

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. 2019/035

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nein	Enth
Hauptausschuss	nicht öffentlich	11.03.2019	Vorberatung			
Gemeinderat	öffentlich	18.03.2019	Beschlussfassung			

Vergabe von Straßennamen im Gewerbegebiet "GE2-Flugplatz"

I. Beschlussantrag

Die zwei Straßen im neuen Gewerbegebiet „GE2-Flugplatz“ werden wie folgt benannt:

- Freiherr von König Straße
- Elly-Beinhorn-Straße

II. Begründung

Im Baugebiet GE2-Flugplatz entstehen zwei neue Straßen, die benannt werden müssen. Die Verwaltung schlägt vor, die Namen auf Grund der Örtlichkeit und analog zum bereits vergebenen Namen Ernst-Ottenbacher-Straße, nach deutschen Flugpionieren zu benennen. Einzelne Vorschläge für mögliche Namensgeber wurden im Vorfeld von Stadträten gemacht, die in diese Vorschlagsliste aufgenommen wurden. Die im Folgenden näher beschriebenen Persönlichkeiten wären für eine Namensgebung vorstellbar.

1. Darstellung des geschichtlichen Hintergrundes

Otto Lilienthal

Karl Wilhelm Otto Lilienthal (* 23. Mai 1848 in Anklam; † 10. August 1896 in Berlin) war ein deutscher Luftfahrtpionier. Er war wohl der erste Mensch, der erfolgreich und wiederholbar Gleitflüge mit einem Flugzeug (Gleitflugzeug) absolvierte und dem Flugprinzip „schwerer als Luft“ damit zum Durchbruch verhalf. Seine experimentellen Vorarbeiten und erste Flugversuche ab 1891 führten zur bis heute gültigen physikalischen Beschreibung der Tragfläche.

Die Produktion des Normalsegelapparates in seiner Maschinenfabrik in Berlin war die erste Serienfertigung eines Flugzeugs. Sein Flugprinzip war die Umsetzung von Lageenergie in Auftrieb und Vortrieb (Gleitflug) und wurde von den Brüdern Wright zum Prinzip des angetriebenen Flugzeugs weiterentwickelt.

Quelle: Wikipedia

Hugo Junkers

Hugo Junkers gründete 1895 in Dessau die Firma Junkers & Co. und war bis 1932 Eigentümer der Junkers Motorenbau GmbH und Junkers Flugzeugwerk AG. Anfänglich als Konstrukteur von Gas-thermen bekannt, entwickelte Junkers als Hochschullehrer und Forscher, Ingenieur und Unternehmer grundlegende Erkenntnisse im Flugzeugbau, wie Ganzmetallbau und gewellte Struktur. Daneben stellte sein Konzern auch Flugmotoren her. Er gründete die Fluggesellschaft Junkers Luftverkehr AG, die 1926 aufgrund erheblicher finanzieller Schwierigkeiten und auf Druck der Reichsregierung mit dem Deutschen Aero Lloyd zur Luft Hansa fusionierte. Infolge der Weltwirtschaftskrise gerieten die Werke 1932 in finanzielle Schwierigkeiten. Da er als Demokrat und Pazifist den Nationalsozialisten im Wege stand, wurde er 1933 enteignet und erhielt Stadtverbot für Dessau. Er wurde gezwungen, angeblich um sich wissenschaftlicher Forschung zuzuwenden, die Leitung seiner Werke aufzugeben und sich nach Bayrischzell in Bayern zurückzuziehen. Zwei Jahre später starb er mit 76 Jahren und wurde auf dem Waldfriedhof in München begraben.

Quelle: Wikipedia

Freiherr von König

Friedrich Karl Freiherr von König-Warthausen (geboren am 2. April 1906 in Warthausen; gestorben am 15. Dezember 1986 in München): Im Sommer 1928 startete Friedrich Karl im Alter von 22 Jahren zu einem Nonstopflug von Berlin nach Moskau und stellte damit einen Flugweltrekord auf. (zur damaligen Zeit)

(Quellennachweis: Klasing, Delius u.a., Deutsche Luftfahrtpioniere: 1900-1950; es lief letztes Jahr bei Regio TV ein Beitrag zu einer Ausstellung 90 Jahre Weltflug: https://www.regio-tv.de/video_video,-journal-schwaben-27-11-2018-_vidid,151493.html)

Hinweis: In der Gemeinde Warthausen/Oberhöfen ist dieser Name bereits vergeben.

Quelle: Stadtarchiv

Hanns Klemm

Hanns Klemm (geboren am 4. April 1885 in Stuttgart; gestorben 30. April 1961 in Fischbachau): Hanns Klemm war einer der bekanntesten deutschen Flugzeugkonstrukteure und hatte an der TH Stuttgart Bauingenieurwesen studiert. Nach dem Ersten Weltkrieg arbeitete er als Technischer Direktor des Karosseriebaus bei Daimler in Sindelfingen. Bekannt wurde Klemm durch die Idee eines Leichtflugzeuges, das sich nach seiner Auffassung auch der „Kleine Mann“ leisten konnte. Klemm gründete seine eigene Firma die Leichtflugzeugbau Klemm GmbH. Das NS-Regime und dessen Ziele lehnte Klemm von Grund auf ab.

Quelle: Stadtarchiv

Elly Beinhorn

Elly Maria Frida Rosemeyer-Beinhorn, geboren und bekannt als *Elly Beinhorn*, manchmal auch Elli Beinhorn (* 30. Mai 1907 in Hannover; † 28. November 2007 in Ottobrunn), war eine populäre deutsche Fliegerin. Ihre autobiografischen Bücher erreichten ein breites Publikum.

Beinhorn wuchs im bürgerlichen Umfeld Hannovers auf. Im Alter von 21 Jahren begann sie mit einer Fliegerausbildung in Berlin und erwarb 1929 einen Pilotenschein. Anschließend war sie als Kunstfliegerin tätig, bis sie 1931 durch einen Alleinflug nach Afrika von sich reden machte. Im Jahr darauf erlangte sie durch eine Weltumrundung deutschlandweite Bekanntheit und wurde mit dem Hindenburg-Pokal ausgezeichnet. Weitere Langstreckenflüge folgten, und Mitte der 1930er Jahre stellte Beinhorn mehrere Rekorde auf, wie das Überfliegen von drei Kontinenten an einem Tag. 1936 heiratete sie den ebenfalls sehr bekannten Rennfahrer Bernd Rosemeyer, der zwei Jahre später bei einem Unfall starb.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erneuerte sie 1951 ihren Pilotenschein und war wieder als Kunstfliegerin erfolgreich. 1979 beendete Beinhorn ihre Fliegerkarriere. 1991 wurde sie mit dem Bundesverdienstkreuz 1. Klasse ausgezeichnet. Sie starb im Alter von 100 Jahren in einem Seniorenheim bei München.

Quelle: Wikipedia

Heinrich Focke

Henrich Focke ist nicht direkt NS-belastet aber er hat von Aufträgen des Reichsluftfahrtministeriums profitiert. Er hat sich sogar 1931 geweigert in seiner Firma Focke Wulf für die Nationalsozialisten Kampfflugzeuge herzustellen und wurde deshalb aus der Firma gedrängt. Danach spezialisierte er sich auf die Entwicklung und den Bau von Hubschraubern. 1937 gründete er mit Gerd Achgelis die Firma Focke-Achgelis & Co GmbH. Während des Zweiten Weltkrieges erhält Focke vom Reichsluftfahrtministerium den Auftrag militärische Hubschrauber zu entwickeln und zu bauen. Die Hubschrauber Entwicklung und Produktion wurde nach einem schweren Luftangriff von Hoykenkamp nach Laupheim verlagert. Nach der Kapitulation war Focke von 1945 bis 1948 französischer Kriegsgefangener. (Quellenangabe: <https://www.planet-wissen.de/technik/luftfahrt/hubschrauber/pwiehenrichfocke100.html> ; Kurze, Peter, Mein Lebensweg. Die Memoiren des Bremer Luftfahrt- Pioniers, Bremen, 1996, <https://www.ochsenhausen.net/geschichte/focke-hubschrauber.php>; Obwohl Focke sich geweigert hat Kampfflugzeuge zu bauen, hat er doch später von den Entwicklungs- und Forschungsaufträgen der NS Behörde profitiert und Hubschrauber zu militärischen Zwecke entwickelt.

Quelle: Stadtarchiv

Amelia Earhart

Amelia Earhart war die Tochter des deutsch-amerikanischen Juristen Samuel „Edwin“ Stanton Earhart (1868–1930) und seiner Frau Amelia „Amy“ Otis (1869–1962). Schon als Kind verhielt sich Amelia Earhart anders, als man es damals von Mädchen erwartete. Sie kletterte auf Bäume, jagte Ratten mit dem Gewehr und sammelte Zeitungsartikel über Frauen in Männerberufen.

1920 durfte sie zum ersten Mal in einem Flugzeug mitfliegen, und von da an hatte sie nur noch ein Ziel vor Augen: selber fliegen. Sie nahm 1921 ihre erste Flugstunde bei der Pilotin Neta Snook. Schon sechs Monate später kaufte sie sich mit gespartem und geliehenem Geld ihr erstes Flugzeug, eine Kinner Airster, eine Zweisitzer Maschine mit offenem Cockpit, die sie The Canary nannte und mit der sie kurz darauf einen Höhenweltrekord für Frauen aufstellte (4300 m). Amelia Earhart erlangte durch einen 20-stündigen Flug am 17./18. Juni 1928 internationale Bekanntheit als erste Frau, die den Atlantik in einem Nonstop-Flug überquerte.

Quelle: Wikipedia

Claudius Dornier

Claudius Dornier wurde am 10.12.1914 als Sohn des Dornier Flugzeugkonstruktors in Friedrichshafen geboren. Gestorben ist Claudius Dornier am 30.04.1986 in München.

Claudius studierte Maschinenbau an der Technischen Hochschule München, daneben arbeitete er ab 1938 im elterlichen Unternehmen mit. Claudius war nie Mitglied in der NSDAP und wirkte auch in keiner nationalsozialistischen Organisation mit. Nach Angaben im Spruchkammerverfahren von Claude Dornier schickte er seinen Sohn ins Ausland, um ihn vor dem nationalsozialistischen Einfluss zu schützen. Aus diesem Grund absolvierte Claudius Dornier nach seinem Studium ein Praktikum bei General Motors in Detroit (USA). Um der Internierung zu entgehen floh er 1941 nach Argentinien. Nach dem Kriegsende wurde er abgeschoben und im Lager Neuengamme interniert. Laut den Spruchkammerakten des Vaters Claude Dornier hat er seinen Sohn zwischen 1939 und 1946 nach Amerika und Argentinien geschickt, um ihn vor dem nationalsozialistischen Einfluss zu schützen. In den Dornier Werken wirkte Claudius Dornier erst nach dem Krieg und nach der Aufhebung des Verbotes von einem deutschen Luftraum, mit. Zwischen 1962 und 1980 war Claudius Dornier Leiter der Dornier Werke.

Quelle: Stadtarchiv

Claude Dornier

Claude Dornier wurde am 14. Mai 1884 in Kempten geboren. Er starb am 05. Dezember 1969 in Zug in der Schweiz.

Nach seinem Maschinenbau Studium arbeitete Dornier zunächst in der Maschinenfabrik Nagel in Karlsruhe und in der Firma Luig in Illingen bis er dann 1910 in die Versuchsabteilung des Luftschiffbaus Zeppelin GmbH wechselte. Claude Dornier erhielt im Zeppelin-Konzern eine eigene Abteilung. Später wurde er Teilhaber und Geschäftsführer eines Zweigwerkes für Flugzeugbau, welche er 1932 ganz übernahm und aus dem sich die Dornier-Werke entwickelten. Nach der planwirtschaftlichen „Gleichschaltung“ der Flugzeugindustrie durch die Nationalsozialisten waren frei unternehmerische Entscheidungen nicht mehr möglich. Claude Dornier entschied sich mit den Nationalsozialisten zusammenzuarbeiten und sich nicht öffentlich gegen das Dritte Reich auszusprechen. Dadurch konnte er seine Werke behalten. Nach dem Zweiten Weltkrieg schrieb er in seinem Fragebogen vom 5.2.1946, dass er den Nationalsozialismus von Anfang an abgelehnte, nie ein Hitler Bild ins einer Firma aufhängen ließ und zuhause auch nie den Hitler Gruß machte. Nach Claude Dorniers Angaben hätte er angeblich auch nicht vom Nationalsozialismus finanziell profitiert. Der Kreisuntersuchungsausschuss Ravensburg (französische Zone) gliederte Dornier am 15.10.1946 in die Gruppe B (Mitläufer) ein. Hierfür ist noch interessant zu wissen, dass vor den französischen Entnazifizierungsgerichten jemand nur als „Entlastend“ eingestuft wurde, wenn er gegen das NS Regime Widerstand geleistet und sich offiziell gegen das Regime ausgesprochen hatte.

Seine Entscheidung begründete der Kreisuntersuchungsausschuss darauf, dass Claude Dornier ein finanzieller „Nutznießer“ des NS-Regimes war und er ab 1940 mit dem Eintritt in die Partei und durch seine Auszeichnungen als „Wehrwirtschaftsführer“ und „Pionier der Arbeit“ NS-belastend war. Entlastend sei gewesen, dass Dornier nie öffentlich als Nazi in Erscheinung trat und die Leute die ihn kannten wussten, dass er eigentlich ein Gegner des Regimes war.

Außerdem bemerkte der Kreisuntersuchungsausschuss, dass man wüsste, dass er nie Flugzeuge zu kriegerische Zwecke bauen wollte. Verurteilt wurde Dornier zu einer Geldstrafe von 300.000 Reichsmark, außerdem hätte er eine Sperre für fünf Jahre erhalten, die es ihm verbot in Politik und als Unternehmer zu wirken.

Gegen das Urteil legte Dornier Revision ein und am 5.11.1948 wurde Dornier von der Lübecker Spruchkammer (Englische Zone) als „Entlastender“ eingestuft. Das Urteil wurde wie folgt begründet: Dorniers Lebensarbeit habe nie der Rüstung, sondern nur der zivilen Luftfahrt gegolten. Außerdem sei er erst spät der Partei beigetreten und habe sich für gute Arbeitsbedingungen für ausländische Zwangsarbeiter eingesetzt.

Auch wenn Claude Dornier die nationalsozialistische Politik ablehnte und er kein öffentlich bekennender Nationalsozialist war, hat er sich trotzdem der NS-Doktrin untergeordnet und gegen seine persönliche Überzeugung Kriegsflugzeuge produziert. Durch die Aufträge vom Reichsrüstungsamt hat Dornier also finanziell Profit daraus gezogen und war aus diesem Grund durchaus ein wirtschaftlicher „Nutznießer“ des Dritten Reiches. Natürlich müssen aber auch die Erfolge und der große Beitrag von Claude Dornier im Bereich der Flugzeugtechnik und Entwicklung gesehen werden.

Trotz der positiven Argumente auf dem Gebiet der Luftfahrttechnik und Entwicklung empfiehlt das Baudezernat von einer Straßenbenennung nach Claude Dornier abzusehen. Wenn eine Straße nach einem Mitglied aus der „Dornier Dynastie“ benannt werden sollte, schlägt das Baudezernat Claudius Dornier vor. Claudius Dornier war nie Parteimitglied, er war während des Zweiten Weltkrieges im Ausland und gegen ihn wurde kein Spruchkammer- bzw. Entnazifizierungsverfahren durchgeführt.

Quellen und verwendete Literatur:

Gespräch mit dem Sohn Camilo Dornier

Gespräch mit Julia Menzer vom Dornier Museum Friedrichshafen

Ebner Martin, Die Entnazifizierung von Zeppelin, Maybach, Dornier & Co. Kg. Wie Friedrichshafen gesäubert wurde,

NS-Belastete aus dem Bodenseeraum (Täter Helfer Trittbrettfahrer / NS-Belastete aus dem östlichen Württemberg)

Münzinger Biographien Eintrag: Claudius Dornier.

Ingo Weidig, Firma Dornier wurde Teil des Systems, Schwäbische Zeitung 25.04.2016.

Claude Dornier - DER SPIEGEL 7/1949 (12.02.1949)

Klasing, Delius u.a., Deutsche Luftfahrtpioniere: 1900-1950

2. Bewertung und Beschlussvorschlag:

Bei dieser Auswahl ist es schwierig, einen plausiblen, bestimmten Kriterien folgenden Vorschlag zu machen. Ein Ansatz wäre, sich auf junge Flugpioniere, weniger Konstrukteure zu beschränken, die bisher nicht so bekannt sind.

Mit „Freiherr von König“ gäbe es einen lokalen Bezug, mit „Elly Beinhorn“ könnte eine Frau als Namensgeberin berücksichtigt werden.

Mit diesen Vorschlägen, wohl wissend, dass auch andere Kombinationen zu argumentieren sind, möchte die Verwaltung die Diskussion eröffnen.