

Der Flughafen Chemnitz und Karl-Marx-Stadt

Geschichte und Geschichten vom Flugwesen in Chemnitz Süd



Chemnitz Sa. Flughafen.

Aufruf

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir wünschen uns mit dieser Sonderausgabe interessante und bislang wenig bekannte Geschichten vom Autor Norbert Engst zum Chemnitzer Flughafen vermitteln zu können. Aber wir sind auch an Ihren Erlebnissen im Zusammenhang mit dem früheren Flughafen interessiert.

Wenn Sie über Geschichten, Erlebnisse oder Fotos vom Flugwesen in Chemnitz und Karl-Marx-Stadt verfügen, teilen Sie diese doch gerne mit uns!

Wir freuen uns.

Ihr Stadtteilmanagement Chemnitz Süd
Wladimir-Sagorski-Straße 24
09122 Chemnitz

Telefon: 0371 3342482
E-Mail: thomas.rosner@awo-chemnitz.de
Facebook: Stadtteilmanagement Chemnitz Süd
Internet: www.chemnitz-sued.de

Impressum

Der Flughafen Chemnitz und Karl-Marx-Stadt Geschichte und Geschichten vom Flugwesen in Chemnitz Süd

Herausgeber: AWO Soziale Dienste Chemnitz und Umgebung gGmbH
Clara-Zetkin-Straße 1 | 09111 Chemnitz

Autor: Norbert Engst

Redaktion: Margitta Zellmer

Satz und Layout: Cornelia Kowalski

Druck: RIEDEL-Verlag & Druck KG | Gottfried-Schenker-Straße 1 | 09244 Lichtenau OT Ottendorf

Auflage: 1.000 Exemplare

Förderung: Diese Publikation wird im Rahmen der Städtebauförderung von Bund, Ländern und Gemeinden über den Verfügungsfonds sowie im Rahmen der „Nachhaltigen sozialen Stadtentwicklung ESF 2014 – 2020 im Fördergebiet ‚ESF – Chemnitz Süd‘ “ durch die Europäische Union und die Stadt Chemnitz gefördert.



Diese Maßnahme wird mitfinanziert durch Steuermittel auf der Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.



CHEMNITZ
STADT DER
MODERNE



Das Flugwesen in Chemnitz

Betrachtet man heute das Erscheinungsbild des ehemaligen Wohngebietes „Fritz Heckert“ mit seinen noch so vielen sechs- und elf-geschossigen Wohnhäusern, so fällt ein Gebäude auf, das nicht so recht ins Bild eines Neubaugebietes passt. Dabei hatte dessen Funktion einst besonderen Einfluss auf das Wohngebiet. Es ist das ehemalige Flughafengebäude an der Stollberger Straße 100.

Was heute wenig bekannt ist, in Chemnitz wurde einst Luftfahrtgeschichte geschrieben. Bereits am 3. März 1895 gründete Paul Spiegel die *Vereinigung zur Förderung der Luftschiffahrt in Sachsen*, die erste ihrer Art in Sachsen und eine der ältesten in Deutschland.¹ Schon wenige Jahre vorher, ab 1890/91, stiegen erste bemannte Ballons in den Chemnitzer Himmel empor.

Unbemannte Ballone fuhren jedoch schon über hundert Jahre vorher über Chemnitz. Am 19. März 1784 stieg ein Heißluftballon auf dem heutigen Theaterplatz, dem damaligen Anger, auf. Angetrieben wurde der Ballon durch brennende Kien- und Hobelspäne in einer am Ballon hängenden Kohlenpfanne. Umgehend folgte die erste Beschwerde in Chemnitz wegen eventueller Brandgefahr.²

Die erste Fläche, auf der regelmäßige Flüge stattfanden, war der Exerzierplatz an der Zschopauer Straße, stadtauswärts links auf Höhe Pappelstraße. Der 15. Juli 1908 brachte eine Namensänderung mit sich, die Vereinigung zur Förderung der Luftschiffahrt in Sachsen hieß fortan *Chemnitzer Verein für Luftfahrt e. V.*

Um das Flugwesen weiter zu fördern, organisierte die Allgemeine Zeitung am 2. Oktober 1910 einen Parsevaltag. Mit der *Parseval 5* überflog erstmals ein Luftschiff den Chemnitzer Himmel, es landete auf einem Sportplatz in Altendorf. Die Parseval-Luftschiffe waren die Vorgänger der später sehr beliebten Werbe-Luftschiffe.

Fast 80.000 Menschen sehnten ab den frühen Morgenstunden die Ankunft dieses Luftfahrzeuges herbei. Die Staatsbahn setzte zur Beförderung der zu erwartenden Menschenmengen sogar Sonderzüge ein. Der Flug der Parseval 5 von Bitterfeld nach Altendorf forderte



Abb. 1: Parsevaltag am 2. Oktober 1910 in Chemnitz-Altendorf

vom Piloten, dem Hauptmann a. D. Dinglinger, höchste fliegerische Fähigkeiten, musste das Luftschiff doch gegen heftige Winde gesteuert und sicher am Landeplatz verankert werden.³ In den kommenden zwei Jahrzehnten landeten insgesamt fünf Luftschiffe in Chemnitz. Ab 1913 wurden Flugaktionen auf einem Feld bei Altchemnitz durchgeführt.

In der Zeit der Jahrhundertwende entstanden dann auch die ersten Fotografien von Chemnitz aus der Luft. Die Luftfahrt verlangte damals eine große Portion Mut und auch das nötige Glück von Piloten und Mitreisenden. Nicht alle Flieger kamen heil zur Erde zurück, aber der Reiz zur Erkundung der luftigen Höhen überwog.

Da das Flugwesen auf breites Interesse in der Bevölkerung stieß und die Entwicklungsmöglichkeiten in Altchemnitz begrenzt waren, beschloss man, ein neues Gelände für den Flugbetrieb zu suchen. Fündig wurde man an der Stollberger Straße im Chemnitzer Süden.

Eine Fusion bündelte wiederum am 27. Mai 1924 die Kräfte der bis dato selbstständigen Fliegervereine *Chemnitzer Verein für Luftfahrt e. V.* mit dem *Verein Chemnitzer Flieger*. Es entstand der *Chemnitzer Verein für Luftfahrt und Flugwesen e. V.*⁴

Von 1934 bis zur Zwangsauflösung 1945 sprach man vom *Deutschen Luftsportverband, Fliegerortsgruppe Chemnitz*.

Im Jahr 1990 erfolgte die Wiedergründung des *Chemnitzer Vereins für Luftfahrt e. V.*, dieser Verein besteht bis heute. Doch zurück in die Zeit der Anfänge.



Abb. 2: Der Flugplatzwerbetag im Jahr 1924

Flughafenneubau an der Stollberger Straße

„An einem sonnigen, herrlichen Herbsttag des Jahres 1924 war es, als der Chemnitzer Verein für Luftfahrt und Flugwesen e. V. draußen auf der Stollberger Straße auf dem für den kommenden Chemnitzer Flughafen bestimmten weiten Felde seinen ersten Flugplatzwerbetag veranstaltete.“ Mit diesen rückblickenden Worten leitet die Allgemeine Zeitung Chemnitz am 1. Mai 1926 ihren Artikel zur Eröffnung des Flughafens ein. Er besitzt den Status eines internationalen Zollflughafens.

Die Allgemeine Zeitung schreibt weiter: „Tausende Interessierte pilgern am 14. September 1924, ein ‚geradezu idealschöner Herbstsonntag‘, zu eben diesem Flugplatzwerbetag an die Stollberger Straße 100.“

Unter den verpflichteten Kunstflugpiloten ist eine große Anzahl „Flugzeugführer guten Kluges“, deren Namen im In- und Ausland bekannt sind, so etwa Major a.D. Garganico, der im Ersten Weltkrieg mit seinen Leistungen für viel Aufsehen gesorgt hatte, aber auch Namen wie Billig, Schröder, Petersen und Dr. Gullmann stehen für spannungsreiche und interessante Vorführungen.

Die Piloten beeindruckten das Publikum mit Sturzflügen,

Salti mortale und Loopings teilweise dicht über den Köpfen der Zuschauer. Manch ein Beobachter soll sich mehr als vierzig mal um seine Achse gedreht haben und dabei in seiner Körperlänge mehr als eine Elle zugelegt haben. Rundflüge für Passagiere wurden für 30 Goldmark angeboten. Die Gebrüder Otto und Fritz Bertram, dem Chemnitzer Publikum bestens bekannt, ließen ihre beiden Freiballone aufsteigen.

Die Ballone mit den Namen *Chemnitz* und *Schwarzenberg* stiegen rasch in große Höhe auf und entflohen gen Osten. Einzelne Flugzeuge begleiteten die Ballone auf ihrer Fahrt. Das Programm des Flugplatzwerbetages übertraf die Erwartungen der Besucher, viele wünschten sich eine baldige Wiederkehr der Flugveranstaltungen und sehnten die Eröffnung des Flughafens herbei.

Die Abbildung 2 zeigt das zukünftige Fluggelände am 14. September 1924 mit Blick nach Norden. Im Vordergrund erkennt man die Stollberger Straße mit dem *Schrebergarten-Verein Chemnitz-Helbersdorf*. Das markante Flughafengebäude wird zwei Jahre später errichtet.



Abb. 3: Luftbild vom Flugplatzwerbetag an der Stollberger Straße

Ab Mai 1924 saßen regelmäßig Initiativen aus Wirtschaft und Politik mit dem Ziel zusammen, nach Dresden und Leipzig auch Chemnitz an den Luftverkehr anzubinden.

Beflügelt vom Flugplatzwerbetag und vom Verkauf der ausgegebenen Anteilsscheine erfolgte am 5. März 1925 im Sitzungssaal der Handelskammer Chemnitz die Gründung der *Chemnitzer Flughafengesellschaft mbH*. Gründungsmitglieder waren der Rat der Stadt Chemnitz, die Sächsische Flughafen-Betriebsgesellschaft mbH Dresden, der Chemnitzer Verein für Luftfahrt und Flugwesen sowie die Handelskammer, mehrere Amtshauptmannschaften und etwa einhundert Unternehmen aus Chemnitz und Umgebung.⁶ Der Bau der Flughafengebäude sowie der flugtechnischen Anlagen konnte noch im Gründungsjahr der Flughafengesellschaft beginnen.

Ein Jahr später wurde das markante Abfertigungsgebäude fertiggestellt und der Flughafen am Sonntag, dem 2. Mai 1926, offiziell unter Anteilnahme geladener Gäste sowie der Chemnitzer Einwohnerschaft eröffnet. Der Entwurf stammte von den Chemnitzer Architekten *Müller & Schwab*. Das Flughafengelände weist eine Fläche von 600 x 600 Meter auf. Das Chemnitzer Tagblatt berichtete zu diesem Anlass wie folgt: „Man schritt zur Rechten und Linken der Chaussee zu vieren, sechsen und achten hin,

so daß die zahllosen Auto-, Motorrad- und Radfahrer mitunter Mühe hatten, sich einen Weg durch die hinausströmende Völkerwanderung zu bahnen.“⁷

Eine besondere Attraktion am Eröffnungstag stellte ein Flugzeugrennen dar, an dem sich acht Flugzeuge beteiligten. Die Piloten hatten eine zehn Kilometer lange Strecke in Dreiecksform sechsmal zu umfliegen. Der Parcours begann am Flughafen, führte zur Radrennbahn Altendorf, weiter über die Wanderer-Werke in Schönau hinweg und zum Flugplatz zurück. So ein Luftrennen wurde bis dahin noch nie gezeigt, entsprechend bejubelt wurde der Gewinner, Generalmajor Eitel-Friedrich Roediger Freiherr von Manteuffel.⁸ Am Montag nach der Eröffnung, dem 3. Mai 1926, um 8:55 Uhr landete, von Dresden kommend und nach Nürnberg weiter fliegend, das erste Linienflugzeug planmäßig auf dem Flughafen.

Die *Deutsche Lufthansa* integrierte in den folgenden Jahren den Flughafen zur Bedienung der beiden Linien Bremen – Hannover – Braunschweig – Leipzig – Chemnitz und Dresden – Chemnitz – Plauen – Fürth – Nürnberg in ihr Streckennetz.

Im Jahr 1932 nahm eine Fliegerübungsstelle des *Deutschen Luftsportverbandes* ihren Dienst auf, ab 1938 existierte hier eine *N.S.F.K.* (Nationalsozialistisches Fliegerkorps) – *Reichsschule für Motorflug*.⁹

Vorwiegend wurde jetzt die Linie Berlin – Chemnitz – Karlsbad – München bedient, aber auch bis zu 80 weitere Städte in Deutschland und Europa standen auf dem Flugplan. Der nur dreieinhalb Kilometer vom Stadtzentrum entfernte

Flughafen hatte allerdings schon von Anfang an Mühe, den fliegerischen Notwendigkeiten zu entsprechen. In den 1960er Jahren führte genau jenes Problem des mangelnden Platzes zur endgültigen Schließung des Linienflugbetriebes.

Besonderer Besuch – Ein Graf in Chemnitz

Aber zunächst erfuhr der Flughafen wenige Jahre nach seiner Eröffnung eine ganz besondere Ehre. Es war der 16. November 1930, kurz vor halb zwölf mittags. An jenem Tag besuchte das legendäre Luftschiff LZ 127 „Graf Zeppelin“ die Stadt Chemnitz und damit auch den Flughafen. Um die 100.000 Chemnitzer und ihre Gäste bejubelten die Ankunft des Großluftschiffes auf den Straßen der Stadt, allein etwa 50.000 begeisterte Flugfreunde kamen raus zum Flughafen. LZ 127 konnte mit seinen 236 Metern Länge und über 100.000 Kubikmetern Fassungsvermögen die Anwesenden beeindrucken.

Zwanzig Minuten hatten die Passagiere Zeit zum Ein- und Aussteigen, 11:50 Uhr schwebte der Graf wieder zurück zu seinem Heimathafen nach Friedrichshafen am Bodensee.

Neben dem markanten Luftschiff LZ 127 erfreute sich besonders das Reklameluftschiff *Parseval-Naatz PN 28* großer Beliebtheit. Das mit 39,5 Metern Länge deutlich kürzere Luftschiff flog für den Schokoladenhersteller *Trumpf* Werbung. Es wies zwar eine deutlich geringere Reichweite als LZ 127 auf, war im Gegenzug aber sehr gut manövrierfähig.

Erweiterungspläne der 1930er Jahre

Der Flughafen entwickelte sich in den 1930er Jahren trotz der engen Verhältnisse zu einem wichtigen Faktor für die

hiesige Industrie. Die untenstehende Tabelle verdeutlicht die Entwicklung in den ersten Jahren des Flughafenbestehens.

Jahr	Starts und Landungen	Fluggäste	Post (kg)	Fracht (kg)	Zollgut (kg)
1925	193	290			
1926	2.161	3.122	231,424	7.192,280	1.282,975
1927	3.232	5.714	2.538,354	42.330,203	9.394,601
1928	3.543	7.987	6.644,113	73.939,775	15.487,756
1929	4.547	9.630	12.313,535	70.472,560	17.749,590
1930	4.806	9.783	18.122,204	54.802,360	15.963,580
1931	4.540	8.746	24.139,428	50.102,400	13.938,880
1932	6.679	10.569	27.759,674	48.319,288	14.698,960

Tab. 1: Gesamtfrequenz des Flughafens in den Jahren 1925 bis 1932¹⁰

Abb. 4: Das Luftschiff *Parseval-Naatz PN 28* am 15. August 1928



Besonders auf zwei Linien war der Flughafen erfolgreich. Zum einen auf der sogenannten Baumwoll-Linie: Prag – Chemnitz – Leipzig – Hannover – Bremen und auf der Linie: Dresden – Chemnitz – Plauen – Nürnberg. In den Sommermonaten wurde zusätzlich die Linie: Karlsbad – Marienbad – Chemnitz – Leipzig bedient. In jenen Jahren entwickelte sich neben dem planmäßigen Personen- und dem Frachtverkehr der sogenannte *Chemnitzer Bedarfsluftverkehr*.

Unter Bedarfsluftverkehr verstand man das kurzfristige Buchen eines Flugzeuges nach Bedarf. Heute würde man eventuell Charterflug dazu sagen. Vor allem Industrielle und andere vermögende Leute aus der Region nutzten diese Möglichkeit des Reisens. Man überlegte, inwieweit auch diese Art der Luftbeförderung mit öffentlichen Mitteln gefördert werden könne.

Da aber eine Kombination mit dem Frachtverkehr aufgrund der fehlenden Planbarkeit nicht möglich war und zudem nur kleine Kreise der Bevölkerung dieses Angebot nutzten, blieb der Bedarfsluftverkehr ein Nischenangebot. Dennoch lief der allgemeine Flugbetrieb auf ordentlichem Niveau.

Als jedoch aus heiterem Himmel alle Flugverbindungen am 25. Juli 1937 eingestellt wurden, sah sich die *Maschinenfabrik Kappel A.G.* genötigt, ihren Unmut der Industrie- und Handelskammer mitzuteilen.

In dem Schreiben heißt es: „Man verstehe diese Maßnahme umso weniger, als gerade das Industriezentrum Chemnitz davon betroffen wurde, wodurch nicht nur die Ausführung eiliger Geschäftsreisen in Mitleidenschaft gezogen wird, sondern vor allem die Absendung von Briefen per Luftpost.

Die Luftpost muss neuerdings erst nach Leipzig mit der Bahn befördert werden, wodurch natürlich ein beträchtlicher Zeitverlust entsteht und der Sinn der ganzen Sache schon von vornherein illusorisch wird, weil es sich bei den Flugpostbriefen durchweg um eilige Korrespondenzen handelt.

Wir hören von Zeit zu Zeit, dass die Flugverbindungen anderer Städte ständig verbessert und weiter ausgebaut werden und stehen deshalb der Entscheidung, die man in Chemnitz getroffen hat, verständnislos gegenüber“.

In diesen Tagen, Ende Juli 1937, wurde die Industrie- und Handelskammer recht häufig zum Adressaten derartiger Beschwerden aus Industrie- und Wirtschaftskreisen. Die Kammer antwortete auch sogleich der Maschinenfabrik und unterrichtete sie über die Gründe der Schließung des Flughafens. So sei der Flugverkehr vom Sächsischen Luftamt aus Gründen, die mit den Platzverhältnissen zusammenhängen, gesperrt worden. Die Kammer intervenierte kräftig beim zuständigen Amt und bat, dass Chemnitz schnellstens wieder an den Luftverkehr, ge-

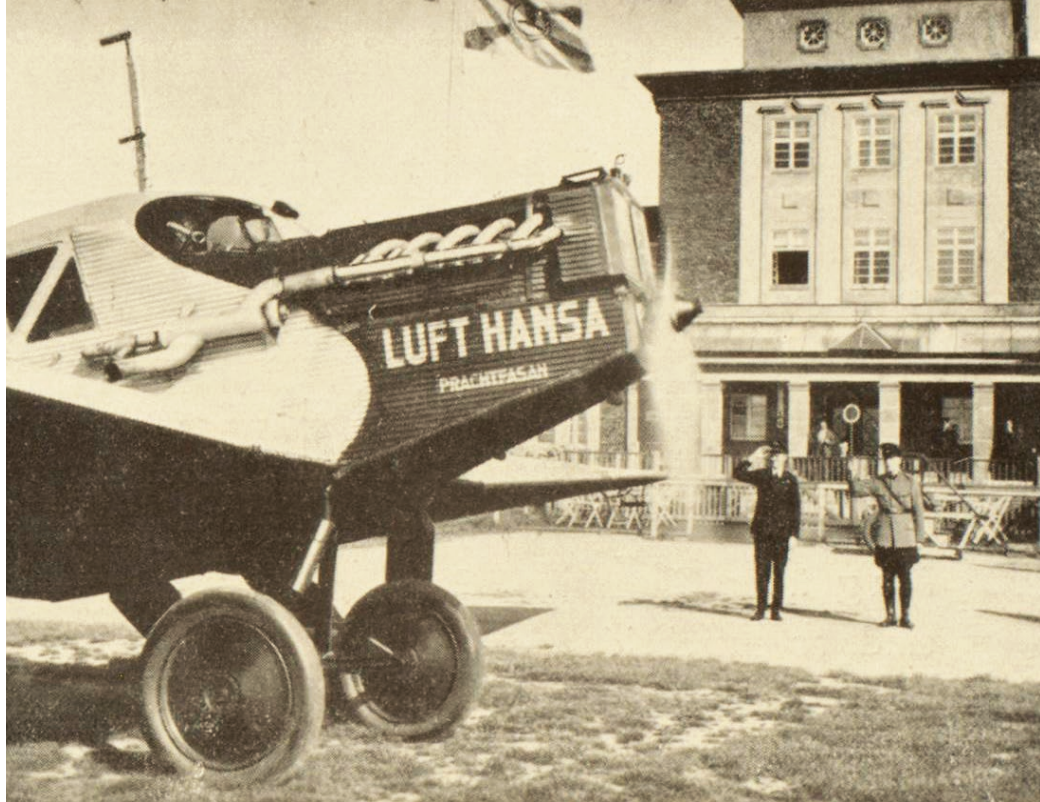


Abb. 5: Junkers F13 „Prachtfasan“ vor dem Flughafen-Hauptgebäude

nauer den Personen- und Frachtverkehr, angeschlossen wird. Und weiter hieß es: „Es ist eine Unmöglichkeit, ein Industriegebiet von der Bedeutung des Chemnitzers ohne Anschluss an den Luftverkehr zu belassen“.

Die großen Chemnitzer Industrieunternehmen wiesen als Vertreter „aller hiesiger, an der Weltwirtschaft beteiligter Kreise“ in verschiedenen Schreiben an die Industrie- und Handelskammer mehrmals auf die unerträgliche Situation hin. Immerhin sei Chemnitz „mit den Weltinteressen im engsten Sinn verbunden“ zudem müssten die Interessen von über einer Million Menschen aus Chemnitz und Umgebung berücksichtigt werden. Daher müsse die Sperre als Dauerzustand verhindert werden. Aber immerhin gab die Maschinenfabrik Kappel zu, vom Einsinken schwerer Maschinen mangels Fundierung der Start- und Landebahn auf dem Chemnitzer Flughafen gehört zu haben.

Doch all diese Bemühungen, den Luftverkehr wieder nach Chemnitz zu bringen, blieben zunächst fruchtlos. Denn es war nicht nur die Beschaffenheit der Start- und Landebahn, die zur Sperrung führte, es waren vor allem die äußerst beengten Verhältnisse.

Die enge Begrenzung ließ ein An- und Auslaufen größerer Maschinen nur noch äußerst schwer zu. Zudem waren Starts und Landungen nur bei West- oder Ostwind einigermaßen sicher durchführbar.

Dies waren die Gründe, die eine Sachverständigenkommission im Sommer 1938 zu einer Besichtigung und Prüfung des Flughafens veranlassten. Es sollte ermittelt werden, welche Flugzeugmuster zur Bedienung bestimmter Strecken in Chemnitz landen können. Die Kommission stellte fest, dass mit der Beseitigung der Gärtnereien und der Obstweinschänke im Süden des Platzes, an der Stollberger Straße 130 sowie nach Schaffung einer flachen Einschwebemöglichkeit – die Haupteinflugschneise liegt über dem Stadtgebiet – Verbesserungen der Platzverhältnisse erreicht werden könnten.



Abb. 6: Der beliebte Freiluftbereich des Flughafen-Restaurants

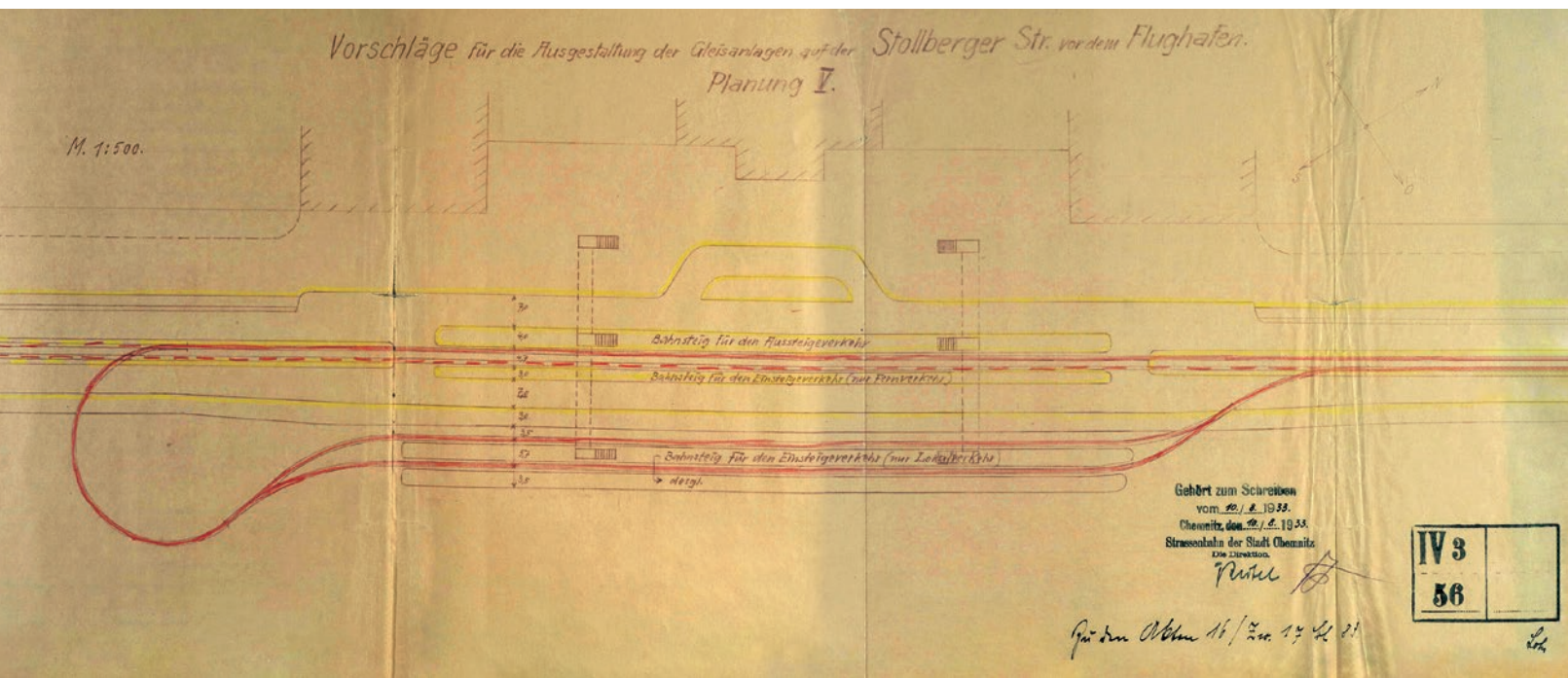
Wenn zudem noch Investitionen in die Start- und Landebahn erfolgten, stünde einer Wiederinbetriebnahme und einer Einbeziehung in die Linie Berlin – München nichts entgegen. Zudem habe der Flughafen mit seiner direkten Nähe zum Stadtzentrum einen Standortvorteil, den nur wenig andere Häfen bieten könnten.

Mit der technischen Weiterentwicklung im Straßen- und Flugwesen wandelte sich der Charakter der Flugstrecken. Städte wie Dresden, Zwickau oder Plauen konnten jetzt mit dem Auto schnell erreicht werden, Personen- und Frachtflüge dorthin

wurden unrentabel. Schon in den 1930er Jahren entwickelte sich eine neue Nutzungsform: die lokal-touristische Freizeitgestaltung, also Rundflüge über Chemnitz und Umgebung.

Dennoch, seit 1924 existierten Pläne für eine Straßenbahnlinie von Chemnitz nach Neukirchen über die Stollberger Straße. Im Februar 1926 schlug der Vorstand der Verkehrswacht Chemnitz e. V. ebenfalls eine Straßenbahnlinie von der Innenstadt durch den Goetheplatz zum Flughafen vor.¹¹ Jetzt, in den 1930er Jahren, könnten diese Pläne um einen Anschluss am Flughafen ergänzt werden.

Abb. 7: Plan für einen Gleisanschluss mit Bahnsteigen vor dem Flughafengebäude vom 10. August 1933.



Damit könnte die Reisezeit in die oder aus der Innenstadt beziehungsweise zum Hauptbahnhof weiter reduziert werden.

Zur Bewältigung des Straßenbahnverkehrs während der Zeiten von Großveranstaltungen auf dem Flughafen war es allerdings notwendig, auf der Stollberger Straße entsprechend groß dimensionierte Gleisanlagen zum Umkehren und zum Auf- und Abstellen der Straßenbahnzüge vorzusehen.

Generell gab es aber Grenzen für eine weitere Vergrößerung des Flughafens. Die Ausmaße des jetzigen Platzes betragen trotz fortgesetzter Geländeaufschüttung von 14 bis 18 Metern Höhe mit Müll in Richtung Schönau (gemeint ist das heutige Parkgelände hinter dem Garagenkomplex an der Straße Usti nad Labem), Planierungen, Abbrüchen hindernder Gebäude und der Fällung von Bäumen nur ca. 800 x 600 Meter.

Seit 1925 wurde die Fläche des Platzes durch Auffüllung von 121.000 Kubikmetern Erde bereits um 120.000 Quadratmeter vergrößert, allein im Jahr 1932 kamen weitere 9.000 Quadratmeter hinzu.¹²

Zudem verhinderte der Flughafen den Industrie- und Wohnungsbau in unmittelbarer Nähe, da sich alle Hochbauaktivitäten den Beschränkungen der sogenannten Anschwebezone unterordnen mussten. Und solange keine Änderung der Situation eintrat, blieb die Sperre bestehen.

Der vorerst letzte planmäßige Verkehrsflug fand mit Junkers Ju 52 am 25. August 1939 statt. Insgesamt waren es zu viele Hindernisse, die einer Erweiterung im Wege standen. Der Flughafen hinderte die städtebauliche

Abb. 8: Höhenbeschränkung von Bauten innerhalb der Schutzzone für den Flughafen und Lage der Umgehungsstraße, heute Südring, am 9. November 1933.

Entwicklung der Stadt nach Süden einfach zu stark. Die Trasse der Umgehungsstraße, der heutige Südring, hätte überplant werden müssen.

Zudem brachte die Forderung der Deutschen Lufthansa, das Verfahren des Blindlandens zu ermöglichen, weitere technische Anforderungen mit sich.

Es bildete sich zunehmend ein neuer Gedanke heraus, der eines Flughafenneubaus. Wie beschrieben, wurde in den Jahren 1936/37 eine Verlegung der Stollberger Straße nach Osten, also auf den Helbersdorfer Hang, diskutiert. Dafür sollte der Kleingartenverein „Helbersdorfer Hang“ Parzellen an der Stollberger Straße abgeben und diese sollten als Ausgleich westlich der Gartenanlage neu angeordnet werden.





Natürlich ging es auch um die Finanzierung des Bauvorhabens. Die Flughafengesellschaft sah sich finanziell nicht im Stande, die Kosten für die Verlegung der Stollberger Straße zu tragen, die Stadt Chemnitz sollte dafür aufkommen.

Um zusätzliche Gelder für diese Baumaßnahme zu generieren, wollte man das Luftkreiskommando für diese Angelegenheit gewinnen. Dadurch hätte eine Förderung des Reiches ermöglicht werden können. Da der neue Verlauf der Stollberger Straße privaten Grund berührte und um die Kosten möglichst niedrig zu halten, sollte ein Grundstückstausch einem Grundstücksankauf vorgezogen werden.

Die Abbildung 8 zeigt den Verlauf der Umgehungsstraße im Jahr 1933. Demnach quert diese neue Straße die Stollberger Straße im Bereich der heutigen Kreuzung Stollberger Straße/Scheffelstraße und führt weiter über die Felder gen Westen. Gemäß diesem Plan trifft die Umgehungsstraße die Neefestraße im Bereich des heutigen Überfliegers.

Bei Umsetzung dieses Planes wäre der Flughafengesellschaft jede Möglichkeit einer Erweiterung nach Süden genommen worden. Zwar kam man der Forderung der Gesellschaft, die Umgehungsstraße bis hinter die Steinbergsiedlung zu verlegen, nicht nach, aber die Stadtplaner verlegten die Trasse der neuen Straße bis zum Restaurant „Am Heiteren Blick“. Mit dieser Entscheidung der 1930er Jahre wurde einerseits das Fortbestehen des Flughafens gesichert und andererseits stand damit der Trassenverlauf des Südrings fest, wie er in den 1970er Jahren tatsächlich realisiert wurde.

Abb. 9: Verlegung der Stollberger Straße Richtung Helbersdorfer Hang, um dem Flughafen Raum zur Entwicklung zu geben, 25. Oktober 1935. Der im Original langformatige Plan ist hier zweigeteilt, rechts der erste Teil – links der zweite Teil.

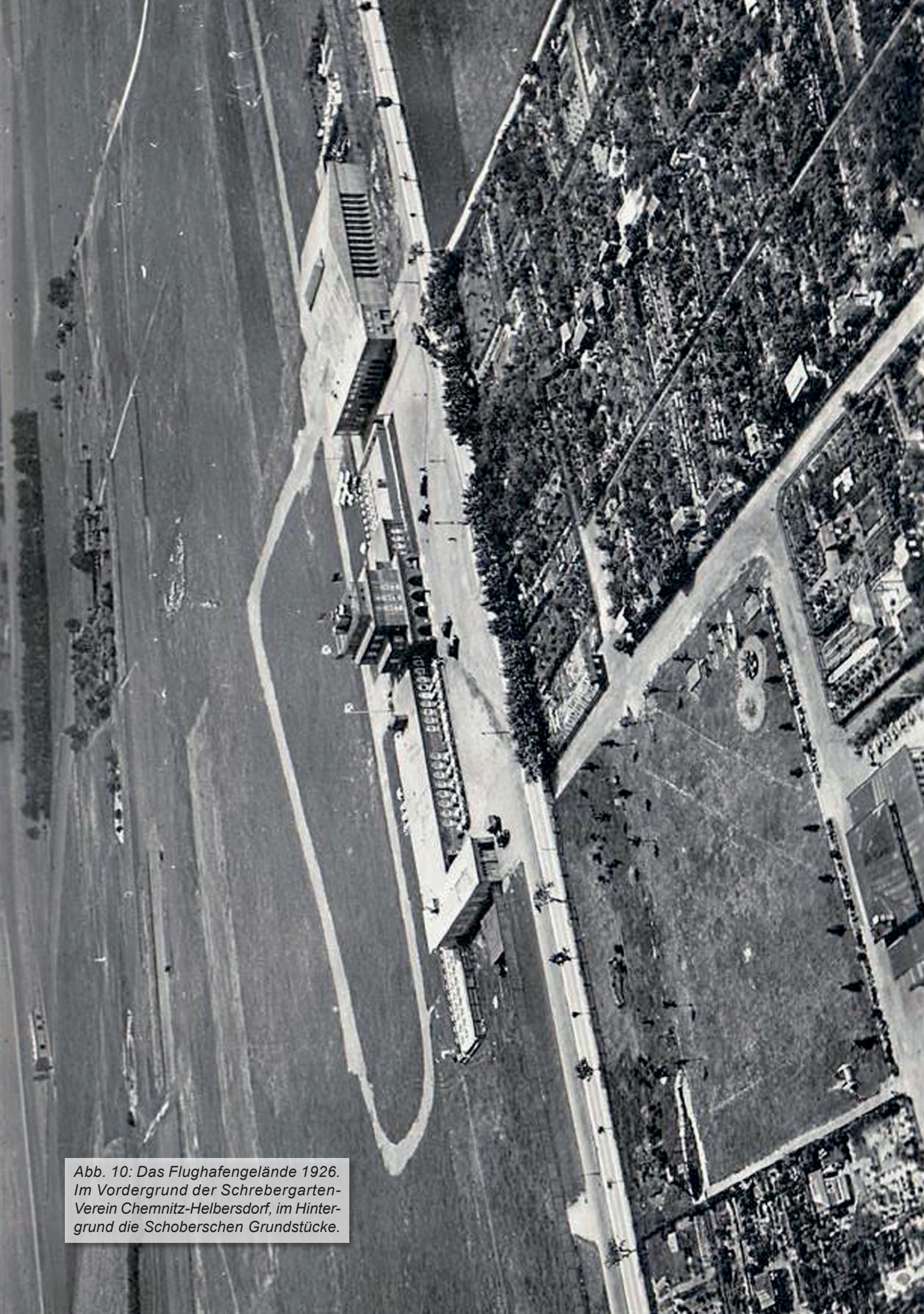


Abb. 10: Das Flughafengelände 1926.
Im Vordergrund der Schrebergarten-
Verein Chemnitz-Helbersdorf, im Hinter-
grund die Schoberschen Grundstücke.



Abb. 11: Der Chemnitzer Flughafen am 10. April 1945

Die Pläne unter Abbildung 9 zeigen den bestehenden Verlauf (Grau) der Stollberger Straße nahe am Flughafengebäude vorbei und den geplanten neuen Verlauf (Grün) Richtung Helbersdorfer Hang. Verlegt wurde die Stollberger Straße jedoch nicht.

Auch wenn für die Flughafenerweiterung viele Probleme zu lösen gewesen wären, ganz aussichtslos war die Sache nicht. Der Flughafen schloss zwar im Norden an die Kappeler Wohnbebauung der Platnerstraße und Lützowstraße an, im Osten verlief die Stollberger Straße und im Süden näherte er sich der Trasse, die eines Tages den Südring beherbergen sollte. Aber Richtung Westen gab es noch Erweiterungsmöglichkeiten. Wenn da nicht die Felder des Rittergut-Besitzers Alfred Schober gelegen hätten.

Die Flughafengesellschaft war sich der Standortsituation durchaus bewusst und suchte generell ein Ausweichgelände, auf dem ausreichend Platz zur Verfügung stand. Ein Flughafenneubau war für die Gesellschaft alternativlos. Man war sich ebenfalls einig, dass das jetzige Gelände an der Stollberger Straße nach Umzug des Flughafens der *Auto Union AG* als Bauland für Werkwohnungen zur Verfügung stehen sollte. Diese benötigte für ihr Wohnungsbauvorhaben 50.000 bis 60.000 Quadratmeter ebenes Gelände. Das einzige Baugelände, das allen Anforderungen der *Auto Union* entsprach, war eben jenes Gelände des jetzigen Flughafens und des unmittelbar angrenzenden Rittergutes Schober.

An dieser Stelle muss gesagt werden, dass die *Auto Union* nicht selbst in die Verhandlungen um das Rittergut mit Herrn Schober treten und lieber im Hintergrund verbleiben wollte, stellvertretend wurde die Flughafengesellschaft mit den Grundstücksverhandlungen beauftragt. Solange aber der Standort des neuen Flughafens nicht von der zuständigen Behörde festgelegt worden war, konnte die Stadt

Chemnitz nicht auf den alten Flughafen an der Stollberger Straße verzichten. Daher sollten die Erweiterungspläne vorangetrieben werden.

Im Jahr 1942 liefen die Verhandlungen der Flughafengesellschaft mit dem Rittergutbesitzer Schober aus Schönau und dem Ziel, seine Felder zu erwerben, auf Hochtouren. Dieser zeigte sich wenig verkaufsbereit, auch das Angebot eines Aktienpakets der *Auto Union* konnte ihn nicht überzeugen, seine Ländereien zu veräußern.

Jedoch verstarb Schober Ende 1942 und das Erbe fiel an seine Töchter. Diese stimmten grundsätzlich einem Verkauf zu, wollten aber den Willen des Vaters befolgen und erst nach Kriegsende in Verkaufsverhandlungen eintreten. Zudem wollten die Erbhofbäuerinnen nicht mit Geld abgefunden werden, sondern mit entsprechendem ackerbaulichem Ersatzland.

Diese Forderung war nicht neu, schon der Vater bestand auf einen Grundstücksausgleich entweder in den Bezirken Oschatz, Döbeln oder Meißen. Damit kam nun ein weiterer Akteur ins Spiel, die *Reichsumsiedlungsgesellschaft* mit Sitz in Berlin.

Diese Gesellschaft verwaltete aus der Großumsiedlung, welche die Errichtung des Flugplatzes im ostsächsischen Königsbrück mit sich brachte, noch neun Höfe in Sachsen und weitere fünf Höfe in Sachsen-Anhalt und war bereit, diese als Austausch für die Schoberschen-Flächen in Siegmarschönau zu reservieren. Zumindest vorerst.

Allerdings waren alle bis dato geführten Verhandlungen sogenannte Friedensplanungen und somit spätestens ab Dezember 1942 nichtig. Mit Fortschreiten des Krieges gab es plötzlich weitere Bewerber für diese Austausch-Höfe, die von der *Reichsumsiedlungsgesellschaft* verwaltet wurden.

Die Auto Union hatte die Stadt verlassen. Im Sommer 1945 verpachtete die Flughafengesellschaft 10.000 Quadratmeter ihres Platzes an die Böhme-Fettchemie GmbH zur Heugewinnung.¹⁴

Die Flughafengesellschaft wurde am 11. April 1946 aufgelöst, die große Flugzeughalle wurde als Reparationsleistung in die Sowjetunion abtransportiert. Wenigstens blieb das Flughafengebäude ohne größere Schäden. Ab 1952 existierte wieder Segelflugbetrieb. Der Flughafen wurde von der *Gesellschaft für Sport und Technik (GST)* Karl-Marx-Stadt verwaltet. Unter anderem waren hier sowjetische Militärflugzeuge vom Typ *Polikarpow Po 2* stationiert.

Mit dem Verkehrsaufkommen ging es in den 1950er Jahren bergauf, im Spitzenjahr 1959 konnten 18.470 Personen befördert werden. Es wurden in diesem Jahr 9.036 An- und 9.434 Abflüge für die Personen- und Frachtbeförderung registriert. Zur technischen Ausstattung gehörten ein Funkfeuer, zwei Kurzwellen-, ein Langwellen- und zwei UKW-Sender. Flugsicherungseinrichtungen für Schlechtwetterlandungen, wie Start- und Landebahnbeleuchtung oder Landerichtungsanzeiger, gab es allerdings nicht. Ab 1960 sanken wieder die relevanten Kennziffern. Am 31. Oktober 1962 wurde der Linienflugbetrieb eingestellt, diesmal endgültig.

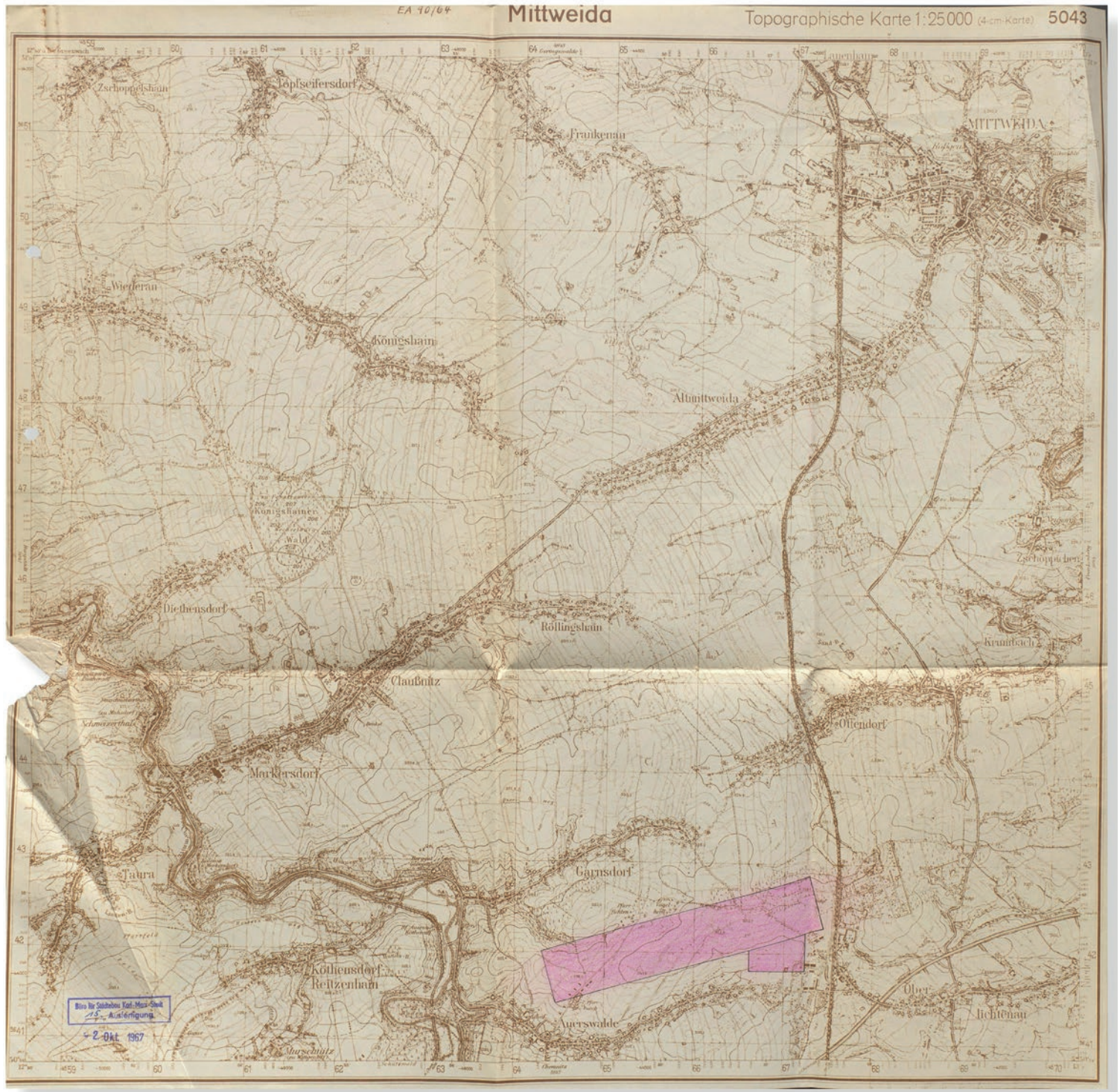


Abb. 13: Plan für den neuen Flughafen zwischen Auerswalde und Garnsdorf vom 2. Oktober 1967



Abb. 14, 15: Die Teiche des Anglerverbandes nordwestlich des Flughafengeländes am 7. Juni 1953 und am 7. Juni 1967. Die fortwährende Geländeaufschüttung überdeckte die Teiche.

Gerade für die in den letzten Jahren zum Einsatz gekommenen Flugzeuge vom Typ Antonow AN-2 konnte der Flughafen keine ausreichenden Platzverhältnisse bieten. Eine Studie, erstellt Mitte der 1960er Jahre, glaubte allerdings noch an den Standort und empfahl den Ausbau der Start- und Landebahnen auf 1.200 Meter Länge.

Die Perspektivstudie empfahl zudem, den Einsatz von Kurzstartflugzeugen ebenso zu prüfen wie die Befestigung der Start- und Landebahn mit Bodenvermörtelungsverfahren. Allerdings wären dafür abermals umfangreiche Planierungs- und Auffüllungsarbeiten notwendig. Von einem Neubau auf dem Gelände Auerswalde-Garnsdorf riet die Studie wegen des hohen Bauaufwandes und der Unzulänglichkeiten im Zubringerverkehr ab. Zudem sprachen die meteorologischen und geologischen Bedingungen für einen Ausbau in Karl-Marx-Stadt, gibt es doch wenig Nebeltage und stabile Westwindverhältnisse.¹⁵ Um den Flugbetrieb überhaupt bis in die 1960er Jahre aufrecht erhalten zu können, bedurfte es mehrerer Auffüllungen des Flughafengeländes in westlicher Richtung.

Im Jahr 1960 war die Schuttkippe so weit vorangetrieben worden, dass sich der *Deutsche Anglerverband* Sorgen um seine neun unterhalb der Aufschüttung liegenden Teiche machte. Diese dienten der Produktion von Speisefisch. Sie befanden sich an der Stelle des heutigen Gewerbegebietes an der Carl-Hamel-Straße.

Anfang 1960 sollte sogar ein weiterer Teich angelegt werden. Um die bestehenden Nutzgewässer zu entschlammen und mit Karpfen zu besetzen, leisteten die Sportfreunde im Rahmen des *Nationalen Aufbauwerks* viele hundert Stunden Arbeitseinsatz, so der Deutsche Anglerverband in einem Schreiben an das Stadtbau- und Planungsamt. Zudem müssten etwa 5.000 Mark investiert werden, was man auch gern bereit wäre zu tun, jedoch drängte die Frage, ob durch weiteres Auffüllen des Flughafengeländes die Teiche verfüllt oder das Wasser verunreinigt würde.

Die Angler erbaten sich eine langfristige Aussage zum Bestand ihrer Teiche, denn diese nur für die nächsten drei bis fünf Jahre nutzbar zu halten, wäre zwecklos. Doch die Chancen der Angler standen schlecht. Ein Ratsbeschluss vom Juli 1965 besagte, dass aller im Stadtgebiet anfallende Mutterboden, der nicht sofort wieder benötigt wird, auf dem Gelände des Flughafens zwischenzulagern ist. Dort lagerte zudem der Aushub, der beim Bau des Fritz-Heckert-Kombinates angefallen war. Die Bedeutung der Fischteiche im Vergleich zum Flugplatz zeigt der Vergleich der Luftbilder von 1953 und 1967 eindrucksvoll.

Im Jahr 1967 war von den neun Teichen nichts mehr zu erkennen, stattdessen war die Auffüllung des Flughafengeländes fortgeschritten. Offenbar half auch die Grußformel am Ende des Schreibens des Anglerverbandes „Für Einheit und Frieden“ nichts.

Suche nach Alternativen

In der *Hauptverwaltung zivile Luftfahrt* im Ministerium für Verkehrswesen war man anderer Meinung als die Angler. Denn für den Prognosezeitraum 1970 bis 1980 wurde mit einer weiteren Zunahme an Großflugzeugen gerechnet, die eine Start- und Landebahnlänge (SLB) von mindestens 1.800 Metern ohne Stopp-Fläche benötigten. Die Anlegung eines neuen zivilen Flughafens zwischen den Orten Auerswalde und Garnsdorf hielt man für die optimale Lösung.

Er sollte eine Startbahnlänge von 2.000 Metern und 45 Metern Breite aufweisen, mit beiderseitigen Stopp-Flächen von je 200 Metern Länge. Mittlerweile wurde mit Baukosten von 51 Millionen Mark gerechnet. Ab 1967 befasste sich auch die Abteilung Verkehr, Straßenwesen und Wasserwirtschaft in Karl-Marx-Stadt mit dem neuen Flughafen. In einem Aktenvermerk wurden zwei wichtige, zu klärende Fragen angesprochen.

RAT DES BEZIRKES KARL-MARX-STADT
- Amt. Vorsitzender der Bezirksplankommission -

Postanschrift: 901 Karl-Marx-Stadt, Postschließfach 848

Stellvertreter
des Vorsitzenden
Koll. Leber

in Hause

Rat des Bezirkes Karl-Marx-Stadt
Der Stellvertreter des Vorsitzenden und
Leiter des Abt. Verkehr, Straßenwesen
und Wasserwirtschaft

Tag. 28 NOV. 1969

- Sekretariat -

Nr. / ZKD-Nr.

welcherseits an *Koll. Audisch*

Karl-Marx-Stadt
Annaberger Straße 83
den

Ihre Zeichen Ihre Nachricht vom Unsere Nachricht vom Unsere Zeichen

Betreff:

Für den Standort eines GST-Flugplatzes wurden vom Büro für Territorialplanung an Hand von Topographischen Karten M 1:25 000 eine Reihe von Möglichkeiten ermittelt, die jedoch unbedingt einer Besichtigung und damit einer Verringerung der Möglichkeiten bedürfen. Die Begrenzung erfolgte vorläufig durch die Begrenzungslinien Augustusburg-Thalheim-Grüna. Es handelt sich um folgende Flächen (60 - 80 ha):

1. + Fläche zwischen Gornau und Weißbach, Kreis Zschopau
2. Nordwestlich Drebach zwischen Drebach und Venusberg
3. Östlich Lauta, Kreis Marienberg zwischen Lauta und Leuterbach
4. Östlich Großrückerswalde zwischen Großrückerswalde und der F 174 Marienberg - Reitzenhain
5. Zwischen westlichen Ortsausgang Rußdorf und Ortsmitte ~~Lagenchuredorf~~
6. Östlich Lugau, zwischen Lugau, Niederwürschnitz und Niederdorf (Autobahn)
7. Südöstlich Oberdorf, Kreis Glauchau
8. Östlich Wickersdorf, Kreis Glauchau, an der F 180 ~~Waldenburg - Altenburg~~
9. Südlich Glauchau, zwischen Wernsdorf und Ortsteil Rothenbach
10. Zwischen Wernsdorf und Niedermülsen
11. Fläche an der Straße von Hohndorf nach Börnichan am Abzweig dieser Straße von der F 174 Karl-Marx-Stadt - Marienberg
12. Zwischen Ortslage Pfaffenhain, Kreis Stollberg und Bahnlinie Karl-Marx-Stadt - Stollberg

-2-

Fernruf: 5 85 11 - Bankverbindung: Industrie- und Handelsbank Karl-Marx-Stadt, Konto-Nr. 6211-20-4101

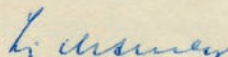
III-10-1 Kf G 13-68-DDR 30000 1268 - 1015

13. + Zwischen Jahnsdorf und Bahnlinie Karl-Marx-Stadt -
Stollberg
14. + Zwischen Pfaffenhain und Leukersdorf/Seifersdorf
15. Östlich Thierfeld, Kreis Zwickau an der Straße
Raum - Lichtenstein
- (16. Westlich Kirchbach, Kreis Flöha)
- (17. Östlich Oberreichenbach, Kreis Brand-Erbisdorf)

Die mit + gekennzeichneten Flächen wurden im Jahre 1967 vom Entwurfsbüro für Flughafenanlagen Berlin schon einmal als Varianten für einen Zivilflughafen für Karl-Marx-Stadt ausgewählt.

Entsprechend der Festlegung des Vorsitzenden des Rates bitte ich Sie, die weiteren Maßnahmen zu veranlassen. Zur Besichtigung der ausgewählten Standorte bitte ich, einen Vertreter des Büros für Territorialplanung mit einzuladen.

Mit sozialistischem Gruß



Dr. Lichtenberger
amt. Vorsitzender

Abb. 16, 17: Übersicht der Standortalternativen für einen Flughafen im Bezirk Karl-Marx-Stadt
– erarbeitet vom Büro für Territorialplanung.

Erstens: Wird die neu zu bauende Autobahn zwischen Karl-Marx-Stadt und Leipzig von der Lage des neuen Flugplatzes beeinträchtigt?

Und zweitens: Wann wird der Eisenbahnstreckenabschnitt zwischen Karl-Marx-Stadt Hauptbahnhof und dem Bahnhof Oberlichtenau als Zubringer für den Flugplatz inklusive Wendeverkehr ausgebaut?

1967 musste eine endgültige Entscheidung, wie es mit dem Flughafen in Karl-Marx-Stadt weitergehen soll, gefunden werden, denn am Horizont zeichneten sich Planungen für ein künftiges Wohngebiet am Helbersdorfer Hang ab. Und in diesem Fall begann der Horizont schon auf der gegenüberliegenden Seite der Stollberger Straße.

Der weitere Verlauf der Geschehnisse bringt Ernüchterung für alle Beteiligten, für die Ausbau- als auch die Neubaubefürworter. Für den Karl-Marx-Städter Flughafen sah die staatliche Fluggesellschaft *Interflug* bis 1970 und darüber hinaus keine Verwendung mehr, er stand weiterhin dem Motorflug, Segelflug und dem Fallschirmsport zur Verfügung. Der Auerswalder-Garnsdorfer Flughafen scheiterte an einer Schweinezuchtanlage der LPG „*Ernst Thälmann*“, die ebenfalls Anspruch auf das Gelände erhob und der

Bienenhaltung von Herrn Hummel aus Auerswalde.¹⁶

Auf der Suche nach einem Ausweichstandort für den Ausweichstandort Auerswalde-Garnsdorf erstellte das *Büro für Territorialplanung* im November 1969 eine Studie mit 17 geeigneten Ausweichflächen im Bezirk Karl-Marx-Stadt. Punkt Nr. 13 beschrieb eine Fläche zwischen Jahnsdorf und der Bahnlinie Karl-Marx-Stadt/Stollberg. Auf dieser Fläche befindet sich heute der Verkehrslandeplatz Chemnitz/Jahnsdorf.

Flughafen versus Wohnungsbau

Nach Einstellung des regulären Flugbetriebes, aber noch einige Jahre vor Baubeginn der ersten Wohnhäuser, wurde der Flughafen von der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) genutzt. Ein Gutachten hinsichtlich Fluglärm, erstellt vom *Medizinischen Dienst des Verkehrswesens der DDR*, aus dem Jahr 1968 prognostizierte mit Blick auf den kommenden Wohnungsbau besonders an den Wochenenden und an Feiertagen verstärkten Flugbetrieb. Dadurch war mit Geräuschbelästigungen zu rechnen, speziell bei Flugzeugschleppungen und beim Einsatz der AN-2 als Absetzmaschine für den Fallschirmsport.

Laut Zentralvorstand der GST wurde zudem erwogen, den Standort zukünftig für den Segel- und Fallschirmsport auszubauen. Das Lärmgutachten ging von 40 Starts innerhalb von acht Stunden an normalen Wochenenden aus, an Wettkampftagen konnte dieser Wert deutlich überschritten werden. Bei Annahme verschiedener realistischer Bedingungen errechnete das Gutachten beim Startvorgang der Maschinen einen Schallpegeldruck von 100 dB. Bis etwa 20 Sekunden nach dem Start sowie bei Überflügen bis 200 Meter Höhe sei mit Schallbelastungen von 65 dB zu rechnen. Demgegenüber stand die Forderung für städtische Wohngebiete von maximal zulässigen 55 dB. Das bedeutet einen Mindestabstand von 600 Metern zwischen Wohnbebauung und Flughafen. Das Lärmgutachten empfahl daher: „Von der geplanten Bebauung Abstand zu nehmen oder zu überprüfen, ob eine Verlegung des Flughafens außerhalb des Stadtgebietes möglich ist.“¹⁷

Noch im Jahr 1968 wurde das Gutachten Gegenstand einer Aussprache, an der Vertreter des Rates der Stadt, der Stadtarchitekt und das Büro für Territorialplanung, der Kreisarzt, die Hygieneinspektion, die Parteiorganisation und die GST teilnahmen. Die Frage lautete: Kann es sich die Stadt leisten, auf die Bebauung eines großen Teils des umliegenden Gebietes zu verzichten, zugunsten eines Flugplatzes, der nur sportlichen Charakter trägt? Oder ist es nicht rentabler, an diesem Standort 25.000 Wohnungen bis 1975 zu errichten?¹⁸

Unter Beibehaltung des Flugbetriebes und Beachtung des Mindestabstandes von 600 Metern hätten nur Wohnungen im unteren Bereich des Helbersdorfer Hanges errichtet werden können. Die Wohnungen auf dem übrigen Helbersdorfer Hang und in Kappel (Bau-

gebiete 0 und II) hätten nicht errichtet werden können. Die allumfassende Einstellung des Flugbetriebes war Ende der 1960er Jahre jedoch keineswegs beschlossene Sache. Besonders die Abteilung Flugbetrieb der Hauptverwaltung zivile Luftfahrt setzte sich 1967 für eine Weiterführung des Sport-, Wirtschafts- und Spezialflugbetriebes ein. Noch im Folgejahr 1968 drängte die Hauptverwaltung des Karl-Marx-Städter *Büros für Städtebau und Architektur* auf das verbindliche Erhalten des Flughafens an der Stollberger Straße. Die Bauhöhenbeschränkung für künftige Gebäude müsse deshalb im Generalbebauungsplan berücksichtigt werden. Der Flughafen sollte übrigens auch dann weiter bestehen bleiben, wenn an anderer Stelle, etwa in Auerswalde, ein neuer Flughafen für den Linienflugverkehr errichtet werden sollte, so die Forderung der Hauptverwaltung.

Im Jahr 1967 waren die territorialen Untersuchungen für den komplexen Wohnungsbau an diesem Standort abgeschlossen. Im nächsten Schritt mussten diese Untersuchungen nun vom Büro für Städtebau und Architektur durch Ausarbeiten eines Bebauungsplanes und Erstellen von städtebaulichen Richtlinien verfestigt werden.

Eine Entscheidung, wie es mit dem Flughafen weiter geht, war also dringend nötig. Schließlich kam es am 10. September 1968 zu einem Treffen, an dem 14 Vertreter der jeweils involvierten Institutionen teilnahmen. Alle Teilnehmer, mit Ausnahme des GST-Vertreters, sprachen sich für eine Verlagerung des Flugplatzes aus. Gemäß Gutachten ließ sich eben ein Zusammenspiel von aktivem Flugbetrieb und Wohnbebauung nicht vereinbaren. Zudem kam dem Wohnungsbau eine höhere gesellschaftliche Bedeutung als dem Sportbetrieb zu.

Bei der Abwägung der Anforderungen an einen Flugplatz und den Bebauungsplänen für das künftige Wohngebiet kam der *Ministerrat der DDR* am 30. Oktober 1969 zu der Erkenntnis, dass: „Die Ausmaße des Geländes und das vorhandene Relief nicht den Anforderungen des heutigen Flughafenbaus entsprechen.“¹⁹ Der Flugbetrieb, auch der Segel- und Sportbetrieb, wurde endgültig eingestellt. Dem Wohnungsbau in den Baugebieten 0, I und II stand nichts mehr im Weg.

Das letzte fliegerische Großereignis fand am 29. und 30. Juni 1974 statt. An jenem Wochenende wurden an der Stollberger Straße die IX. DDR-Meisterschaften im Fallschirmspringen ausgetragen.



Abb. 18: IX. DDR-Meisterschaften im Fallschirmspringen

Die Sportler absolvierten diverse Disziplinen im Einzel- und Gruppenzielspringen sowie im Figurespringen. Wenige hundert Meter entfernt wurden bereits die Wohnhäuser des Baugebietes 0 – Irkutsker Straße – errichtet.

An diesen Tagen waren die Windverhältnisse jedoch ungünstig, weshalb nicht alle Disziplinen absolviert werden konnten. Der aus Halle an der Saale stammende Springer Reiner Wilde unterstrich sein Können im Einzelspringen. Nach sechs Sprüngen hatte er eine Gesamtabweichung vom Zielmittelpunkt von lediglich 32 Zentimetern erreicht. Dabei landete er fünf Mal genau im Mittelpunkt. Bei den Frauen gewann in dieser Disziplin Irina Klabuhn vom SC Dynamo Hoppegarten mit einer Gesamtabweichung von 4,74 Metern vor der

Springerin Schuroff vom FSC Halle-Oppin mit einer Abweichung von 4,90 Metern.

Im Figurespringen gewann Bernd Wiesner vor Norbert Knappe und Claus Weißflog, alle drei vom SC Dynamo Hoppegarten. Jutta Irmischer gewann vor Irina Klabuhn, beide auch vom SC Dynamo Hoppegarten. Beim Gruppenzielspringen mussten drei Sprünge absolviert werden, hier gewann der FSC Halle-Oppin vor dem SC Dynamo Hoppegarten II und der GST Leipzig.

Diese Leistungen, wie auch jene der anderen Athleten, stellten wenige Wochen vor der Weltmeisterschaft in Ungarn einen deutlichen Leistungssprung im Vergleich zum Vorjahr dar.

Das Flughafen-Restaurant „Ikarus“

Bereits seit der Eröffnung des Flughafens im Jahr 1926 kümmerte man sich im *Restaurant Ikarus* um das kulinarische Wohl der Gäste – ob mit oder ohne Flugticket. Die Lage auf einem Höhenrücken entlang der Stollberger Straße bot eine tolle Sicht Richtung Siegmars, Schönau und Gröna. Ansichtskarten vom Flughafengebäude und dem Außenbereich des Restaurants wurden gerne an Bekannte verschickt. Erster Pächter war Ernst Böhm, dem auch der Marmor-Palast an der Limbacher Straße gehörte.

Die Umsätze und Gewinne in den ersten Jahren kann man als solide beschreiben. Im Zuge der Wirtschaftskrise reduzierte sich jedoch das Flugwesen an der Stollberger Straße und damit auch das gastronomische Geschäft, was ja vom Flugverkehr abhängig war. Ab Mitte 1932 geriet Böhm mit seiner Pacht an die Flughafengesellschaft in Zahlungsverzug, es folgten Gerichtsstreitereien und die zwangsweise Räumung des Restaurants.

Das Inventar – wie Besteck, Küchengeräte und Möbel – nahm Böhm mit. Um den Restaurantbetrieb nicht komplett einstellen zu müssen, hierdurch befürchtete man eine dauerhafte Entwöhnung des Publikums, sprang über den Winter 1932/33 kurzfristig Carl Jentzsch, Inhaber der *Konditorei Freund*, mit eigenem Inventar ein. Ab Anfang 1933 versuchte sich die Flughafengesellschaft selber am Betrieb der Gaststätte. Sie gab allerdings zu, keine Erfahrung mit dem Führen eines Restaurants zu haben, vor allem was die Buchführung und den Umgang mit Registrierkassen betraf.

Ab Februar 1935 betrieb der Wirt Alfred Goldhardt das Restaurant. Da es sich um ein Flughafenrestaurant handelte, sah der Pachtvertrag unter Punkt 7, Geschäftszeit, vor, dass der Restaurantbetrieb spätestens eine halbe Stunde vor Start des ersten Flugzeuges, spätestens aber ab 8 Uhr vormittags zu beginnen habe. Das Ende richtete sich nach dem planmäßigen Luftverkehr. Sollte eines Tages ein Nachtflugverkehr eingerichtet werden, so sei der Betrieb eine Stunde vor Start bis eine Stunde nach Landung des Flugzeuges zu gewährleisten. Außerdem war die tadellose Aufmachung von Speisen und Getränken sowie das Angebot erstklassiger Ware Bedingung. An einheimischen Bieren sollten nur jene der *Aktien-Lagerbier-Brauerei zu Schloßchemnitz* Verwendung finden.

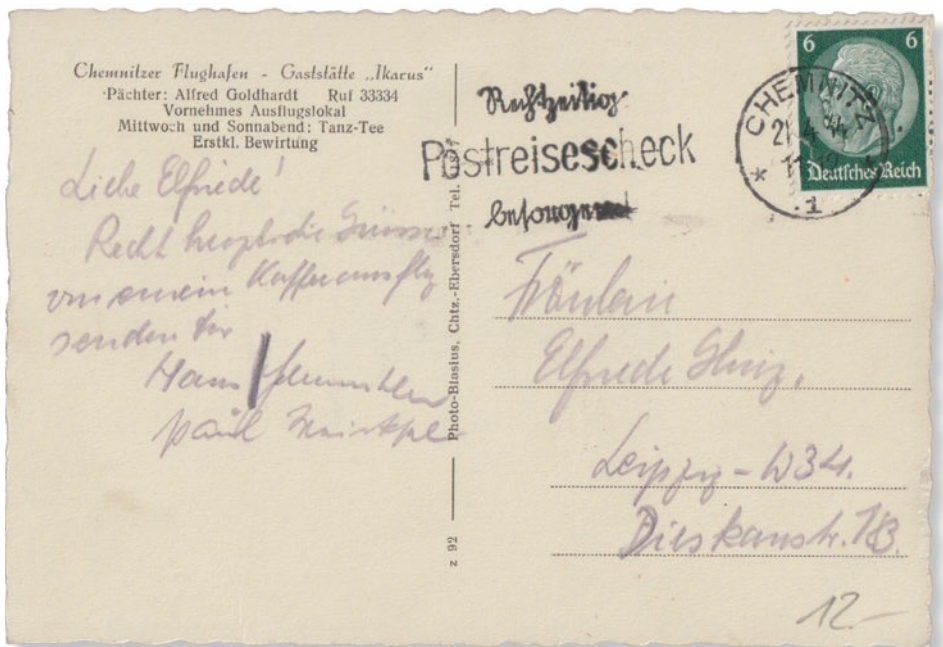


Abb. 19: Ansichtskarte des Flughafen-Restaurants „Ikarus“ aus dem Jahr 1934

In den 1970er Jahren wurde im Zuge der Errichtung des Wohngebietes „Fritz Heckert“ das Restaurant aufwendig zu einer Wohngebietsgaststätte umgebaut. In den Jahren 1979 und 1980 wurde der Umbau der Lokalität zu einer gehobenen Gaststätte mit Platz für 120 Gäste geplant. Auftraggeber war der *VEB Komplexer Wohnungsbau Karl-Marx-Stadt*, Planträger war das *Stadtbauamt des Rates der Stadt Karl-Marx-Stadt*. Ausgeführt werden sollten die Arbeiten vom städtischen *Wohnungsbaukombinat „Wilhelm-Pieck“*.

Im Erläuterungsbericht vom Juli 1979 wurde die Höhenlage des Gebäudes mit 357,90 Metern über NN ermittelt, das Gebäude auf dem Flurstück 102/1 ist 86 Meter lang, 15 Meter breit und weist eine Traufhöhe von 18 Metern auf. Die benötigten Versorgungsleitungen für den Anschluss der Fernwärmetrasse wurden bereits in den Kellergang des linken Kellerbereiches über die Rückseite des Gebäudes verlegt.

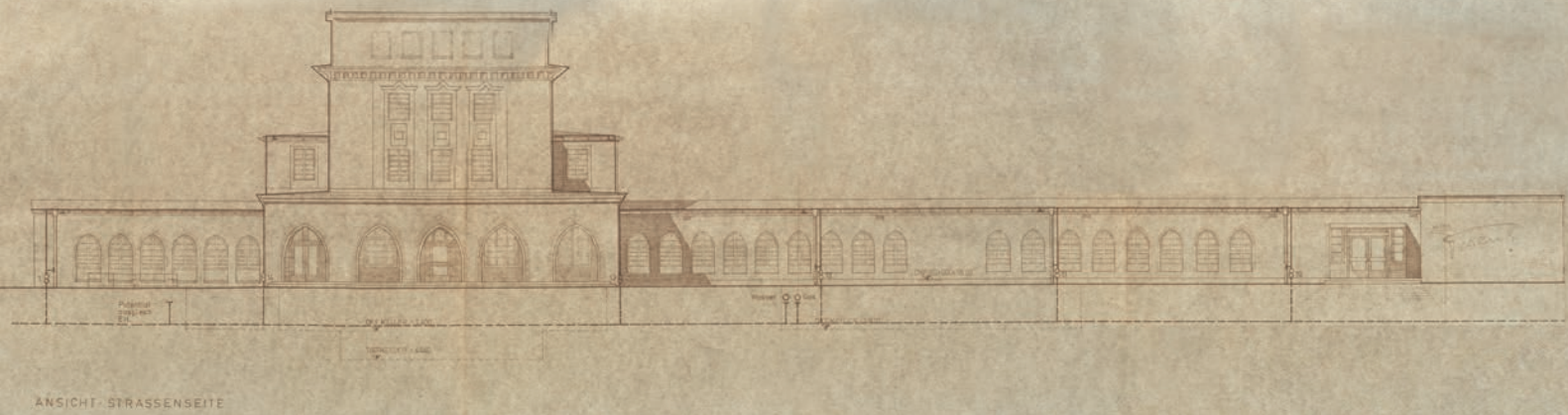


Abb. 20: Ansicht des Flughafengebäudes von der Stollberger Straße

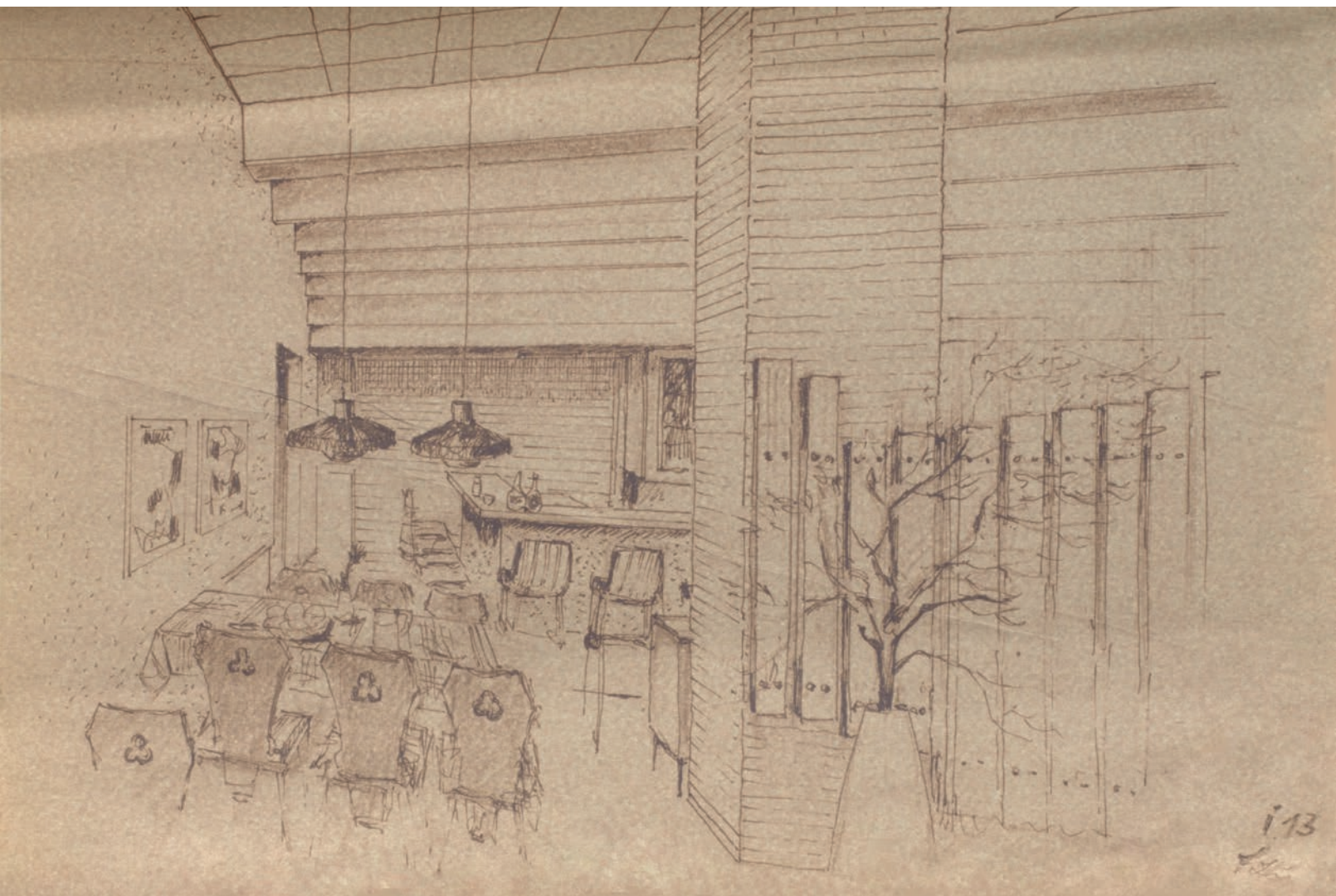
Das gesamte Gebäude sollte in seiner äußeren Form erhalten bleiben, wenngleich die Altbausubstanz im dritten und vierten Obergeschoss als nicht mehr erhaltenswert und funktionell nicht mehr erforderlich angesehen wurde. Die Gaststätte im Erdgeschoss sollte von Künstlern gestaltet und mit Erinnerungsfotos früherer Flugschauen dekoriert werden. Weiterhin war eine Broilerbar für zunächst 50, später für 40 Personen geplant sowie ein Traditionszimmer im Stile eines Speisezimmers von 1910.

Dieser Raum war einerseits für besondere Anlässe mit gastronomischer Versorgung als auch zur Ausbildung und Schulung angehender Kellner vorgesehen. Das Inventar für das Traditionszimmer war bislang im Keller der *Gaststätte Roter Turm* eingelagert und sollte nun genutzt werden. Unter dem Turmbereich sollte eine Bierbar mit erst 63, später 45 Plätzen, eingerichtet werden.

Alle Innentüren und Fenster sollten individuell angefertigt werden. Dabei war die Verglasung der inneren Scheiben mit goldgelbem Butzenglas aus der ČSSR geplant. Eis- und Broilerverkauf war ebenfalls für den Freibereich außerhalb der Gaststätte vorgesehen. Das historische Treppenhaus sollte bestehen bleiben. Das Vorhaben war mit Kosten in Höhe von 2.774.301 Mark veranschlagt. Bei der Planung wurde bestätigt, dass Rationalisierungsmaßnahmen und neue technische Vorhaben im Punkt Sparmaßnahmen eingearbeitet worden waren.²⁰

Nach der Wende konnte das Ikarus-Restaurant weitergeführt werden. Durch internationale und landestypische Gerichte sowie ausgewählte Weine war ein Angebot auf hohem Niveau erreicht worden. Neben einem urigen Bartresen gab es ein Gästezimmer und ein Clubzimmer für feierliche Anlässe. Die Diskothek war über die Grenzen des Wohngebietes hinaus bekannt.

Abb. 21: Zeichnung für die Gestaltung der Gaststätte



Und heute?

Der Bau der Wohnhäuser auf dem Flughafengelände beendete in den 1970er Jahren das Fluggeschehen endgültig. Der heutige Wohngebietsteil Kappel wird nur noch überflogen statt angefliegen. Dennoch ist das Flugwesen an diesem Ort bis in die Gegenwart präsent.

Das Flughafengebäude an der Stollberger Straße strahlt noch immer und besonders im Gegenlicht eines sommerlichen Spätnachmittags den Glanz einer Zeit

aus, als man von Chemnitz direkt in die Welt starten konnte. Einen Steinwurf weiter erinnert die Fassade des Wohnhauses Straße Usti nad Labem 5 – 9 mit historischen Fluggeräten und dem Schriftzug AM ALTEN FLUGHAFEN an die frühere Zeit. Das Flughafenrestaurant ist zwar derzeit geschlossen, erinnert aber auch an die über 90-jährige gastronomische Versorgung an diesem Ort. Das beliebte Ikarus-Fest trägt namentlich die Tradition ebenso weiter wie der Ikarus-Boulevard, auf dem das Fest ausgetragen wird.



Abb. 22: Das Flughafen-Viertel heute

Abbildungen

- Titelbild: Flughandbuch für das Deutsche Reich 1928 (oben). Sammlung Engst, Ansichtskarte (unten).
- Abb. 1: Sammlung Engst, Ansichtskarte.
- Abb. 2: Das Buch der Stadt Chemnitz 1926, S. 307.
- Abb. 3: SLUB Dresden. Deutsche Fotothek. df_hauptkatalog_0305789. Hahn, Walter.
- Abb. 4: Filmarchiv Chemnitz. Die Landung des Luftschiffs „Graf Zeppelin“ in Chemnitz (1930).
- Abb. 5: Sammlung Engst, Ansichtskarte.
- Abb. 6: Sammlung Engst, Ansichtskarte.
- Abb. 7: Stadtarchiv Chemnitz. Rat der Stadt Chemnitz 1928 – 1945. 2321/16.
- Abb. 8: Stadtarchiv Chemnitz. Rat der Stadt Chemnitz 1928 – 1945. Stadterweiterungsamt. Signatur 2324/4.
- Abb. 9: Stadtarchiv Chemnitz. Rat der Stadt Chemnitz 1928 – 1945. 2321 – 60 a.
- Abb. 10: Stadtarchiv Chemnitz. Bildarchiv. I 10618.
- Abb. 11: Luftbild Datenbank Dr. Carls. Bild Nr. 2013, 2014.
- Abb. 12: Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz. Büro für Verkehrsplanung. Flughafen Karl-Marx-Stadt 1967 – 1970, Lfd. Nr. 159, Signatur 141425.
- Abb. 13: ebenda.
- Abb. 14: Bundesarchiv Berlin. Bild 180-A59944-67-9213.
- Abb. 15: Luftbild Datenbank Dr. Carls. Bild-Nr. 8096.
- Abb. 16: Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz. Büro für Verkehrsplanung. Flughafen Karl-Marx-Stadt 1967 – 1970, Lfd. Nr. 159, Signatur 141425.
- Abb. 17: ebenda.
- Abb. 18: ddrbildarchiv. Fotograf: Manfred Uhlenhut; Pressefoto ID 61476 .
- Abb. 19: Sammlung Engst, Ansichtskarte.
- Abb. 20: Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz, 30938 VE WBK „Wilhelm Pieck“, Marl-Marx-Stadt, Signatur 35266.
- Abb. 21: ebenda.
- Abb. 22: Satellite imagery (c) 2019 DigitalGlobe.

Anmerkungen

- 1 Bausch, Wolfgang. Beiträge zu einer Chronik des Flugwesens in Chemnitz. Teil I, S. 12 a. (StadtB, 2H 5382).
- 2 ebenda, S. 1.
- 3 Chemnitz – gestern – heute: Parsevaltag in Chemnitz 1910.
- 4 Bausch, Wolfgang. Beiträge zu einer Chronik des Flugwesens in Chemnitz. Teil III, S. 30. (StadtB, 2H 5382).
- 5 Allgemeine Zeitung Chemnitz. 17.09.1924.
- 6 Bausch, Wolfgang. Beiträge zu einer Chronik des Flugwesens in Chemnitz. Teil III, S. 5. (StadtB, 2H 5382).
- 7 Historisches Chemnitz: Altchemnitz – Verkehr – Flughafen.
- 8 Allgemeine Zeitung Chemnitz. Nr. 102, 4. Mai 1926.
- 9 Zegenhagen, Evelyn. Schneidige deutsche Mädel, Fliegerinnen zwischen 1918 und 1945. 2007.
- 10 Sächsisches Hauptstaatsarchiv Dresden, 11802 Sächsische Flughafen Betriebs GmbH, Nr. 370.
- 11 Bausch, Wolfgang. Beiträge zu einer Chronik des Flugwesens in Chemnitz. Teil III, S. 23. (StadtB, 2H 5382).
- 12 Sächsisches Hauptstaatsarchiv Dresden, 11802 Sächsische Flughafen Betriebs GmbH, Nr. 370.
- 13 Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz. Ausführungen über die Notwendigkeit, einen neuen Flughafen für Chemnitz zu schaffen, Bl. 46, 13.09.1941.
- 14 Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz. 30950 Böhme Fettchemie GmbH Chemnitz, Signatur B7/464 – 481.
- 15 Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz. Büro für Verkehrsplanung. Flughafen Karl-Marx-Stadt 1967 – 1970, Lfd. Nr. 159, Signatur 141425.
- 16 ebenda.
- 17 Stadtarchiv Chemnitz. Rat der Stadt 1945 – 1990. 17662. Bl. 2 ff.
- 18 ebenda.
- 19 ebenda.
- 20 Sächsisches Staatsarchiv Chemnitz, 30938 VE WBK „Wilhelm Pieck“, Marl-Marx-Stadt, Signatur 35266.

Lust auf mehr Wissenswertes?

Die Geschichte des Flughafens in Chemnitz/Karl-Marx-Stadt in Zusammenhang mit dem Fritz-Heckert-Wohngebiet ist spannend und vielseitig, aber es gibt noch mehr zu erzählen. Rund um die Dörfer Helbersdorf und Markersdorf ereigneten sich in den vergangenen 100 Jahren unzählige interessante und lesenswerte Ereignisse – manche mit Auswir-

kungen auf die Stadt Chemnitz und Karl-Marx-Stadt.

Jetzt nachzulesen auf über 250 Seiten und reich illustriert im Buch „*Das Wohngebiet „Fritz Heckert“ – Bauen in neuen Dimensionen*“, erhältlich unter anderem beim Center-Management des Vita-Centers, im Stadtarchiv Chemnitz und in Buchhandlungen.

Norbert Engst

Das Wohngebiet »Fritz Heckert«

Bauen in neuen Dimensionen



Stadtarchiv Chemnitz

Ein Buch über das drittgrößte Neubaugebiet der DDR