



Teil der NS-Kriegsmaschinerie: Aus dem zivilen Landesflughafen Böblingen wurde 1938 ein reiner Militärflughafen, der später dann vorwiegend Schulungszwecken diente

Foto: Archiv

Das Tor zur Welt wird wieder geschlossen

KRZ-Serie 100 Jahre Flugplatz Böblingen: Vom Landesflughafen zum militärischen Standort der Fliegerei

Es waren die schönsten Jahre, die Böblingen als Flughafenstandort von 1925 bis 1938 erlebte. Mit der Verlegung des Tors zur Welt auf die Fildern, kehrte in Böblingen militärischer Alltag ein. Und die Zerstörung des Krieges zeichnete die Stadt.

VON HANS-JÜRGEN SOSTMANN

BÖBLINGEN. Schon 1933 war von den Nationalsozialisten die Verlegung des Klemm-Werkes nach Halle/Saale und des Landesflughafens in den Raum Nellingen vorgesehen. Doch Nellingen entsprach dann doch nicht den Vorstellungen der Planer und so wurde ab 1936/37 Echterdingen/Bernhausen als Standort eines neuen Landesflughafens festgelegt. Böblingen sollte wieder Militärflugplatz werden und dies wurde ab 1937 mit dem Bau der Fliegerhorstkaserne auf dem Gelände der abgebrochenen Rohrmühle und Vorbereitungsmaßnahmen direkt auf dem Flughafen umgesetzt.

Wurde für Böblingen 1925 das Tor zur Welt aufgetan, so wurde es jetzt wieder geschlossen. Die blauen Uniformen der Luft-hansa und des DLV mussten immer mehr den Uniformen der Luftwaffe weichen. Eine rege Bautätigkeit entfaltete sich hinter dem Bahnhof und selbst auf dem Flughafengelände. In die 1937 begonnenen Kasernengebäude zogen nach und nach die flie-gertechnischen Einheiten, wie die Horstkompanie, Luftnachrichtenkompanie, Werftkompanie und die Baukompanie ein.

Vor der offiziellen Übergabe der Fliegerhorstkaserne hatte noch die „Bauleitung Flugplatz Böblingen“ mit einer schön gestalteten Einladung zum Sommerfest am 23. Juli 1938 mit zwanglosem Beisammensein auf der Terrasse des Flughafenhotels, gemeinsamem Essen in der Kantine und abends zu Tanz mit Bewirtung eingeladen. Von der Lufthansa wurden dabei Rundflüge angeboten – zum Preis von drei Reichsmark.

Mit dem Einmarsch des Panzer-Regiments 8 am 9. April 1938 wurde Böblingen

wieder Garnisonstadt. Am Dienstag, 25. April 1939, putzte sich die Stadt schon wieder heraus. Überall hingen die roten Fahnen mit dem NS-Parteiabzeichen, das 1936 offiziell zum Hoheitsabzeichen des Dritten Reiches deklariert wurde. Der offizielle Einzug des I. Jagdgeschwaders 52 stand bevor. Am Nachmittag marschierte die Truppe durch die mit vielen Menschen gesäumten Straßen zum Festplatz bei der Turnhalle an der Tübinger Straße. Hier wurde das Geschwader von Landrat Dr. Ranecker, von Bürgermeister Dr. Röhm und von Kreisleiter Krohmer mit herzlichen Grußworten in ihrer neuen Fliegergarnison willkommen geheißen.

Doch bevor die Fliegersoldaten des Verbandes so richtig heimisch wurden, bekamen sie den Befehl zur Verlegung im Juni nach Bonn-Handel. Es wurden in Böblingen noch der Stab, die II. Gruppe und mehrere Staffeln aufgestellt, die nach und nach auch verlegt wurden. Es war auf dem Fliegerhorst ein stetiges Kommen und Gehen und Böblingen wurde zum Schulungszentrum für die Flieger.

Seit 1935 wurde das Sturzkampfflugzeug Junkers Ju 87 laufend weiter verbessert, so dass die Piloten immer wieder umgeschult werden mussten. Dies



Der erste alliierte Bombenabwurf auf den Böblinger Flughafen

Foto: Archiv

war in der Zeit von Dezember 1941 bis Ende Januar 1942 der Fall, als das I./St.G. 2 „Immelmann“ nach Böblingen verlegt wurde, um auf den neuen Typ Ju 87 D-1 umzuschulen.

In der Zeit ihres Aufenthaltes erkundeten die Piloten und Flugschüler natürlich auch die Garnisonstadt Böblingen, und dies dürfte vor allem für die Böblinger Gast-

stätten, Cafés und Hotels eine wahre Freude gewesen sein, ebenso für die Bäcker und Metzger, die in die Versorgung des Fliegerhorstes miteinbezogen wurden.

Doch es war nicht „alles Gold was glänzte“. Seit Kriegsbeginn musste die Firma Leichtflugzeugbau Klemm die Fertigung ihrer Sportflugzeuge zurückbauen. Das Werk wurde jetzt auf Kriegsbetrieb umgestellt. Ab 1940 bekam Klemm vom Ministerium den Auftrag, Stahlrohr-Rumpferüste für den Lastensegler „Gotha 242“ und Teile

für die „Arado 96“ herzustellen. Ab 1942 mussten Rumpfkappen für Bombenschächte der „Dornier 217“ geliefert werden und es mussten zur Bewältigung dieser großen staatlichen Aufträge immer mehr Leute eingestellt werden.

Bald betrug die Belegschaft mehr als 1200 Frauen und Männer. Für Klemm war die Umstellung seines Werkes eine persönliche Tragik. Er war nicht mehr Herr im eigenen Betrieb. Dazu kamen Bespitzelungen und Denunziation sowie Ärger mit der Partei und den Jugendorganisationen wegen seiner Kinder. Als er dann auch noch den Befehl erhielt, ab 1943 in seinem Werk den Lippischen Raketenjäger zu bauen, trat er aus der Partei aus und am 23. Mai 1943 auch als Geschäftsführer seines Werkes zurück.

Die Bombardements nehmen zu

Die Kasernen, der Fliegerhorst und natürlich das Daimler-Werk zogen mehr und mehr Flieger- und Bombenangriffe der Engländer und Amerikaner auf sich, wobei aber auch die Stadt und Umgebung nicht verschont blieben. Der erste Angriff auf die Stadt erfolgte schon im November 1941. Der Fliegerhorst war erst ab dem 13. April 1944 Ziel der Angriffe.

Einem der schwersten Luftangriffe fielen am 19. Juli auch zu über 50 Prozent das Klemm-Werk I zum Opfer. Die Fertigung des Lippischen Raketenflugzeugs wurde sicherheitshalber schon im Mai in die Gurtweberei Schickhart nach Ebhausen und jetzt auch noch die Hauptverwaltung nach Nagold verlegt. Auch die bei Klemm arbeitenden Ostarbeiter wurden in einem Gebäude in Ebhausen untergebracht.

Der nächste schwere Bombenangriff erfolgte am 9. Dezember durch rund 60 Bombenflugzeuge, die insgesamt 135 Tonnen Bomben in verschiedener Größe und Sprengkraft auf den Flugplatz und die Bahnanlagen abgeworfen hatten. Der Fliegerhorst war damit vorerst unbrauchbar. Doch immer wieder wurde eine Start- und Landebahn repariert. So geht aus dem letzten Angriffsbericht vom 19. März 1945 hervor, dass die acht feindlichen Jagdflugzeuge wieder ein Flugzeug schwer und zehn Flugzeuge mittelschwer beschädigt hatten. Opfer waren keine zu beklagen, denn ab März verließen die Soldaten und Zivilbediensteten des Flughafenbereichskommandos nach und nach den Fliegerhorst. Wichtige Einrichtungen wurden vorher noch gesprengt.

Auch die Firma Klemm verließ ihre Werkseinrichtungen in Böblingen, in Eb-

hausen und Nagold. Wie aus dem Tagebuch eines Mitarbeiters hervorgeht, setzten sich die Mitarbeiter am 18. April 1945 mit rund 60 Fahrradfahrern und den restlichen Kraftfahrzeugen in Richtung Kaufbeuren in Bewegung. Nach fünftägigem Aufenthalt auf dem dortigen Kasernengelände kam der Befehl zum Weitermarschieren in Richtung Bregenz, um dort in einer Fabrik „an einem Kriegsgerät zu schaffen, welches noch den deutschen Endsieg bringen sollte“. Doch soweit kam es dann nicht mehr. Kurz hinter Marktoberdorf wurde im Weiler Wetzlers auf verschiedenen Bauernhöfen Rast gemacht. Am 28. April 1945 wurden die rund 200 Mitarbeiter und die Direktion durch eine amerikanische Armee-Einheit entdeckt.

In Böblingen wurde der Fliegerhorst mit seiner Kaserne am 22. April von einer französischen Einheit übernommen. Sie brachten hier zuerst die deutschen Kriegsgefangenen unter und richteten ein Internierungslager für Zivilisten sowie ein Lager für rund 3000 heimatlos gewordene Ausländer (DP – displaced persons), in der Mehrheit Polen und Russen, ein. Ab 7. Juni übernahm die US-Army den Kreis Böblingen.

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

City-Quartier trifft auf Argwohn

Ausschuss hadert mit Volumen

VON MICHAEL STÜRM

BÖBLINGEN. Seit vielen Jahren ist der Volksbankparkplatz im Visier der Stadtplaner. Das Quartier an der Friedrich-Liststraße/Ecke Sindelfinger Straße ist ein wichtiges Verbindungsstück zwischen Unterstadt und Schlossberg. Ein genauer Blick auf das, was dort entstehen soll, ist daher angesagt. Die Mitglieder des Technischen Ausschusses nahmen es am Mittwoch ganz genau mit der Wächterfunktion, als sie die verfeinerte Planung des Wohn- und Dienstleistungskomplexes „City-Quartier“ mit großer Kritikfreude zur Kenntnis nahmen.

Bereits im Jahr 2013 erläuterte die Verwaltung den Bürgervertretern, was dort geplant ist: drei mehrgeschossige Gebäudkörper mit Arztpraxen, Gewerbe, Gastronomie und 75 Wohnungen. Kritik wurde damals nicht laut. Im Gegenteil, nachdem dort vor rund 20 Jahren bereits eine Markthalle entstehen sollte, die nie das Licht der Welt erblickte, und zwischenzeitlich auch einmal Seniorenwohnungen am Einspruch der Stadtverwaltung scheiterten, überwog die Überzeugung, dass hier ein Investor endlich ein stimmiges Konzept präsentiert.

Zwei Jahre später machte sich nun plötzlich Misstrauen breit. Warum ein Geschoss höher, warum ein Gebäudkörper mehr, warum diese Flächenversiegelung und Verdichtung, wieso eine solch massive Riegelbebauung, wo bleibt der harmonische Übergang Richtung Schlossberg? Allzuviel Wohlwollen brandete dem Entwurf der Freudenstädter Architekten Lieb & Lieb nicht mehr entgegen.



So soll es aussehen: Die vorläufige Ansicht zeigt das City-Quartier vom Standort des Liststraßen-Kreisels aus

Dabei hatten diese im Vergleich zur ersten Planung die Gebäudkörper deutlich reduziert, wie Baubürgermeisterin Christine Kraayvanger erklärte. Statt zwei großen U-förmigen Gebäuden im hinteren Teil sollen nun drei filigranere Bauten entstehen. Damit werde das Bauvolumen deutlich zurückgenommen, die Baukörper stärker gegliedert, Durchstiche erlaubten eine bessere Durchlüftung und ein deutlicheres Raumerlebnis. An der Geschoszahl sei nichts verändert worden, erläuterte die Baubürgermeisterin, lediglich die Höhe des Gebäudes müsse um 90 Zentimeter erhöht werden, um Vorgaben wie Brandschutz und Dämmung technisch unterzubringen. Für Christine Kraayvanger war klar, dass der Investor Siedlungswerk mit seinem Projekt eine „positive Entwicklung an diesem Scharnier zum Schlossberg“ ermögliche.

Auch Baurechtsamtsleiter Andreas Böhm holte die Ratsmitglieder zurück auf den Boden der Tatsachen. Diese Planung, erläuterte er, sei weit unter dem, was der Bebauungsplan zulassen würde und eine städtebaulich gelungene Planung. Unterstützung gab es von CDU-Rat und Architekt Friedrich Ruoff: Der mahnte seine Kollegen, ihren Argwohn doch etwas zurückzuschrauben. „Dieser Bebauungsplan wurde von uns verabschiedet“, erinnerte er, „und findet sich in diesem Projekt zu 95 Prozent wieder“. Nach knapp einer Stunde Debatte und Aufklärung schien sich diese Erkenntnis im Ratsrund allmählich durchgesetzt zu haben.

Noch im Laufe des Novembers soll die Baugenehmigung erteilt werden. Im Herbst 2017 möchte das Siedlungswerk das City-Quartier bereits beziehen.

„Armer Konrad“: Afterwork-Führung

BÖBLINGEN (red). „Der Arme Konrad vor Gericht“ nennt sich eine Wanderausstellung, die federführend vom Hauptstaatsarchiv Stuttgart konzipiert wurde. Diese ist im Böblinger Bauernkriegsmuseum zu Gast. Am Donnerstag, 29. Oktober, wird um 18.15 Uhr eine Abendführung angeboten.

Welchen Bezug Böblingen zum Aufstand des „Armen Konrad“ im Jahr 1514 hatte und welchen Einfluss die Geschehnisse auf den Bauernkrieg von 1525 hatten, vermittelt Museumsleiterin Cornelia Wenzel in der ersten öffentlichen Führung durch die Sonderausstellung.

Zahlreiche Exponate können dank der Unterstützung von Leihgebern, wie dem Hauptstaatsarchiv Stuttgart und dem Württembergischen Landesmuseum, in der Ausstellung im Original gezeigt werden. Hierzu zählen auch schriftliche Überlieferungen aus dem Amt Böblingen und die erste Landesverfassung, der Tübinger Vertrag.

Der Eintrittspreis beträgt 2,50 Euro. Für die Führung entstehen keine zusätzlichen Kosten.



Drei Jahre nach dem Abbruch des Krauß-Gebäudes wird das Baustofflager der Firma Storz abgeräumt

KRZ-Foto: Thomas Bischof