

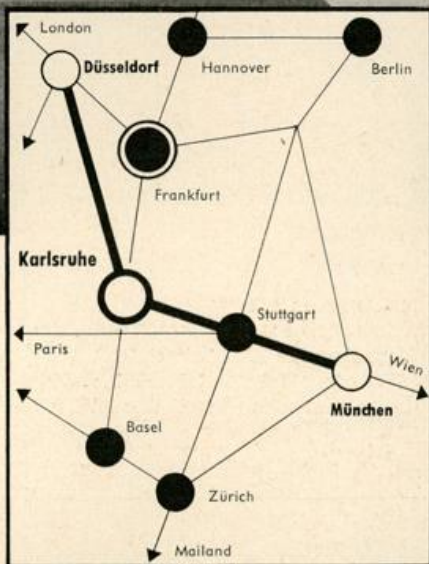
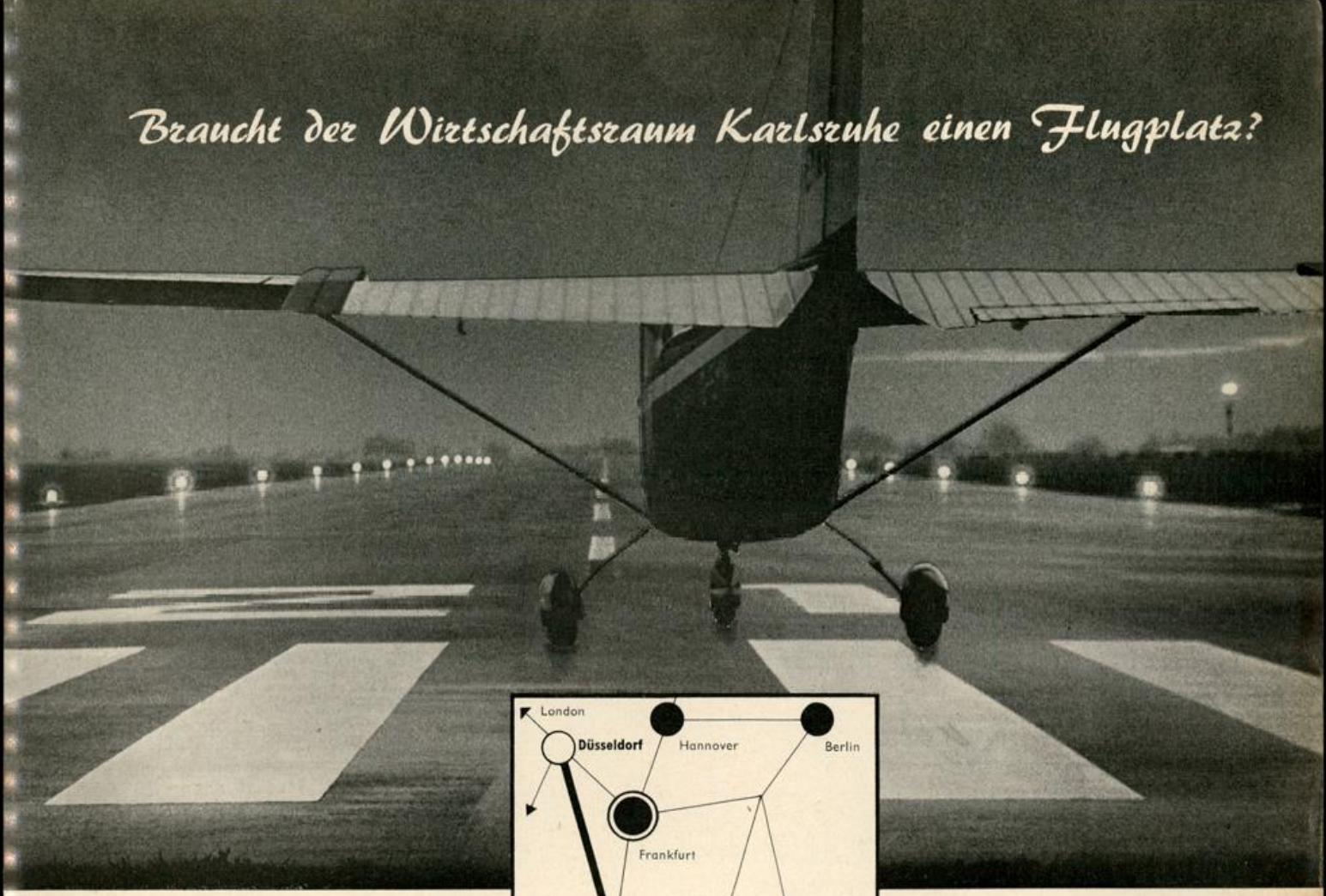
# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

Braucht der Wirtschaftsraum Karlsruhe einen Flugplatz

[urn:nbn:de:bsz:31-219125](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-219125)

# Braucht der Wirtschaftsraum Karlsruhe einen Flugplatz?



## Bürgermeister Kurt Hofheinz

Der neuesten Zusammenstellung der Inhaber von Luftfahrerscheinen für Privatflugzeugführer ist zu entnehmen, daß Ende 1967 in Baden-Württemberg die Zahl der privaten Flugzeugführer 2101 betragen und damit im Vergleich zum Vorjahr um 10% zugenommen hat. Wenn man bedenkt, daß 1960 noch 780 Privatflugzeugpiloten registriert waren, zeigt dieser Vergleich eine erstaunliche Entwicklung an.

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) hat im gleichen Monat veröffentlicht, daß auf den Flugplätzen der Bundesrepublik 1967 — also Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen — 1 618 557 Motorflugzeugbewegungen in der sogenannten „Allgemeinen Luftfahrt“ (General Aviation) gezählt wurden, das ist der gesamte Luftverkehr, ausgenommen der planmäßige und außerplanmäßige Linienverkehr und Pauschalflugreiseverkehr. Davon entfielen

- 1 374 337 Bewegungen = 85 % auf die Verkehrslandeplätze und
- 244 220 Bewegungen = 15 % auf die zehn Verkehrsflughäfen.

Die meisten Flugzeugbewegungen der Verkehrslandeplätze meldete der Flugplatz Egelsbach unmittelbar bei Frankfurt mit 96 342 Bewegungen.

- Es folgten Baden Oos mit 52 915 Bewegungen,
- Karlsruhe steht mit rund 41 000 Bewegungen

nach Mannheim, Augsburg, Braunschweig und Mönchenglöblich an 7. Stelle.

Die Flugzeugbewegungen (immer ohne Segelflugzeuge) auf den Verkehrslandeplätzen der Bundesrepublik haben eine stark aufwärtsstrebende Tendenz.

Zählte man 1959 noch

- 522 157 Bewegungen, so waren es
- 1965 = 1 141 268 Bewegungen,
- 1966 = 1 375 537 Bewegungen und
- 1967 = rd. 1 400 000 Bewegungen.

Das Fluggastaufkommen auf den Verkehrslandeplätzen stieg von 29 815 Passagieren im Jahre 1965 auf 36 673 Passagiere im Jahre 1966 an.

Es ist weiter nicht verwunderlich, daß die Zahl der Verkehrslandeplätze ebenfalls ständig im Wachsen begriffen ist. 1959 existierten in der Bundesrepublik

- 83 Verkehrslandeplätze
- 1965 waren es schon 136 Verkehrslandeplätze und
- 1967 wurden 149 Verkehrslandeplätze gezählt.

Daraus ergibt sich für die allgemeine

Luftfahrt ein stetes Wachstum. Das steigende Interesse an der Luftfahrt läuft parallel mit einer Steigerung der Flugzeugbewegungen, erhöhtem Fluggastaufkommen, Vermehrung der Verkehrslandeplätze sowie nicht zuletzt der Zunahme des Flugzeugbestandes.

Nach den Veröffentlichungen des Luftfahrtbundesamtes betrug die Zulassungsquote in den letzten Jahren jährlich rund 250 Flugzeuge aller Art für den zivilen Bedarf. In Baden-Württemberg fand folgende Entwicklung statt: Zugelassen waren

- 1960 = 110 Flugzeuge,
- 1962 = 205 Flugzeuge,
- 1965 = 300 Flugzeuge,
- 1966 = 340 Flugzeuge und
- 1967 = 360 Flugzeuge.

Es ist klar, daß hinsichtlich der Zahl der Verkehrslandeplätze in absehbarer Zeit eine Sättigung eintreten wird, wie das bereits bei den Verkehrsflughäfen der Fall ist. Aber nichts beweist besser als die Entwicklung der Verkehrsflughäfen, daß gerade dann, wenn die Zahl der Flugplätze ihr Optimum erreicht hat, sich für den gesamten Wirtschaftsraum entscheiden wird, ob der Platz, bedingt durch Lage und Ausbauzustand in das allgemeine Verkehrsnetz eingeschaltet ist, oder ob der Verkehrsstrom an ihm mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen vorbeizieht.

In der Bundesrepublik einschließlich Westberlin bestehen seit 1959 zehn Verkehrsflughäfen und zwar Hamburg, Bremen, Berlin, Hannover, Köln-Bonn, Düsseldorf, Frankfurt, Nürnberg, Stutt-

gart und München. Diese zehn Verkehrsflughäfen haben folgende Entwicklung genommen:

	Bewegungen	Passagiere
1959	485 905	6 101 267
1965	666 985	16 201 457
1966	731 149	17 846 648
1967	763 175	18 646 101

Damit soll keineswegs zum Ausdruck kommen, daß eventuell im Karlsruher Raum mit einer ähnlichen sprunghaften Entwicklung oder gar mit gleichen Zahlen zu rechnen ist. Die Zahlen beweisen aber unmittelbar die zunehmende wirtschaftliche Bedeutung des großräumigen Luftverkehrs, wie auch die des regionalen Verkehrs, und es unterliegt keinem Zweifel, daß die Weiterentwick-

bahnnetz anschließen zu lassen? Alle diese Gemeinden nahmen bis in die Zeit des Pkw und Lkw, insbesondere aber der Autobahnen, nicht am wirtschaftlichen Aufschwung teil und blieben verträumt abseits der in Riesenschritten davoneilenden industriellen Entwicklung. Niemand wird bestreiten, daß die Verhältnisse auf unseren verstopften Straßen ein Warnzeichen dafür sind, daß rechtzeitig Vorsorge zu treffen ist, wenn unser Wirtschaftsraum nicht gleichermaßen in Lethargie fallen soll. Andere Länder haben das schon lange begriffen. So hat zum Beispiel Frankreich ein regionales Flugnetz neben den großen internationalen Verbindungen geschaf-

England einen solchen von 2 800 Flugzeugen und die Bundesrepublik einen Bestand von 2 200 Flugzeugen. Ihr folgt Italien mit 1 200 Flugzeugen und zum Vergleich die USA mit 110 000 Flugzeugen.

Frankreich hat also heute bereits ein modernes Luftverkehrsnetz errichtet, das einmal die europäischen und außer-europäischen Wirtschaftszentren untereinander verbinden kann und zum anderen aber auch in seiner gesamten innerfranzösischen Verkehrsplanung den regionalen Luftverkehr nicht vernachlässigt. Im Gegenteil, es hat mit Energie und Opfern einen hervorragenden Flugdienst aufgebaut. 47 Verkehrsverbindungen sprechen eine beredte Sprache.

## Sommer-Luftverkehr

VON und NACH

# KARLSRUHE

1927. 1927.

**Flugzeiten:** Mitteleuropäische Zeit.

**Flugscheine:** Bei dem Verkehrsverein, den Agenturen des Norddeutschen Lloyd und Hamburg-Amerika-Linie, dem Reisebüro Karlsruhe A.S. ferner im Schlafhotel und Hotel Germania sowie bei der Flugleitung auf dem Flugplatz (Fernsprecher-Nachdruck 6474-76)

**Freigepäck:** Im Inland 10 Kilo, im Ausland 15 Kilo

**Flugversicherung:** Mit 25.000 R.M. im Flugpreis eingeschlossen.

**Orientierungskarten:** Für die Flugtrasse bei Flugleitung Karlsruhe.

**Zubringerauto:** Führt im Bedarfsfall 25 Minuten vor Start vom Schlafhotel ab. Autofahrt vom und zum Flugplatz für Fluggäste kostenlos.

**Fluggastzimmer und Restaurationsbetrieb:** Im Flugplatzrestaurant, Fliegerklausur

**Luftbildaufnahmen** **Werft bei dem Flugplatz**

Sommersommer: Flugleitung der Deutschen Lufthansa AG Nr. 6474, Verkehrs-Nr. 6475, Bad. Luftverkehrsamt & K.Nr. 6475, Bad. Phil. Lufthansa A.G. Nr. 6476.

## LUFVERKEHR 1927

VON und NACH

# KARLSRUHE

HINFLUG:				ROCKFLUG:			
Karlsruhe AB:	Ober:	AN:	ZIELSTATION:	AB:	Ober:	Karlsruhe AN:	Flug-Preis in R.
1106	Köln	1505	Aachen	1130	Köln	1645	60,- 0,70
1105		1830	Amsterdam	1005		1645	100,- 1,10
1107		1715	Baden-Baden	1005		1645	15,- 0,25
1108	Stuttgart	1705	Berlin	1015	Stuttgart	1645	85,- 0,95
1109	Hannover	1700	Berlin	990	Hannover	1645	138,- 1,35
1110	Kassel	1730	Berlin	990	Kassel	1645	125,- 1,45
1111	Iselt. Iselt. Iselt.	1530	Borkum	930	Iselt. Iselt. Iselt.	1645	125,- 1,35
1112	Frankfurt, Hannover	1640	Braunschweig	1190	Hannover, Frankfurt	1645	80,- 0,90
1113	Frankfurt, Hannover	1640	Bremen	1090	Hannover, Frankfurt	1645	90,- 1,00
1114	Iselt. Iselt. Iselt.	1640	Bremervhagen	810	Iselt. Iselt. Iselt.	1645	120,- 1,40
1115	Stuttgart, Halle	1840	Breslau	800	Halle, Stuttgart	1645	115,- 1,25
1116	München, Prag	1730	Breslau	900	Prag, München	1645	140,- 1,60
1117	Frankfurt, Köln	1650	Brüssel	1150	Köln, Frankfurt	1645	95,- 1,00
1118	München	1705	Budapest	800	München	1645	142,- 1,55
1119	Köln, Iselt. Iselt.	1735	Chemnitz	930	Iselt. Iselt. Iselt.	1645	95,- 1,05
1120		1215	Darmstadt	1530		1645	20,- 0,20
1121		1855	Darmstadt	840		1645	20,- 0,20
1122	Frankfurt	1450	Dortmund	1230	Frankfurt	1645	45,- 0,55
1123	Köln, Iselt. Iselt.	1830	Dresden	830	Iselt. Iselt. Iselt.	1645	105,- 1,15
1124	Frankfurt, Köln	1535	Düsseldorf	1290	Köln, Frankfurt	1645	60,- 0,70
1125	Stuttgart	1420	Erfurt	1390	Stuttgart	1645	85,- 0,95
1126	Frankfurt, Dortmund	1635	Essen-Mülheim	1130	Dortmund, Frankfurt	1645	50,- 0,60
1127	Iselt. Iselt. Iselt.	1545	Flessburg	730	Iselt. Iselt. Iselt.	1645	123,- 1,33
1128		1245	Frankfurt	1790		1645	25,- 0,25
1129	Stuttgart, München	1530	Fürth, Nürnberg	1130	München, Stuttgart	1645	60,- 0,75
1130	Stuttgart, Halle, Leipzig	1630	Gera	1090	Halle, Leipzig, Stuttgart	1645	70,- 0,80
1131	Frankfurt	1330	Gießen	1430	Frankfurt	1645	45,- 0,65
1132	Köln, Iselt. Iselt.	1630	Glatz	690	Iselt. Iselt. Iselt.	1645	160,- 1,70
1133	Stuttgart, Erfurt	1530	Halle, Leipzig	1130	Erfurt, Stuttgart	1645	85,- 0,75
1134	Frankfurt, Hannover	1735	Hamburg	1070	Hannover, Frankfurt	1645	100,- 1,10
1135	Frankfurt	1540	Hannover	1130	Frankfurt	1645	75,- 0,85
1136	Frankfurt	1425	Kassel	1135	Frankfurt	1645	65,- 0,75
1137	Frankfurt, Hamburg	1735	Kiel	845	Hamburg, Frankfurt	1645	115,- 1,25
1138	Darmstadt, Frankfurt	1430	Köln	1330	Frankfurt, Darmstadt	1645	50,- 0,60
1139		1900	Konstanz	800		1645	25,- 0,30
1140	Darmstadt, Frankfurt	1530	Koblenz	1430	Frankfurt, Darmstadt	1645	35,- 0,45
1141	Frankfurt, Köln	1535	Krefeld	1290	Köln, Frankfurt	1645	70,- 0,80
1142	Köln, Brüssel	1945	London	745	Brüssel, Köln	1645	165,- 1,75
1143	Stuttgart, Halle, Leipzig	1630	Magdeburg	1090	Halle, Leipzig, Stuttgart	1645	75,- 0,85
1144	Frankfurt, Kassel	1625	Magdeburg	1090	Frankfurt	1645	100,- 1,20
1145		1130	Mannheim	1030		1645	30,- 0,30
1146		1735	Mannheim	930		1645	30,- 0,30
1147	Stuttgart	1230	München	1435	Stuttgart	1645	35,- 0,45
1148	Iselt. Iselt. Iselt.	1635	Norderney	950	Iselt. Iselt. Iselt.	1645	130,- 1,30
1149	Köln	1810	Paris	920	Köln	1645	135,- 1,45
1150	Iselt. Iselt. Iselt.	1635	Plauen	1090	Iselt. Iselt. Iselt.	1645	95,- 0,95
1151	München	1535	Prag	1130	München	1645	95,- 1,05
1152		1730	Saarbrücken	930		1645	55,- 0,60
1153		1630	Stuttgart	1630		1645	20,- 0,20
1154		1830	Willingen	940		1645	20,- 0,20
1155	Iselt. Iselt. Iselt.	1930	Wangerode	950	Iselt. Iselt. Iselt.	1645	115,- 1,25
1156	München	1530	Wien	1095	München	1645	110,- 1,20
1157	Stuttgart	1235	Zürich	1430	Stuttgart	1645	65,- 0,65

lung eines Wirtschaftsgebietes, ja schon dessen Bestand, nur ermöglicht bzw. erhalten werden kann, wenn dieser Raum die modernsten Verkehrsverbindungen anbieten kann, und das sind die Flugverbindungen. Daß es sich hierbei um ein durchaus ernst zu nehmendes Problem handelt, beweist die Geschichte der Eisenbahn. Viele Gemeinden haben sich in jener Zeit vor der lärmenden, dampfenden und feuerspeienden Lokomotive gefürchtet und es wurden ähnliche Einwendungen vorgebracht, eigentlich fast die gleichen, wie sie heute bei der Errichtung neuer und Unterhaltung alter Flugplätze zu hören sind. Und was war der Erfolg der törichten Weigerungen, sich unmittelbar ans Eisen-

fen und kann eine stolze Bilanz von 31 Regionallugplätzen mit einer Start- und Landebahnlänge von mindestens 1 100 m aufweisen. Österreich und die Schweiz besitzen je 6 Regionallugplätze, Holland 5 Regionallugplätze und die Bundesrepublik Deutschland nur 4 Regionallugplätze. Frankreich hat aber noch einen weiteren bedeutenden Vorsprung, es hat bereits einen regionalen Luftverkehr unter 29 Städten aufgezogen, der nicht weniger als 47 Verkehrsbeziehungen aufweist. Außerdem hat es in der allgemeinen Luftfahrt einen Bestand von 4 600 Flugzeugen nachzuweisen,

Nun geht es für die Stadt Karlsruhe und den sie umgebenden Wirtschaftsraum nicht darum, einen Beitrag zu dieser fast stürmischen Entwicklung in der Luftfahrt zu leisten. Es geht auch nicht um die Befriedigung irgend eines Ehrgeizes, es geht ganz einfach und nüchtern darum, ob der Wirtschaftsraum um Karlsruhe heute schon und erst recht in einem vereinigten Europa mit von der Partie sein will, oder ob man sich wieder mit allen daraus resultierenden Folgen mit einer Stadt und einem Raum im toten Winkel begnügen will. Daß dies wirklich die unvermeidbaren Konsequenzen wären, bringt der Generalverkehrsplan des Landes Baden-

Württemberg von 1965 dadurch zum Ausdruck, daß er ausführte: „Zu den raumbedeutendsten Planungen gehören in besonderem Maße Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur. Eine ausgewogene Wirtschafts- und Verkehrsstruktur setzt beste Verkehrsverhältnisse voraus. Es gehört zu den vornehmsten und wichtigsten Aufgaben der Raumpolitik, unsere großen Industrielandschaften im Mittleren Neckarraum, im Rhein-Neckarraum und im Raume Karlsruhes an die veränderte Welt von morgen anzupassen.“ Und hinzugefügt wird, daß der Deutsche Luftverkehr sich in einer stärkeren und schnelleren Entwicklung befindet als die meisten anderen Verkehrsarten. Karlsruhe nennt sich gern eine Stadt der Tradition und des Fortschritts. In bezug auf die Entwicklung der Luftfahrt hat

essen führte einen Nonstop-Flug von Darmstadt über Karlsruhe und zurück nach Darmstadt aus. Um die gleiche Zeit beheimatete unsere Stadt einen gebürtigen Elsässer, einen begeisterten Flieger, der in einer einfachen Bretterhütte auf dem alten Exerzierplatz an einem selbstkonstruierten Eindecker herumbastelte. Paul Senge war Inhaber des Luftfahrerscheines Nummer 214. Als einfacher Schuhmacher verschrieb er sich der Fliegerei, erlernte nicht nur das Fliegen im Selbstunterricht, sondern baute tatsächlich einen Eindecker, mit dem er bekannt wurde. Trotz vieler Spötter erlitt er nicht das Schicksal des Erfinders der Laufmaschine als Vorläufer des

Fliegerschicksal. Im Jahre 1913 stürzte er infolge eines Holmenbruchs an seinem Flugzeug bei Grevenbroich tödlich ab. 1914 begann der erste Weltkrieg. Der Karlsruher Exerzierplatz wurde Militärflugplatz. Bis 1918 gab es für Karlsruhe keinen zivilen Luftverkehr. Erst Ende 1920 konnte der zivile Verkehr wieder aufgenommen werden. Es war genau am 11. 11. 1920, als der erste Luftpostverkehr nach dem Kriege planmäßig zwischen Frankfurt und Lörrach mit Zwischenlandung in Mannheim und Karlsruhe aufgenommen wurde. Man war damals so begeistert, daß die Stadt Lörrach anläßlich dieses bedeutenden Ereignisses folgendes Schreiben per Luftpost nach Karlsruhe sandte:

Seite 13:  
Die neue befestigte Start- und Landebahn mit Nachtanflugbefeuerung

Seite 14:  
2 Zeugnisse von historischer Bedeutung:  
Bereits ab Mai 1925 war Karlsruhe an das internationale Luftverkehrsnetz angeschlossen



**Flugplatz Karlsruhe-Forchheim:**

Mitte:  
Der Kontrollturm mit seinen funktechnischen und navigatorischen Einrichtungen im Betrieb

links:  
Das Flugplatzrestaurant mit dem Kontrollturm

rechts:  
Die neuerrichtete Halle II der Karlsruher Flughafengesellschaft



Karlsruhe eine alte Tradition zu bewahren, eine Tradition, die es wert ist, wieder etwas deutlicher in unser Bewußtsein gerückt zu werden. Vielleicht ergibt sich daraus für den einen oder anderen eine neue Einstellung zu den heute anstehenden schwierigen Problemen, ein neuer Impuls, nicht weniger zuversichtlich, modern und fortschrittlich zu sein als die Pioniere der Karlsruher Luftfahrt.

Begonnen hat es damit, daß im Jahre 1910 der erste Postflieger jener Zeit, der Pilot von Hidesen, auf dem damaligen Exerzierplatz an der heutigen Erzbergerstraße — jetzt amerikanischer Flugplatz — einen Sack mit Luftpost aus Darmstadt abwarf. Von Hidesen

Fahrrades, unseres Karlsruher Freiherrn von Drais, der sich mit seiner epochalen Erfindung nicht durchsetzen konnte und keinerlei Anerkennung erfuhr.

Senge mußte aber doch, um einigermaßen seinem Plan nachgehen und um in Ruhe arbeiten zu können, vom Exerzierplatz Karlsruhe auf den abgelegeneren Exerzierplatz in Forchheim, den heutigen Flugplatz Karlsruhe-Forchheim, ziehen. Senge hatte Erfolg. Er wurde berühmt durch seine wagemutigen und sensationellen Schauflüge anläßlich des Mannheimer Maimarkt-Rennens auf dem dortigen Rennplatz und wurde später Einfieger bei den „Aristoplan-Werken“ auf dem Flugplatz in Wanne-Eickel. Dort erreichte ihn das

An den Stadtrat der Stadt Karlsruhe/Baden  
Mit dem ersten Postflugzeug, das von Lörrach nach Karlsruhe fliegt, senden am Schillertage 1920 Gemeinderat und Bevölkerung der Hauptstadt des Markgräflerlandes, Hebels Heimat, in die Hauptstadt Badens, die Stätte seiner unauslöschlichen Wirksamkeit herzliche badische und deutsche Grüße und hoffen, daß mit der immer schnelleren Überwindung von Raum und Zeit die geschichtlich und völkisch verschiedenen Landesteile unseres jungen Freistaates immer mehr zusammenwachsen und als ein Ganzes feststehen in der Treue zu Land und Reich.

Lörrach, den 12. Nov. 1920

H. Burte

Der Gemeinderat: gez. Dr. Gugelmeier, Bürgermeister.



Es wäre wirklich nicht zu weit herbeigeht, wenn man die damalige Vorstellung über das Zusammenwachsen des Landes Baden auf unsere Aufgabe, ein gemeinsames Europa zu schaffen, übertrüge. Und warum sollte, was damals brauchbares Mittel zum engeren Zusammenwachsen angesehen wurde, heute, im Jahre 1968, bald an der Schwelle eines neuen Jahrhunderts, ja sogar eines neuen Jahrtausends, weniger tauglich und weniger notwendig sein?

Karlsruhe hat damals die richtigen Konsequenzen gezogen. Am 8. Januar 1925 beschloß nämlich der Karlsruher Stadtrat, den bisherigen Exerzierplatz zu einer „Landungsstelle für Verkehrsflugzeuge samt allen hierzu gehörigen Einrichtungen“ mit einem Kostenaufwand bis zu 140 000 RM auszubauen. Die Einrichtungen bestanden aus einer Flugabfertigungsbaracke und einer Holzflugzeughalle am Südwestrand des Platzes.

Kurz danach, schon am 21. Januar 1925, wurde die Badische Luftverkehrsgesellschaft mbH gegründet. Sie hatte sich zur Aufgabe gemacht, Personen und Sachen durch Luftfahrzeuge, insbesondere zum Zwecke des Anschlusses des Landes Baden an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz, zu befördern, ferner Veranstaltungen für Reklame durchzuführen und Luftbilder herzustellen.

Auch hier läßt sich unschwer ablesen, daß sich Aufgabe und Problemstellung von unserer heutigen Zeit in keiner Weise unterscheiden. Ein Land, eine Stadt oder ein Wirtschaftsraum ist immer und zu jeder Zeit vor die Aufgabe gestellt, die bestehenden Verkehrsverbindungen auf nationaler und internationaler Ebene zu verbessern, es besteht die permanente unabwiesbare Notwendigkeit, die — wie man heute sagt — infrastrukturellen Maßnahmen zu fördern. Sonst kann man geradezu, ohne ein Hellseher zu sein, voraussagen, daß unsere Wirtschaft dem wachsenden Konkurrenzkampf in Deutschland und Europa und auch in der Welt nicht standhalten kann. Das haben

schon die damals maßgebenden Wirtschaftskreise in und um Karlsruhe begriffen. Sie haben nämlich zu dem Stammkapital der Badischen Luftverkehrsgesellschaft mbH 100 000 RM beigesteuert, die Stadt selbst hat 150 000 RM übernommen. Noch im Gründungsjahr der Gesellschaft wurde das Stammkapital auf 363 500 RM erhöht.

Die ebenfalls 1925 eingerichteten Flugverbindungen könnten uns heute vor Neid erblassen lassen. Ab Mai war bereits täglich regelmäßiger Dienst auf folgenden Strecken eingerichtet:

Karlsruhe—Frankfurt (mit Anschluß nach Dortmund, Bremen und Hamburg)

Karlsruhe—Frankfurt (mit Anschluß nach Erfurt, Leipzig und Berlin)

Karlsruhe—Stuttgart (mit Anschluß nach Leipzig und Berlin)

Karlsruhe—Stuttgart (mit Anschluß nach München)

Karlsruhe—Stuttgart (mit Anschluß nach Zürich)

Karlsruhe—Basel (mit Anschluß nach Paris und London).

Die Badische Luftverkehrsgesellschaft mbH hatte eigene Flugzeuge, mit denen

sie die Strecken Frankfurt, Stuttgart und Basel beflog. Die Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit war beachtlich. In manchen Monaten wurde der Flugplan fast zu 100 % eingehalten. Die etwa zur gleichen Zeit in Mannheim gegründete Badisch-Pfälzische Luftverkehrs AG richtete zusätzlich eine Schwarzwaldlinie ein. Die Flugzeuge, die von Mannheim nach Konstanz flogen, landeten in Karlsruhe, Baden-Baden und Villingen.

Um die finanziellen Mittel, insbesondere die staatlichen Subventionen zu konzentrieren, drängte die Landesregierung auf eine engere Zusammenarbeit und einen Zusammenschluß der Badischen Luftverkehrsgesellschaft mbH und der Pfälzischen Luftverkehrs AG. Ohne daß sich die Karlsruher Gesellschaft auflöste, beteiligte sie sich 1926 im wesentlichen durch Einbringen von Sachwerten in Höhe von 320 000 RM an der Mannheimer Gesellschaft, die sich jetzt „Badisch-Pfälzische Luftverkehrs AG Mannheim—Karlsruhe“ nannte. Das Grundkapital betrug 820 000 RM. Das Karlsruher Unternehmen hatte nunmehr nur noch die Aufgaben einer Flughafenverwaltung wahrzunehmen. Durch diese Fusion konnte jetzt das oben genannte Streckennetz von der neuen Badisch-Pfälzischen Lufthansa AG übernommen werden. Es schaltete sich aber schon 1926 die aus einem Zusammenschluß der Aero-Lloyd AG und der Junkers-Luftverkehr AG hervorgegangene Deutschen Lufthansa AG ein. Bald wurden neue Strecken in das europäische Ausland eröffnet. Karlsruhe war entweder direkt oder durch Zubringerlinien an das deutsche und europäische Luftverkehrsnetz angeschlossen. So ist zum Beispiel den Flugplänen der Lufthansa der 30er Jahre zu entnehmen, daß zwischen Karlsruhe und Berlin eine tägliche „Blitzverbindung“ (Flugzeit 2 3/4 Stunden) zu Tagesrandzeiten bestand (morgens hin, abends zurück), die kaum teurer als eine Eisenbahnfahrkarte II. Klasse war, so daß Karlsruher Behörden ihren leitenden Beamten emp-



fahlen, wegen der Zeitersparnis das Flugzeug für Dienstreisen nach Berlin zu benutzen.

In der Folgezeit stellte auch die Badisch-Pfälzische Luftverkehrs AG Karlsruhe-Mannheim ihren Flugbetrieb ein, da dieser nach und nach in ganz Deutschland von der Deutschen Lufthansa übernommen wurde.

In den Jahren 1934 bis 1938 machte der zunehmende Luftverkehr sowie neue und größere Flugzeuge, die längere Startbahnen benötigten, eine Erweiterung des alten ca. 50 ha großen Flugplatzes erforderlich. Nur in Richtung Norden ergab sich eine Ausdehnungsmöglichkeit, und es war sicher auch damals für die Stadtväter ein sehr schwerer Entschluß, das Fluggelände auf

der Bodenorganisation, den Flugbetrieb hatte die Deutsche Lufthansa übernommen. Dadurch entfiel auch der Grund des früheren Zusammenschlusses. 1938 zog die Karlsruher Flughafengesellschaft mbH ihr Kapital aus der Badisch-Pfälzischen Lufthansa AG zurück und erhöhte das eigene Stammkapital auf 630 000 RM.

Gleichzeitig einigten sich beide Gesellschaften, auf der Ostseite des Karlsruher Flugplatzes in der Nähe der übrigen im Zuge des Platzausbaus errichteten Hochbauten gemeinsam ein größeres Werftgebäude zu erstellen. Den Betrieb der Werft übernahmen sie nicht selbst, sondern gründeten eine eigene Betriebsgesellschaft, die Badisch-Pfälzische Flugzeugreparaturwerft GmbH, deren Stammkapital beiden je zur Hälfte gehörte. Um sich von der Werftgesellschaft und ihrem Betrieb eine Vorstellung machen zu können, sei darauf hingewiesen, daß dort vor und während des zweiten Weltkrieges über 400 Personen beschäftigt waren.

Im übrigen beschränkte sich die Karlsruher Flughafengesellschaft weiterhin auf die Verwaltung des Karlsruher Flugplatzes.

Der zweite Weltkrieg unterbrach abrupt diese Entwicklung. Von 1939 bis 1945 gab es nur Militärflugzeuge. Im Jahre 1945 wurde der Platz zunächst von französischen, dann von amerikanischen Streitkräften besetzt und bis heute noch nicht freigegeben, obwohl er inzwischen inmitten wertvollen Wohngebietes liegt. Durch den Flugzeuglärm werden die Patienten des großen Karlsruher Klinikums (Städtische Krankenanstalten) — jährlich über 25 000 —, das unmittelbar an den Flugplatz angrenzt, aufs unerträglichste belästigt.

Die Karlsruher Flughafen GmbH hat diese Entwicklung vorausgesehen und keinerlei ernstliche Anstrengungen gemacht, wieder in den Besitz des alten Flugplatzes zu kommen. Beim Wiederaufbau der Stadt nach Kriegsende war es offensichtlich, daß dieser in zentraler Wohnlage befindliche Platz aufgegeben werden mußte. Aber sollte Karlsruhe und der gesamte Wirtschaftsraum in alle Zukunft ohne die Möglichkeit der Einbindung in das moderne Flugverkehrsnetz bleiben? Diese Einbindung abzulehnen, hieße resignieren und sich selbst von der zukünftigen Entwicklung ausschließen. Mindestens der Zustand von 1925 sollte wieder erreicht werden. Dies ist bis heute keinesfalls gelungen. Aber soll es nur bei der Tradition bleiben und wollen wir uns dem Fortschritt verschließen?

Die Stadt Karlsruhe hat zunächst das getan, was im Bereich des Möglichen lag. 1954 hat sie für die örtlichen Sportfliegergruppen von der Gemeinde Forchheim ein Segelfluggelände in der Größe von rund 26 ha gemietet und dort 1955 bis 1957 zusammen mit dem Baden-Württembergischen Luftfahrtverband Stuttgart (BWLTV) eine Sportfluganlage mit Flugzeughalle, Werkstattgebäude und Unterkunfts- und Wirt-

schaftsgebäude errichtet. Als Ende 1956 die örtlichen Fliegergruppen nicht mehr in der Lage waren, mit ihren ehrenamtlichen Kräften den Flugplatz zu unterhalten und zu verwalten, übernahm die Karlsruher Flughafen GmbH die Verwaltung des Flugplatzes, nachdem sie sich die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit dieser Maßnahme von der Obersten Landesverkehrsbehörde durch Bestellung zum Platzhalter bestätigen ließ. Aus diesem Sportflugplatz hat sich der heutige Verkehrslandeplatz Karlsruhe-Forchheim entwickelt, der mit seinen etwa 41 000 Flugzeugbewegungen im Jahr, wie schon anfangs ausgeführt, an siebter Stelle aller Verkehrslandeplätze der Bundesrepublik steht.

Der Platz ist rund 60 ha groß, hat eine Start- und Landebahn von 950 m Länge und 30 m Breite, die mit einem Hartbelag versehen ist, besitzt einen Kontrollturm und Nachtlandebeeuerungen und seit kurzem auch eine Sichtfunkpeilanlage, außerdem sind zwei Flugzeughallen vorhanden. Besonders vorteilhaft wirkt sich aus, daß auf dem Flugplatz eine Flugzeugreparaturwerkstatt von privater Hand betrieben wird. Zugelassen sind unter Sichtflugbedingungen Flugzeuge bis zu 5,7 t Höchstabfluggewicht, schwerere Flugzeuge nur im Einzelfall und mit besonderer Genehmigung. Der Flugbetrieb zeigte eine stets wachsende Tendenz. In den letzten Jahren war pro Jahr eine durchschnittliche Zunahme von 3000 bis 4000 Bewegungen zu verzeichnen. Am Platze befinden sich zwei Fliegerschulen.

Die Frage, ob der gesamte Wirtschaftsraum um Karlsruhe und die Stadt selbst einen Flugplatz brauchen, beantwortet sich meines Erachtens von selbst. Zum Schluß sei nur noch die Prognose der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen angeführt. Danach ist von 1957 bis 1966 das Fluggastaufkommen der zehn deutschen Verkehrsflughäfen von 4,05 Millionen auf 16,84 Millionen, also auf mehr als das vierfache angestiegen. Man rechnet bis 1972 mit Steigerungen auf mehr als das Doppelte = 35 bis 39 Mill. Fluggäste, bis 1977 mit Steigerungen auf das 4- bis 5fache = 58 bis 71 Mill. Fluggäste.

Daraus erhellt für jeden Einsichtigen und mit der Materie Vertrauten, daß die zehn Verkehrsflughäfen diese Masse an Fluggästen nicht mehr allein bewältigen können und daß als sogenannte zweite Ebene der Ausbau des Regionalverkehrs über die Verkehrslandeplätze erfolgen muß, was Frankreich bereits getan hat. Heute schon gibt es Schwierigkeiten auf den großen Plätzen bei der Abfertigung der Flugzeuge und erhebliche Wartezeiten in der Luft, bis die Landung erfolgen kann. Zur Entlastung des innerdeutschen Verkehrs und wohl auch der gleichzustellenden europäischen Räume muß ein Flugnetz geschaffen werden, das eine reibungslose Abwicklung des Flugverkehrs gestattet. Diese Entwicklung ist nicht aufzuhalten. Sollte Karlsruhe abseits stehen?



Kosten des Hardtwaldes auf eine Größe von rund 140 ha zu bringen.

Als 1934 die alte Holzflugzeughalle abbrannte, wurde eine neue massive Halle mit einer Werkstatt an der Ostseite des Platzes (Erzbergerstraße) errichtet. Diesen Baulichkeiten folgte dann ein modernes Betriebs- und Verwaltungsgebäude, ein Restaurant, das übrigens außerordentlich gut besucht war, eine Fliegerschule sowie verschiedene Nebengebäude.

Aus Gründen einer klaren Trennung und Bezeichnung nach der Funktion wurde 1935 die Badische Luftverkehrsgesellschaft mbH in „Karlsruher Flughafengesellschaft mbH“ — der Name, der bis heute erhalten blieb — umbenannt, denn weder die Mannheimer noch die Karlsruher Gesellschaft unterhielten einen eigenen Flugbetrieb. Beide Gesellschaften befaßten sich nur noch mit