

Erfolgreiches Werben um Landesflughafen

KRZ-Serie 100 Jahre Flughafen Böblingen: Von 1925 bis 1938 war die Kreisstadt das Tor zur Welt in Württemberg

Schon 1921 meldete Böblingen bei der Landesregierung sein Interesse an der Einrichtung eines geplanten Landesflughafens auf Böblinger Markung an. Und beteiligte sich mit einer Stammeinlage von 40 000 Mark an der Schwäbischen Luftdienst GmbH mit Sitz in Stuttgart. Mit Erfolg.

VON HANS-JÜRGEN SOSTMANN

BÖBLINGEN. Die für Böblingen zukunftsweisende Entscheidung fiel Mitte 1924, als die neu gegründete „Luftverkehr A.G. Stuttgart“, die nun für die Luftverkehrsbelange für die Landeshauptstadt zuständig war, sich bei der Suche nach einem geeigneten Flughafengelände für Böblingen entschied. Noch im November 1924 wurde die „Luftverkehr Württemberg A.G. (LUWAG) durch das württembergische Arbeitsministerium zusammen mit der Stadt Stuttgart und dem württembergischen Industrie- und Handelstag gegründet. Auch die Stadt Böblingen war nicht untätig. Sie schloss am 23. März 1925 mit der Süddeutschen Sportflug einen Vertrag, wonach diese ab 1. Mai in Böblingen ihren Flugbetrieb aufnimmt und die Stadt ihr eine noch zu bauende Flugzeughalle in der Größe von 60 mal 30 Metern auf die Dauer von zehn Jahren kostenlos zur Verfügung stellt. Sie wurde am 11. Juli 1925 eingeweiht, wobei sich insbesondere Ministerialrat Kälin bei der Stadtgemeinde Böblingen für die bewiesene Großzügigkeit und die außerordentlichen Bemühungen in der Flughafenfrage bedankte.

Der 20. April war der große Tag in der Verkehrsgeschichte Württembergs. An diesem Montag hingen über dem Startplatz in Zürich, wie auch über dem Landeplatz in Böblingen, regenschwere Wolken. Dadurch verzögerte sich der Start des Flugzeugs in



Böblingen war von 1925 bis 1938 das Tor zur Welt für Württemberg und für die Lufthansa ein wichtiger Stützpunkt

Foto: Archiv

der Schweiz. In Böblingen zeigte in der unfreiwilligen Wartezeit über das Leichtflugzeug L 20, konstruiert von Regierungsbaumeister Direktor Klemm von den Karosseriewerken Sindelfingen der Daimler-Motoren-Gesellschaft, seine Eignung als ausgezeichnetes Kleinflugzeug mit 20 PS Kraftleistung“, wurde damals berichtet. Dennoch erschien pünktlich um 10.05 Uhr am Horizont aus Richtung Herrenberg der silbergraue Aero-Lloyd D 552, eine Dornier-Komet III, die nach einer Schleife über dem Flugplatz am Landungskreuz aufsetzte und auf den Warteraum zurröste. Damit war für Böblingen das Tor zur Welt geöffnet.

In Juli mussten die Teilnehmer des groß angelegten Deutschen Rundfluges auch den Böblinger Flughafen anfliegen. Im September kam erstmals das dreimotorige Junkers-Großflugzeug nach Böblingen. Zur Landung waren über 1700 Menschen gekommen. Ebenfalls im September gab es einen Flugtag mit einem „Udet-Schaufliegen“.

Ende 1925 steht der Flughafen mit der Beförderung von 4170 Fluggästen an fünfter und bei der Frachtbeförderung mit 38,8 Tonnen an zweiter Stelle in Deutschland. Jedoch muss der Flugverkehr zwischen dem 31. Oktober 1925 und 6. April 1926 eingestellt werden, da in den Flugzeugen keine Heizungsanlage installiert war. In den folgenden zwei Jahren wurde der Landesflughafen Stuttgart-Böblingen, wie er sich offiziell nennt, als Verkehrsflughafen ausgebaut und zählte bald zu den größten deutschen Verkehrsflughäfen. Anfang 1926 verlässt auch die Firma Schwäbische Hüttenwerke das schon 1918 fertiggestellte Werftgebäude.

Einer der Höhepunkte, die von der LUWAG veranstalteten Großflugtage, zog am 6. Juni über 10 000 Besucher an. Bis 1937 waren diese Veranstaltungen ein Magnet für die Massen. Waren es am Anfang noch sieben Fluglinien, die von Böblingen aus eingerichtet wurden, so kamen laufend neue hinzu, wie am 6. April von Halle nach Stuttgart.

gart, am 12. April 1926 von Stuttgart nach Basel, am 3. August 1927 von Stuttgart über Nürnberg nach Berlin, am 21. Juni 1929 von Stuttgart nach Friedrichshafen, am 16. Juli 1929 von Saarbrücken nach Stuttgart, am 4. März 1930 von Stuttgart nach Barcelona.

Bald wurde auch das Empfangsgebäude, das in nordischer Blockhausbauweise errichtet wurde, zu klein. Das neue langgestreckte, schlichte, auf Zweck und Nützlichkeit ausgerichtete Empfangs- und Verwaltungsgebäude mit dem fünfstöckigen Kontrollturm, das „wie ein Stück der Weißenhof-Siedlung aussieht“ (Süddeutsche Zeitung), wurde durch die Böblinger Baufirma Kopp errichtet und konnte im Februar 1928 in Betrieb genommen werden.

18. September 1930 tödlich abstürzten. 1934 stand Böblingen wieder im Mittelpunkt der Geschichte. Am 3. Februar begann mit dem Jungfernflug der Luftposttransports von Deutschland, Flughafen Stuttgart-Böblingen, nach Südamerika. Der Flughafen Stuttgart-Böblingen schob sich von Anfang an in die Reihe der größten Flughäfen Deutschlands. Nur Berlin, Frankfurt/M und später auch München erzielten höhere Umsätze in Bezug auf den Personen- und Frachverkehr. Doch Böblingen wurde zu klein, auf den Fildern entstand 1938 der neue Landesflughafen.

Zeittafel

Flughafen Böblingen

- 1915 Einweihung des Militärflugplatzes
- 1925 Eröffnung des Landesflughafens
- 1926 Gründung der Leichtflugzeugbau Klemm
- 1929 Landung des Luftschiffs „Graf Zeppelin“
- 1931 Eröffnung des Deutschen Luftfahrtmuseums
- 1934 Eröffnung der Ozeanflugstrecke für Luftpost über Böblingen nach Südamerika
- 1937 Bau der Fliegerhorst-Kaserne
- 1938 Belegung des Flughafens mit militärischem Bodenpersonal
- 1945 Auflösung des Fliegerhorsts
- 1991/92 Die amerikanischen Streitkräfte räumen das ehemalige Flughafen-Gelände, das sie als Reparaturwerk genutzt haben
- 2002 Im Dezember kauft der Zweckverband das Areal vom Bund
- 2004 Umbenennung des Areals in Flugfeld
- 2005 Abschluss der Kampfmittelbeseitigung und der Geländesanierung
- 2007 Das Flugfeld wird öffentlich zugänglich, die Bebauung beginnt

Aufgrund der Vergrößerung des Karosseriewerkes der Daimler-Benz AG wurde nun auch die ehemalige Flugzeughalle in Sindelfingen, in der Hanns Klemm seine am 15. Dezember 1926 gegründete Flugzeugfirma unterbringen durfte, benötigt. Klemm verhandelte mit Sindelfingen und Böblingen und entschied sich aufgrund der günstigen Lage für Böblingen. Ein Glücksfall: Die Ansiedlung dieser Firma brachte weitere Arbeitsplätze. Hier entstanden die berühmten Sport- und Reiseflugzeuge von der Kl 131, über Kl 35 bis zur Kl 107 und Kl 151.

Eine weitere Attraktion auf dem Flughafen war das 1930 vom Ingenieur Peter Heinrich Schreuers in einer alten Flugzeughalle hinter dem neuen Empfangsgebäude eingerichtete Deutsche Luftfahrtmuseum, das im Juli 1932 über 6000 Besucher zählte.

Leider gab es auch immer wieder Tote und Verletzte. Einer der schlimmsten Unfälle ereignete sich bei der Probe eines besonders attraktiven, aber gefährlichen Kunststückes,

als der berühmte Luftakrobate Fritz Schindler von einem Flugzeug in ein anderes umsteigen wollte und dabei alle vier Flieger am

ende 1925 steht der Flughafen mit der Beförderung von 4170 Fluggästen an fünfter und bei der Frachtbeförderung mit 38,8 Tonnen an zweiter Stelle in Deutschland. Jedoch muss der Flugverkehr zwischen dem 31. Oktober 1925 und 6. April 1926 eingestellt werden, da in den Flugzeugen keine Heizungsanlage installiert war. In den folgenden zwei Jahren wurde der Landesflughafen Stuttgart-Böblingen, wie er sich offiziell nennt, als Verkehrsflughafen ausgebaut und zählte bald zu den größten deutschen Verkehrsflughäfen. Anfang 1926 verlässt auch die Firma Schwäbische Hüttenwerke das schon 1918 fertiggestellte Werftgebäude.

Einer der Höhepunkte, die von der LUWAG veranstalteten Großflugtage, zog am 6. Juni über 10 000 Besucher an. Bis 1937 waren diese Veranstaltungen ein Magnet für die Massen. Waren es am Anfang noch sieben Fluglinien, die von Böblingen aus eingerichtet wurden, so kamen laufend neue hinzu, wie am 6. April von Halle nach Stuttgart.

18. September 1930 tödlich abstürzten. 1934 stand Böblingen wieder im Mittelpunkt der Geschichte. Am 3. Februar begann mit dem Jungfernflug der Luftposttransports von Deutschland, Flughafen Stuttgart-Böblingen, nach Südamerika. Der Flughafen Stuttgart-Böblingen schob sich von Anfang an in die Reihe der größten Flughäfen Deutschlands. Nur Berlin, Frankfurt/M und später auch München erzielten höhere Umsätze in Bezug auf den Personen- und Frachverkehr. Doch Böblingen wurde zu klein, auf den Fildern entstand 1938 der neue Landesflughafen.

Ende 1925 steht der Flughafen mit der Beförderung von 4170 Fluggästen an fünfter und bei der Frachtbeförderung mit 38,8 Tonnen an zweiter Stelle in Deutschland. Jedoch muss der Flugverkehr zwischen dem 31. Oktober 1925 und 6. April 1926 eingestellt werden, da in den Flugzeugen keine Heizungsanlage installiert war. In den folgenden zwei Jahren wurde der Landesflughafen Stuttgart-Böblingen, wie er sich offiziell nennt, als Verkehrsflughafen ausgebaut und zählte bald zu den größten deutschen Verkehrsflughäfen. Anfang 1926 verlässt auch die Firma Schwäbische Hüttenwerke das schon 1918 fertiggestellte Werftgebäude.

Einer der Höhepunkte, die von der LUWAG veranstalteten Großflugtage, zog am 6. Juni über 10 000 Besucher an. Bis 1937 waren diese Veranstaltungen ein Magnet für die Massen. Waren es am Anfang noch sieben Fluglinien, die von Böblingen aus eingerichtet wurden, so kamen laufend neue hinzu, wie am 6. April von Halle nach Stuttgart.

18. September 1930 tödlich abstürzten. 1934 stand Böblingen wieder im Mittelpunkt der Geschichte. Am 3. Februar begann mit dem Jungfernflug der Luftposttransports von Deutschland, Flughafen Stuttgart-Böblingen, nach Südamerika. Der Flughafen Stuttgart-Böblingen schob sich von Anfang an in die Reihe der größten Flughäfen Deutschlands. Nur Berlin, Frankfurt/M und später auch München erzielten höhere Umsätze in Bezug auf den Personen- und Frachverkehr. Doch Böblingen wurde zu klein, auf den Fildern entstand 1938 der neue Landesflughafen.

Ende 1925 steht der Flughafen mit der Beförderung von 4170 Fluggästen an fünfter und bei der Frachtbeförderung mit 38,8 Tonnen an zweiter Stelle in Deutschland. Jedoch muss der Flugverkehr zwischen dem 31. Oktober 1925 und 6. April 1926 eingestellt werden, da in den Flugzeugen keine Heizungsanlage installiert war. In den folgenden zwei Jahren wurde der Landesflughafen Stuttgart-Böblingen, wie er sich offiziell nennt, als Verkehrsflughafen ausgebaut und zählte bald zu den größten deutschen Verkehrsflughäfen. Anfang 1926 verlässt auch die Firma Schwäbische Hüttenwerke das schon 1918 fertiggestellte Werftgebäude.

Einer der Höhepunkte, die von der LUWAG veranstalteten Großflugtage, zog am 6. Juni über 10 000 Besucher an. Bis 1937 waren diese Veranstaltungen ein Magnet für die Massen. Waren es am Anfang noch sieben Fluglinien, die von Böblingen aus eingerichtet wurden, so kamen laufend neue hinzu, wie am 6. April von Halle nach Stuttgart.

18. September 1930 tödlich abstürzten. 1934 stand Böblingen wieder im Mittelpunkt der Geschichte. Am 3. Februar begann mit dem Jungfernflug der Luftposttransports von Deutschland, Flughafen Stuttgart-Böblingen, nach Südamerika. Der Flughafen Stuttgart-Böblingen schob sich von Anfang an in die Reihe der größten Flughäfen Deutschlands. Nur Berlin, Frankfurt/M und später auch München erzielten höhere Umsätze in Bezug auf den Personen- und Frachverkehr. Doch Böblingen wurde zu klein, auf den Fildern entstand 1938 der neue Landesflughafen.

Ende 1925 steht der Flughafen mit der Beförderung von 4170 Fluggästen an fünfter und bei der Frachtbeförderung mit 38,8 Tonnen an zweiter Stelle in Deutschland. Jedoch muss der Flugverkehr zwischen dem 31. Oktober 1925 und 6. April 1926 eingestellt werden, da in den Flugzeugen keine Heizungsanlage installiert war. In den folgenden zwei Jahren wurde der Landesflughafen Stuttgart-Böblingen, wie er sich offiziell nennt, als Verkehrsflughafen ausgebaut und zählte bald zu den größten deutschen Verkehrsflughäfen. Anfang 1926 verlässt auch die Firma Schwäbische Hüttenwerke das schon 1918 fertiggestellte Werftgebäude.

Einer der Höhepunkte, die von der LUWAG veranstalteten Großflugtage, zog am 6. Juni über 10 000 Besucher an. Bis 1937 waren diese Veranstaltungen ein Magnet für die Massen. Waren es am Anfang noch sieben Fluglinien, die von Böblingen aus eingerichtet wurden, so kamen laufend neue hinzu, wie am 6. April von Halle nach Stuttgart.

18. September 1930 tödlich abstürzten. 1934 stand Böblingen wieder im Mittelpunkt der Geschichte. Am 3. Februar begann mit dem Jungfernflug der Luftposttransports von Deutschland, Flughafen Stuttgart-Böblingen, nach Südamerika. Der Flughafen Stuttgart-Böblingen schob sich von Anfang an in die Reihe der größten Flughäfen Deutschlands. Nur Berlin, Frankfurt/M und später auch München erzielten höhere Umsätze in Bezug auf den Personen- und Frachverkehr. Doch Böblingen wurde zu klein, auf den Fildern entstand 1938 der neue Landesflughafen.

Ende 1925 steht der Flughafen mit der Beförderung von 4170 Fluggästen an fünfter und bei der Frachtbeförderung mit 38,8 Tonnen an zweiter Stelle in Deutschland. Jedoch muss der Flugverkehr zwischen dem 31. Oktober 1925 und 6. April 1926 eingestellt werden, da in den Flugzeugen keine Heizungsanlage installiert war. In den folgenden zwei Jahren wurde der Landesflughafen Stuttgart-Böblingen, wie er sich offiziell nennt, als Verkehrsflughafen ausgebaut und zählte bald zu den größten deutschen Verkehrsflughäfen. Anfang 1926 verlässt auch die Firma Schwäbische Hüttenwerke das schon 1918 fertiggestellte Werftgebäude.

Einer der Höhepunkte, die von der LUWAG veranstalteten Großflugtage, zog am 6. Juni über 10 000 Besucher an. Bis 1937 waren diese Veranstaltungen ein Magnet für die Massen. Waren es am Anfang noch sieben Fluglinien, die von Böblingen aus eingerichtet wurden, so kamen laufend neue hinzu, wie am 6. April von Halle nach Stuttgart.

18. September 1930 tödlich abstürzten. 1934 stand Böblingen wieder im Mittelpunkt der Geschichte. Am 3. Februar begann mit dem Jungfernflug der Luftposttransports von Deutschland, Flughafen Stuttgart-Böblingen, nach Südamerika. Der Flughafen Stuttgart-Böblingen schob sich von Anfang an in die Reihe der größten Flughäfen Deutschlands. Nur Berlin, Frankfurt/M und später auch München erzielten höhere Umsätze in Bezug auf den Personen- und Frachverkehr. Doch Böblingen wurde zu klein, auf den Fildern entstand 1938 der neue Landesflughafen.

Ende 1925 steht der Flughafen mit der Beförderung von 4170 Fluggästen an fünfter und bei der Frachtbeförderung mit 38,8 Tonnen an zweiter Stelle in Deutschland. Jedoch muss der Flugverkehr zwischen dem 31. Oktober 1925 und 6. April 1926 eingestellt werden, da in den Flugzeugen keine Heizungsanlage installiert war. In den folgenden zwei Jahren wurde der Landesflughafen Stuttgart-Böblingen, wie er sich offiziell nennt, als Verkehrsflughafen ausgebaut und zählte bald zu den größten deutschen Verkehrsflughäfen. Anfang 1926 verlässt auch die Firma Schwäbische Hüttenwerke das schon 1918 fertiggestellte Werftgebäude.

Einer der Höhepunkte, die von der LUWAG veranstalteten Großflugtage, zog am 6. Juni über 10 000 Besucher an. Bis 1937 waren diese Veranstaltungen ein Magnet für die Massen. Waren es am Anfang noch sieben Fluglinien, die von Böblingen aus eingerichtet wurden, so kamen laufend neue hinzu, wie am 6. April von Halle nach Stuttgart.

18. September 1930 tödlich abstürzten. 1934 stand Böblingen wieder im Mittelpunkt der Geschichte. Am 3. Februar begann mit dem Jungfernflug der Luftposttransports von Deutschland, Flughafen Stuttgart-Böblingen, nach Südamerika. Der Flughafen Stuttgart-Böblingen schob sich von Anfang an in die Reihe der größten Flughäfen Deutschlands. Nur Berlin, Frankfurt/M und später auch München erzielten höhere Umsätze in Bezug auf den Personen- und Frachverkehr. Doch Böblingen wurde zu klein, auf den Fildern entstand 1938 der neue Landesflughafen.

Ende 1925 steht der Flughafen mit der Beförderung von 4170 Fluggästen an fünfter und bei der Frachtbeförderung mit 38,8 Tonnen an zweiter Stelle in Deutschland. Jedoch muss der Flugverkehr zwischen dem 31. Oktober 1925 und 6. April 1926 eingestellt werden, da in den Flugzeugen keine Heizungsanlage installiert war. In den folgenden zwei Jahren wurde der Landesflughafen Stuttgart-Böblingen, wie er sich offiziell nennt, als Verkehrsflughafen ausgebaut und zählte bald zu den größten deutschen Verkehrsflughäfen. Anfang 1926 verlässt auch die Firma Schwäbische Hüttenwerke das schon 1918 fertiggestellte Werftgebäude.

Einer der Höhepunkte, die von der LUWAG veranstalteten Großflugtage, zog am 6. Juni über 10 000 Besucher an. Bis 1937 waren diese Veranstaltungen ein Magnet für die Massen. Waren es am Anfang noch sieben Fluglinien, die von Böblingen aus eingerichtet wurden, so kamen laufend neue hinzu, wie am 6. April von Halle nach Stuttgart.

18. September 1930 tödlich abstürzten. 1934 stand Böblingen wieder im Mittelpunkt der Geschichte. Am 3. Februar begann mit dem Jungfernflug der Luftposttransports von Deutschland, Flughafen Stuttgart-Böblingen, nach Südamerika. Der Flughafen Stuttgart-Böblingen schob sich von Anfang an in die Reihe der größten Flughäfen Deutschlands. Nur Berlin, Frankfurt/M und später auch München erzielten höhere Umsätze in Bezug auf den Personen- und Frachverkehr. Doch Böblingen wurde zu klein, auf den Fildern entstand 1938 der neue Landesflughafen.

Ende 1925 steht der Flughafen mit der Beförderung von 4170 Fluggästen an fünfter und bei der Frachtbeförderung mit 38,8 Tonnen an zweiter Stelle in Deutschland. Jedoch muss der Flugverkehr zwischen dem 31. Oktober 1925 und 6. April 1926 eingestellt werden, da in den Flugzeugen keine Heizungsanlage installiert war. In den folgenden zwei Jahren wurde der Landesflughafen Stuttgart-Böblingen, wie er sich offiziell nennt, als Verkehrsflughafen ausgebaut und zählte bald zu den größten deutschen Verkehrsflughäfen. Anfang 1926 verlässt auch die Firma Schwäbische Hüttenwerke das schon 1918 fertiggestellte Werftgebäude.

Einer der Höhepunkte, die von der LUWAG veranstalteten Großflugtage, zog am 6. Juni über 10 000 Besucher an. Bis 1937 waren diese Veranstaltungen ein Magnet für die Massen. Waren es am Anfang noch sieben Fluglinien, die von Böblingen aus eingerichtet wurden, so kamen laufend neue hinzu, wie am 6. April von Halle nach Stuttgart.

18. September 1930 tödlich abstürzten. 1934 stand Böblingen wieder im Mittelpunkt der Geschichte. Am 3. Februar begann mit dem Jungfernflug der Luftposttransports von Deutschland, Flughafen Stuttgart-Böblingen, nach Südamerika. Der Flughafen Stuttgart-Böblingen schob sich von Anfang an in die Reihe der größten Flughäfen Deutschlands. Nur Berlin, Frankfurt/M und später auch München erzielten höhere Umsätze in Bezug auf den Personen- und Frachverkehr. Doch Böblingen wurde zu klein, auf den Fildern entstand 1938 der neue