

Ein neuer Zeitabschnitt begann vor 100 Jahren in Böblingen: Die Stadt bekam einen Militärflugplatz. Zusammen mit den drei Hobbyhistorikern Reinhard Knoblich, Wilfried Kapp und Jürgen Sostmann zeichnen wir die Geschichte in einer Serie nach. Im zweiten Teil folgt die Flugplatznutzung zwischen 1918 und 1925.

VON HANS-JÜRGEN SOSTMANN

**BÖBLINGEN.** Der Erste Weltkrieg ist zu Ende, die Soldaten können endlich wieder in die Heimat zurück und werden von ihren Gemeinden und Städten herzlich empfangen. So auch im beflaggten Böblingen, wo man in der Bahnhof- und Herrenberger Straße Ehrenpforten errichtete und auf dem Bahnhof Tannenbäumchen gesteckt hatte.

Andere Reaktionen gab's von den Revolutionären sowie Arbeiter- und Soldatenräten. Von ihnen wurden die Heimkehrenden zum Teil beleidigt und die militärischen Auszeichnungen und Rangabzeichen abgerissen. Am 9. November legten die revolutionären Arbeiter in Sindelfingen bei Daimler und auf dem Flugplatz die Arbeiter und Soldaten vor allem der Werftkompanie die Arbeit nieder und marschierten gemeinsam zu einer schnell vorbereiteten Kundgebung auf dem Postplatz.

Dort wird unter anderem bekannt, dass in Stuttgart ein Arbeiter- und Soldatenrat gebildet und die Revolution ausgerufen wurde. Dasselbe erfolgte nun auch in Böblingen, wo dann unmittelbar danach auf dem Rathaus die rote Fahne aufgezogen wurde. Die Zeitungen teilen kurz mit, dass der Arbeiter- und Soldatenrat Herr der Lage sei und alle politischen Richtungen ausgeschaltet sind.

Auf dem Flugplatz blieb die Situation angespannt, da hier im Auftrag der Regierung und gegen den Willen der Revolutionäre, die sogar MGs in Stellung brachten, eine „Freiwillige Fliegerabteilung“ aufzubauen war. Verantwortlich war der wieder nach Böblingen kommandierte Major R. Holzmann. Doch die erfahrenen Offiziere und der noch im Amt befindliche Kommandeur Graf von Beroldingen entschärften durch geschickte Verhandlungen mit dem Arbeiter- und Soldatenrat die Situation und führten mit den wieder zum Dienst angetretenen Fliegersoldaten ihren Auftrag aus.

Vom Innenministerium wurde angeordnet, zur Unterstützung der Landespolizei in Böblingen bis Ende 1919 mit Flugzeugführern eine Polizei-Fliegerstaffel, „Verkehrsschar“ genannt, unter dem Kommando von Hauptmann Weingart aufzubauen. Zu seiner Unterstützung wurde Hauptmann

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 Flughafengelände, 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

Ehemaliges Reisser-Gebäude wird abgerissen

Das markante Gemäuer am südlichen Böblinger Stadteingang soll den Weg für den bevorstehenden Verkauf des Grundstückes frei machen

VON MICHAEL STÜRM

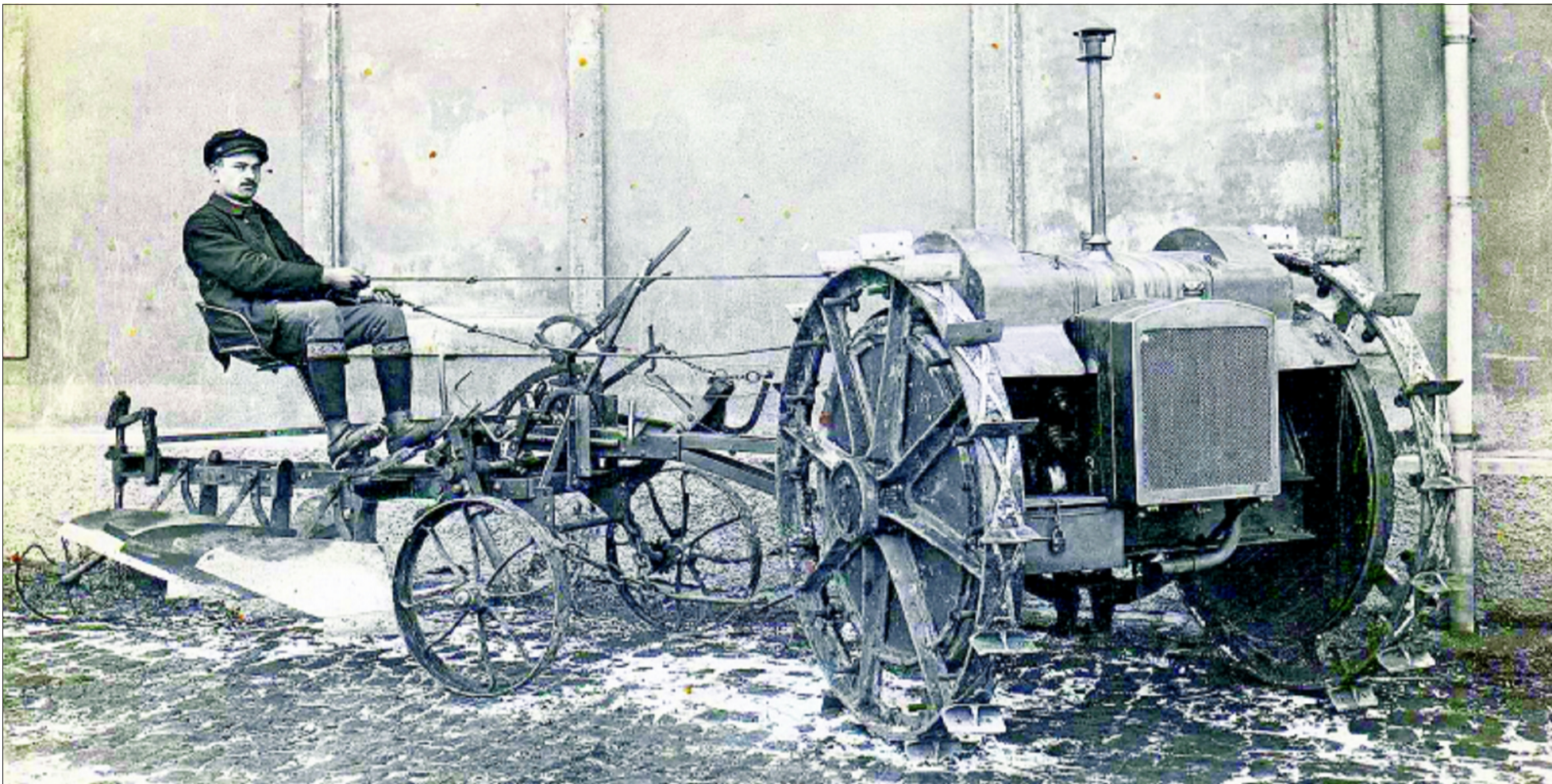
**BÖBLINGEN.** Seit rund 50 Jahren hat es am südlichen Stadteingang gethront, nun wird es vom Abrissbagger abgetragen. Das ehemalige Reisser-Gebäude an der Ecke Herrenberger-/Schlotterbeckstraße muss weichen.

Das markante Gemäuer mit der wuchtigen Waschbetonplatten-Fassade und dem spröden Charme eines Zweckbaus der 1960er Jahren soll den Weg für den Verkauf des Geländes frei machen. „Wir sind mit mehreren Interessenten im Gespräch“, sagt Thomas Petzoldt. Petzoldt ist bei dem Gussrohr-Hersteller St. Gobain PAM für die Grundstücksangelegenheiten zuständig. Die Halbergerhütte, Vorgänger des Saarbrücker Unternehmens, hat das Gelände vor vielen Jahren von der Firma Reisser gekauft und brachte dort eine Tochtergesellschaft für den Tiefbauhandel unter.

Seit mehreren Jahren ist das Gebäude bereits ungenutzt. Jetzt haben sich die Eigentümer zum Verkauf des 17 000 Quadratmeter großen Grundstücks entschieden. Laut Thomas Petzoldt soll der Transfer noch in diesem Jahr über die Bühne gehen. Wer dann der neue Eigentümer sein könnte und was dieser an dem Standort plant, dazu macht Petzoldt keine Angaben. Auch bei der Böblinger Stadtverwaltung wusste man nichts von einer Bauvoranfrage.

Libelle, Pflanzeninstitut oder Maschinenbau

KRZ-Serie 100 Jahre Flugplatz Böblingen: Nach dem 1. Weltkrieg blieben die Flieger auf dem Boden – Die Industrie warb um das Gelände



Die Schwäbischen Hüttenwerke produzierten 1924 auch Motorpflüge – dennoch verließ die Firma kurz darauf den ehemaligen Böblinger Flugplatz wieder

Fotos: red

Köhl, der spätere Ozeanflieger, ebenfalls nach Böblingen kommandiert, um hier „aus den herumliegenden Trümmern eine Staffel aufzubauen“. Doch kaum aufgestellt, musste die „Flugschar“ schon im Frühjahr 1920 den Dienst einstellen.

Der Friedensvertrag mit den nun vorliegenden Einzelbestimmungen trat in Kraft. Alle Flugzeuge, in Böblingen waren es bei Kriegsende immerhin über 200, mussten zerstört und auch alle militärischen Gebäude abgebrochen oder so umgebaut werden, dass sie nicht mehr für militärische Nutzung Verwendung finden können. Übrig blieb die Polizeiwerkstatt, die unter Hermann Weller mit einigen Monteuren privatisiert wurde, so dass dort weiterhin Polizeifahrzeuge instand gehalten wurden.

Was sollte nach Kriegsende mit Flugplatzgelände geschehen?

Durch den Monteur Ernst Kumpf wurde so auch der rote Halberstadt-Doppeldecker von Paul Strähle betreut. Strähle wurde als einzigem Privatunternehmer Deutschlands 1921 die Konzession für den Transport von Post und Passagieren auf den Fluglinien Stuttgart-Konstanz und 1922 für Stuttgart-Nürnberg, erteilt. Der Flugplatz hatte überwiegend seine Funktion verloren.

Nun ging es darum, was mit dem Gelände geschehen soll und dazu hatte die Stadt Böblingen schon mal klare Vorstellungen: Entweder eine Zwischenlösung finden, um das Gelände doch wieder eines Tages als Flugplatz nutzen zu können, oder aber das Gelände für die Ansiedlung von lukrativen Industriebetrieben zu vergeben. Sindelfingen dagegen hätte es gerne gesehen, wenn das Gelände wieder landwirtschaftlich genutzt würde.

Zu den ersten Bewerbern gehörte der Stuttgarter Motorenbauer Hellmut Hirth, der große Pläne mit dem Gelände hatte und die noch vorhandenen Flugzeuge und -teile

ins Ausland verkaufen wollte. Er blickte in Bezug auf die fliegerische Zukunft des Flugplatzes schon weiter: „Der Luftverkehr wird kommen, sei es nun zuerst als Luftpost oder für irgend einen anderen Verkehrszweck.“

Doch das Reich und das Württembergische Innenministerium übten Zurückhaltung und wollen das gesamte Gelände zusammenhalten. Es könne demnach vorläufig nur Geländepacht in Betracht kommen. Weitere Geländebewerber waren der Tierzuchtinspektor Kienle aus Rottweil, der auf dem Flugplatzgelände eine Lebensmittelproduktion in großem Stil betreiben wollte. Auch der Lehrstuhl des Luft- und Kraftfahrwesens der TH Stuttgart zeigte Nutzungsinteresse, genau wie die Uni Hohenheim, die in Zusammenarbeit mit dem Reichsernährungsministerium ein „Pflanzenernährungsinstitut“ errichten wollte.



Plakat der SHW zu ihrer Obstmühle

Attraktiv für die Stadt war die Bewerbung der Autofirma „Libelle“ aus Ulm, die ihren Sitz nach Böblingen verlagern wollte, um hier Kleinautos in Serie zu bauen. Für die Stadtverwaltung wäre die „Libelle“ der geeignete Kandidat gewesen, da „die Autoindustrie so eng mit der Flugzeugindustrie verbunden ist, dass es, wie bei der DMG Sindelfingen lange Zeit üblich, möglich wäre, nebenbei Flugzeuge zu reparieren und zu bauen“. Den Zuschlag für den Abbruch der Gebäude und Flugzeughallen bekam von der sogenannten „Wiedergutmachungskommission“ eine Firma Jänisch aus Berlin. Einige Hallen konnten von der Reichsbahn erworben werden und auch die 1918 fertiggestellte Werft wurde verkauft und in eine AG umgewandelt, deren größtes Aktienpaket die Maschinenfabrik Frova aus Mailand übernahm. Sie fertigte in Böblingen Kleinmaschinenteile und Motorpflege.

Vom Böblinger Flughafen in alle Welt fliegen als Vision

Am 21. Februar war das Flugplatzgelände nochmals auf der Tagesordnung des Reichstages in Berlin, wo über „die Freigabe des Flugplatzes in Böblingen zur Besiedlung leistungsfähiger Industrierwerke“ diskutiert werden sollte. Die Stadt Böblingen jedoch, vertreten durch ihren rührigen Bürgermeister Georg Kraut, hielt an ihrer Vision fest, nämlich, dass eines Tages Menschen vom Böblinger Flughafen in alle Welt fliegen. In seiner Argumentation wies Kraut darauf hin, „dass direkt am Flugplatzrand der betriebseigene Daimler-Flugplatz gewesen ist und bei Daimler geplant ist, in naher Zukunft in größerem Umfange Leichtflugzeuge zu bauen, so dass diese Nachbarschaft dem zukünftigen Flugbetrieb zum Vorteil gereichen werde“.

Inzwischen übernahmen die Schwäbischen Hüttenwerke (SHW) die Aktienmehr-

heit der Böblinger Werft A.G. um hier noch eine Eisengießerei und Walzeisenproduktion einzurichten sowie kleinere Land-, und Zugmaschinen und Zweitaktmotoren zu bauen. Dazu wurden auch Kleinhausgeräte wie zum Beispiel Obstmühlen und -pressen und auch Rübenbrockler angeboten. Außerdem wollte man sich dem Trend, Kleinwagen zu bauen, nicht verschließen und gewann für dieses Projekt den Ingenieur Wunibald Kamm, der bis Ende 1925 drei sensationelle Prototypen auf der Berliner Automobilausstellung zeigte.

Doch die Entwicklungskosten für das Auto und die Landmaschinen stiegen auf eine nicht einkalkulierte Höhe, so dass die Gesellschafter weitere Kredite verweigerten und somit das Böblinger Automobilabenteuer mitsamt der Motoren- und Landmaschinenproduktion am 1. Juli 1926 einstellen. Kurz darauf verkaufte die SHW ihre Aktienmehrheit an die Luftverkehr Württemberg A.G.

Info

Zur Arbeitsgruppe Böblinger Flughafengeschichten gehören Wilfried Kapp, Reinhard Knoblich und Hans-Jürgen Sostmann. Sie erforschen die Geschichte des Flughafens von der Gründung als Militärflugplatz bis zur Erschließung des heutigen Flugfeldes. Weitere Informationen über die Flughafengeschichte finden Interessierte unter der Adresse flughafenbb.wordpress.com im Internet. Das Trio ist an allem über die Böblinger Stadt- und Flughafengeschichte und über die US-Nutzung interessiert und für weiteres Material dankbar. Kontakt über: Wilfried Kapp, (0 70 31) 23 44 23, w.kapp@t-online.de; Reinhard Knoblich, (0 70 31) 27 99 72, knoblich@diezenhalde.de sowie Hans-Jürgen-Sostmann, (0 70 31) 4 27 11 58, h.j.sostmann@gmx.de.

Schlägerei vor dem Böblinger Bahnhof

**BÖBLINGEN** (red). Aus ungeklärter Ursache kam es am Mittwochmorgen gegen 4.30 Uhr zwischen drei alkoholisierten Männern im Alter zwischen 23 und 25 Jahren zu einer Schlägerei auf dem Bahnhofsvorplatz in der Talstraße. Eine zufällig vorbeifahrende Polizeistreife konnte die Kontrahenten trennen. Bei der folgenden Kontrolle stellten die Polizisten bei einem 25-Jährigen zudem Anzeichen von Drogenbeeinflussung fest und eine kleine Menge Kokain sicher. Nach Feststellung ihrer Identität wurden die jungen Männer wieder auf freien Fuß gesetzt. Sie müssen nun mit Anzeigen wegen Körperverletzung und der 25-Jährige wegen Verstoßes gegen das Betäubungsmittelgesetz rechnen.

Infoabend zum Thema Angst

**BÖBLINGEN** (red). Das Psychiatrische Behandlungszentrum Böblingen lädt Mittwoch, 17. Juni, von 18.30 bis 20 Uhr zum dritten „Roten Sofa-Gespräch in die Räume der Suchtagesklinik, Bunsenstraße 120, ein. Das Thema lautet: „Angst essen Seele auf“, Referent ist Dr. Gunther Essinger, Facharzt für Psychiatrie und Psychotherapie, Neurologie. In dem Vortrag wird der Übergang zur krankhaften Angst dargestellt und die Möglichkeiten der psychotherapeutischen und medikamentösen Behandlung beschrieben.



Blick ins Innenleben: Der Abrissbagger hat das frühere Reisser-Bürogebäude bereits angeknabbert

KRZ-Foto: Thomas Bischof