dass der Stadtteil *Flugfeld* sich nicht von der Innenstadt abkoppelt und in eine reine Schlafstadt verwandelt. Die neuen Gewerbebetriebe sollten Publikum aus der Umgebung nach Böblingen locken und so den neuen Stadtteil beleben. Mit Freude nahm man daher zur Kenntnis, dass schon 2007 mit den Firmen *Plana Küchenland* und *Sensapolis*, letzteres ein auf Unterhaltung für die ganze Familie spezialisiertes Unternehmen, welches am Standort Flugfeld erstmals sein Konzept realisierte, die ersten

So wohnt es sich im Flugfeld



Unternehmen hier ihr Quartier aufschlugen. Recht schnell wurden die Gebäude errichtet, so dass schon ein Jahr später die ersten geöffnet werden konnten.

Die Baufortschritte zeigten an, dass sich das Stadtquartier mit Leben füllte. So siedelten sich weitere Unternehmen an, 2008 wurde das Parkhaus fertiggestellt, das eine bequeme Anreise zum Stadtteil *Flugfeld* ermöglicht. Da das Stadtquartier »auf der grünen« Wiese errichtet werden konnte, wurde auch moderne Hochtechnologie verbaut. Ein Glasfaserkabel bringt in Lichtgeschwindigkeit die Daten zu ihren Nutzern. Speziell diese Innovation sorgte dafür, dass der damalige baden-württembergische Ministerpräsident Oettinger sich vor Ort vom Baufortschritt überzeugte und das Glasfaserkabel feierlich in Betrieb nahm.

Unter den neu hinzukommenden Firmen sticht vor allem die *MotorWorld* hervor. Die Kombination aus ansprechender Präsentation von Sport- und Luxuswagen, von Veranstaltungen und Events rund um das Thema Old- und Youngtimer zieht gerade am Wochenende Jung und Alt ins Stadtquartier. Im Jahr 2010 wurden weitere wichtige Bestandteile der Stadtinfrastruktur in Betrieb genommen, wie die Errichtung eines Kindergartens und einer Schule, so dass sich die Wege für die Familien erheblich verringerten.

Im Jubiläumsjahr 2015 sind wesentliche Schritte geschafft, die Infrastruktur ist vollständig erstellt. Der Grad der Bebauung ist hoch, so dass sich das zukünftige Gesicht des Stadtteils bereits heute zeigt. An »Leuchtturmunternehmen« ist das *Forum 1* zu nennen, ein Technologie-Kompetenz-Zentrum sowie mehrere Dienstleistungsunternehmen.

Der Zweckverband und die Stadtverwaltungen von Böblingen und Sindelfingen tun viel, um die Attraktivität des Standorts zu steigern. Die großzügig angelegten Plätze innerhalb des Stadtteils sowie der offizielle Festplatz werden für Veranstaltungen genutzt, z.B. für Open-Air-Konzerte, Jahrmärkte oder Zirkusveranstaltungen. Beliebt als sportliches Ereignis ist der »Flugfeld-Lauf«.

Die zurückliegenden Jahre auf dem Flugfeld können von heute aus betrachtet als Erfolgsgeschichte beschrieben werden. Der Zweckverband besteht seit über zehn Jahren, er ist einer der Garanten für die erfolgreiche Konversion des Flugfeldes in einen neuen Stadtteil und zeugt von der guten interkommunalen Zusammenarbeit. Wie schon in den Jahrzehnten davor zeigte sich, dass die Bürgerschaft und die Verwaltungen in der Lage sind, vorausschauend Großes zu bewegen.

Zusammenfassung

Die hundertjährige Geschichte des Böblinger Flugfeldes war, in dieser Hinsicht eng mit den allgemeinen Zeitläuften verbunden, von Höhen und Tiefen geprägt. Emsigem Betrieb folgte Leerlauf, Zuversicht folgte auf Skepsis, auf Zeiten des Stillstands folgten Phasen mit mehreren Optionen. Und oft mischten sich die optimistischen und die pessimistischen Stimmen.

Den großen Einschnitt in den Flugbetrieb brachte der Waffenstillstand von Compiègne, der zwar das Ende des Ersten

Weltkrieges einläutete, aber erst der Versailler Vertrag bedeutete Frieden, zugleich verbot er das militärische und schränkte das zivile Fliegen ein. Mit der Ratifikation des Friedensvertrages im Januar 1920 wurde der dauerhafte wirtschaftliche Flugbetrieb unmöglich.

Für die Stadt Böblingen stellte sich die Frage, was mit dem Gelände anzufangen war, da eine unbeschränkte Wiederezulassung des Flugverkehrs durch die Alliierten auf (un-)absehbare Zeit nicht zu erwarten war. Die Stadtverwaltung entschied sich dafür, am Gelände als Standortfaktor festzuhalten und eine Zwischennutzung durchzuführen. So wurden die Gebäude als günstiger Wohnraum für finanzschwache Familien genutzt und versucht, Unternehmen anzusiedeln, die das fliegerische Know-how bewahren konnten. Am bekanntesten waren hier sicher die Klemm-Werke, aber auch die übrigen Industrieansiedlungen sorgten für die kurzzeitige wirtschaftliche Belebung des Flugfeldes. Auch private Flugvereine sollten das Flugfeld nutzen können, wenn auch nicht zum Fliegen, sondern quasi für »Trockenübungen«, konnte hierdurch doch wenigstens theoretisches Wissen vermittelt werden.

Die Konversionspolitik der Stadt bestand aus einer situationsadäquaten Mischung aus maßvoll gestalteter ziviler Umnutzung bei gleichzeitiger Erhaltung der Infrastruktur des Flughafens. In der Landes- und der Reichsverwaltung machte die Stadt Böblingen ihren Einfluss für den Erhalt des Flugplatzes geltend. Als der zivile Luftverkehr wieder vollständig zugelassen wurde, war mit der Gründung der Luwag bereits ein Flughafenbetreiber gefunden.

Der neue Landesflughafen Böblingen-Stuttgart war zunächst ein voller Erfolg. Zwar waren die Tickets sehr teuer und das Liniennetz nur eingeschränkt nutzbar, aber innerhalb nur eines Jahrzehnts fanden so viele Starts und Landungen statt, dass sich – dieses Mal zum Leidwesen der Stadt – erneut die Standortfrage stellte. Der Landesflughafen wurde langsam zu klein, Kritiker monierten zudem die relativ weite Entfernung von der Landeshauptstadt Stuttgart. Aus Böblinger Sicht war der Landesflughafen ein voller Erfolg, man wollte daher nicht auf die zivile Fliegerei verzichten.

Allein, es half nichts: Mit der nationalsozialistischen Macht ergreifung und der Gleichschaltung der Länder 1934 entschied sich die Landes- und die Reichsregierung gegen den Standort Böblingen und für eine Verlegung des Landesflughafens auf die Fildern. Dies gelang vor allem deshalb, weil die kommunale Selbst- und die Landesverwaltung abgeschafft worden waren. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Böblingen, die seit der Einrichtung des Flugplatzes 1915 immer wieder die Verwaltung vom Standort Böblingen überzeugen konnte, waren ihr nun genommen, es gab schlicht keine Ansprechpartner mehr, die mit Argumenten zu überzeugen gewesen wären.

Als Ausgleich für die Abwanderung des Zivilflughafens erhielt Böblingen erneut einen militärischen Fliegerhorst, der wenigstens die fliegerische Infrastruktur weiternutzte. Im Verlauf des Zweiten Weltkrieges wurde der Fliegerhorst weitgehend zerstört, weil der Flugplatz Ausgangspunkt der Stuttgarter Luftverteidigung war. Auch die Klemm-Werke waren Ziel der alliierten Kampfverbände.

Nach Kriegsende begann zunächst die französische, dann die amerikanische Besetzung Böblingens. Die Amerikaner brachten zunächst *Displaced Persons* in den noch vorhandenen Gebäuden unter, begannen in der Folgezeit rasch mit dem Wiederaufbau bzw. der Renovierung der Gebäude und richteten schließlich ein Reparaturwerk für Fahrzeuge ein, das als eigenständige deutsche Firma im Auftrag der Amerikaner arbeitete. Auf diese Weise blieb das Flugfeld mit seinen Gebäuden erhalten und die Fläche wurde nicht überbaut.

Bis zum Zusammenbruch des Ostblocks waren die amerikanischen Truppen in Böblingen präsent und damit auch die Nutzung des Flugfeldes gesichert. Erst mit dem Abzug vieler amerikanischer Truppen aus Deutschland stellte sich die Frage, wie das Gelände genutzt werden sollte.

Aufgrund der großen Nachfrage nach Wohnraum im boomenden Böblingen und Sindelfingen lag die Lösung nahe, die den beiden Städten die Möglichkeit zur Ausweitung ihrer Flächen für Wohnen und Gewerbe bot. Da die Planungen allerdings einen erheblichen Vorlauf hatten, wurde das Gelände zunächst zwischengenutzt, es wurden Firmen angesiedelt und somit ein Verfall der Substanz verhindert. Mit Beginn der städtebaulichen Planung, der Ausschreibung eines städtebaulichen Wettbewerbs konnte das Gelände entwickelt werden.

Nachdem die Planungen vorangeschritten waren, begann man das Gelände zu sanieren und dann in rascher Folge Infrastruktur und erste Neubauten zu errichten. Die Nachfrage nach Wohn- und Gewerberaum war so groß, dass das neue Flugfeld

Der neue Landesflughafen Böblingen-Stuttgart war zunächst ein voller Erfolg. Zwar waren die Tickets sehr teuer und das Liniennetz nur eingeschränkt nutzbar, aber innerhalb nur eines Jahrzehnts fanden so viele Starts und Landungen statt, dass sich – dieses Mal zum Leidwesen der Stadt – erneut die Standortfrage stellte. Der Landesflughafen wurde langsam zu klein, Kritiker monierten zudem die relativ weite Entfernung von der Landeshauptstadt Stuttgart. Aus Böblinger Sicht war der Landesflughafen ein voller Erfolg, man wollte daher nicht auf die zivile Fliegerei verzichten.

Allein, es half nichts: Mit der nationalsozialistischen Macht ergreifung und der Gleichschaltung der Länder 1934 entschied sich die Landes- und die Reichsregierung gegen den Standort Böblingen und für eine Verlegung des Landesflughafens auf die Fildern. Dies gelang vor allem deshalb, weil die kommunale Selbst- und die Landesverwaltung abgeschafft worden waren. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Böblingen, die seit der Einrichtung des Flugplatzes 1915 immer wieder die Verwaltung vom Standort Böblingen überzeugen konnte, waren ihr nun genommen, es gab schlicht keine Ansprechpartner mehr, die mit Argumenten zu überzeugen gewesen wären.

Als Ausgleich für die Abwanderung des Zivilflughafens erhielt Böblingen erneut einen militärischen Fliegerhorst, der wenigstens die fliegerische Infrastruktur weiternutzte. Im Verlauf des Zweiten Weltkrieges wurde der Fliegerhorst weitgehend zerstört, weil der Flugplatz Ausgangspunkt der Stuttgarter Luftverteidigung war. Auch die Klemm-Werke waren Ziel der alliierten Kampfverbände.

Nach Kriegsende begann zunächst die französische, dann die amerikanische Besetzung Böblingens. Die Amerikaner brachten zunächst *Displaced Persons* in den noch vorhandenen Gebäuden unter, begannen in der Folgezeit rasch mit dem Wiederaufbau bzw. der Renovierung der Gebäude und richteten schließlich ein Reparaturwerk für Fahrzeuge ein, das als eigenständige deutsche Firma im Auftrag der Amerikaner arbeitete. Auf diese Weise blieb das Flugfeld mit seinen Gebäuden erhalten und die Fläche wurde nicht überbaut.

Bis zum Zusammenbruch des Ostblocks waren die amerikanischen Truppen in Böblingen präsent und damit auch die Nutzung des Flugfeldes gesichert. Erst mit dem Abzug vieler amerikanischer Truppen aus Deutschland stellte sich die Frage, wie das Gelände genutzt werden sollte.

Aufgrund der großen Nachfrage nach Wohnraum im boomenden Böblingen und Sindelfingen lag die Lösung nahe, die den beiden Städten die Möglichkeit zur Ausweitung ihrer Flächen für Wohnen und Gewerbe bot. Da die Planungen allerdings einen erheblichen Vorlauf hatten, wurde das Gelände zunächst zwischengenutzt, es wurden Firmen angesiedelt und somit ein Verfall der Substanz verhindert. Mit Beginn der städtebaulichen Planung, der Ausschreibung eines städtebaulichen Wettbewerbs konnte das Gelände entwickelt werden.

Nachdem die Planungen vorangeschritten waren, begann man das Gelände zu sanieren und dann in rascher Folge Infrastruktur und erste Neubauten zu errichten. Die Nachfrage nach Wohn- und Gewerberaum war so groß, dass das neue Flugfeld

schon 15 Jahre nach dem städtebaulichen Wettbewerb deutliche Formen angenommen hat und als weit fortgeschritten gelten kann. Die Planungen sehen zwar vor, dass die Bebauung erst 2031 vollständig abgeschlossen sein wird, doch schon heute zeigt sich, dass das interkommunale Projekt der Gemeinden Böblingen und Sindelfingen die darin gesetzten Hoffnungen erfüllt und ein wichtiges Element städteplanerischer und -baulicher Entwicklung ist.

Mit dem vollständigen Aufbau des *Flugfelds* geht ein Entwicklungsprozess zu Ende, der mit der Einrichtung des militärischen Fliegerhorsts im Jahr 1915 begonnen hatte. Die Zeitgenossen hätten sich die wechselvolle Geschichte des Böblinger Flugplatzes kaum vorstellen können, die Herausforderungen, die das Gelände im Laufe der letzten 100 Jahre an die Stadtverwaltung gestellt hat, wohl ebenso wenig. Dass aber die Entwicklung des Geländes so gelungen ist, ist zum großen Teil der weitblickenden und in ihren Grundzügen unverändert gebliebenen städtischen Politik zu verdanken, die gegen viele Widerstände das Gelände als wichtigen Teil Böblingens bzw. zuletzt der beiden Nachbarstädte Böblingen und Sindelfingen sah – als Flugplatz, als Industriepark, als Landesflughafen, als Panzerreparaturwerk und nun als *Flugfeld*.

Ein Erinnerungsort wird in der Geschichtswissenschaft nach Pierre Nora so definiert, dass sich an diesem Gedächtnis an historische Ereignisse und Entwicklungen darstellen, er selbst also nicht auf einen realen geographischen Ort beschränkt ist, sondern auch kollektive gesellschaftliche Erinnerungen, wie z.B. die Nationalhymne eines Landes, umfasst. In Böblingen ist

das Gelände des ehemaligen Flugplatzes der geographische Ort, mit dem sich aber Erinnerungen, Erzählungen und Erlebnisse der letzten 100 Jahre miteinander verbinden, so ist das Gelände ein doppelter Erinnerungsort: Geographisch fanden diese Ereignisse genau hier statt, aber wie über den Flugplatz und seine Flugzeuge, über die Piloten und Wartungsmannschaften, wie man über die Zeit des Reparaturwerkes denkt, wie persönliche Erlebnisse in der Familie weitergegeben werden, das macht den Böblinger Erinnerungsort Flugfeld aus.

Literatur und Quellen

Bundesarchiv
R 2/5589, R 2/5590, R 2/8708

Hauptstaatsarchiv Stuttgart
E 130b Bü 3670

<https://flughafenbb.wordpress.com> (30.6.2015)
www.flugfeld.info (30.6.2015)

- Bardua, Heinz: Stuttgart im Luftkrieg 1939–1945, Stuttgart 2. Auflage, 1997.
- Behrens, Alexander: Auf dem Weg zum politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Zentrum: Böblingen seit 1945, in Lorenz, Sönke/Scholz, Günter (Hrsg.): Böblingen. Vom Mammutzahn zum Mikrochip (= Gemeinde im Wandel 14), Filderstadt 2003, S. 389–433.
- Zweckverband Flugfeld Böblingen/Sindelfingen (Hrsg.): Willkommen an Bord, Böblingen 2015. Eberhard, Carola/Scholz, Günther (Hrsg.): Böblingen und der Traum von Fliegen (= Böblinger Museumsschriften 22), Böblingen 2000.
- Dorn, Wolf-Dieter: Böblingen als Flieger und Garnisonsstadt 1915, in: Lorenz, Sönke/Scholz, Günter (Hrsg.): Böblingen. Vom Mammutzahn zum Mikrochip (= Gemeinde im Wandel 14), Filderstadt 2003, S. 386–388.
- Funk, Erwin: Böblingen – Fliegerstadt und Garnison, Böblingen 1974.
- Kuhn, Daniel: Württembergische Fluggeschichte von 1914 bis 1945, in: Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte 2016, im Druck.
- Lorenz, Sönke/Scholz, Günter (Hrsg.): Böblingen. Vom Mammutzahn zum Mikrochip (= Gemeinde im Wandel 14), Filderstadt 2003.
- Scholz, Günter/Kläger, Erich (Hrsg.): Böblingen gedenkt seiner Fliegertradition, Böblingen, 1985.
- Scholz, Günter: Der Böblinger Luftfahrtpionier Hanns Klemm und sein Werk, in: Lorenz, Sönke/Scholz, Günter (Hrsg.): Böblingen. Vom Mammutzahn zum Mikrochip (= Gemeinde im Wandel 14), Filderstadt 2003, S. 386–388.
- Zum 25-jährigen Bestehen der Flughafen Württemberg GmbH, vormals Luftverkehr Württemberg AG, Stuttgart 1949.

