

Geschichte

Beigesteuert von Administrator
Mittwoch, 16. Juni 2010

Zur geschichtlichen Entwicklung des Fluggeländes und des Vereins:

Bereits vor dem 2. Weltkrieg wurde das zwischen Kornwestheim und Remseck-Aldingen, im äußersten Stuttgarter Norden gelegene Fluggelände von der Wehrmacht zu fliegerischen Zwecken genutzt. Nach Kriegsende übernahm die US-Army das Gelände und baute es zur Zeit des Korea-Krieges u.a. mit zahlreichen Raketenstellungen aus.

Die deutschen Segelflieger hatten ihr Fluggelände ursprünglich 3 Kilometer weiter nördlich auf dem Gelände des heutigen Golfplatzes. Dieses Gelände musste wegen dem Bau des Golfplatzes und dem Bau der Siedlung Pattonville aufgeben werden. Es folgte ein Umzug auf den Militärflugplatz.

Dort mussten dann die Segelflieger aber sehr schnell wieder weg, als die Raketenstellungen erbaut wurden. Dies war die Zeit, als die zivilen deutschen Flieger wieder auf andere Gelände ausweichen mussten, da eine Mitbenutzung des Airfields nicht möglich war, solange die Nike oder Herkules - Raketen auf dem Gelände aufgebaut waren.

Raketenstellungen im südöstlichen Teil des Fluggeländes (im Hintergrund auf dem mittleren und rechten Bild ist Pattonville erkennbar).

Der auf dem linken oberen Bild sichtbare Bunker ist das letzte auf dem heutigen Flugplatz noch existierende Relikt aus der amerikanischen Militärzeit. Der Bunker wird heute als Toilette und Wasserspeicher vom LSV Hohenasperg genutzt und steht auf der Südostseite des Flugplatzes. Durch einige Um- und Anbauten ist er als Bunker nicht sofort auf den ersten Blick erkennbar.

Die Betonplatten der ehemaligen

Nike / Ajax - Plattformen sind bis heute erhalten geblieben. Teilweise mit Moos oder Gras überzogen, fallen diese bei besonders trockenem Wetter regelmäßig auf. Der Bewuchs ist dann besonders ausgetrocknet.

Erkennbar auf diesem Bild ist auch der letzte erhaltene Bunker aus der Zeit der Raketenstellungen.

Es waren zunächst die Kornwestheimer Flieger, die nach dem Verkauf fast aller Segelflugzeuge mit dem ersten in Deutschland zugelassenen Motorsegler, dem Motorspatz wieder nach Pattonville auf den Flugplatz kamen. Einen Start und eine Landung pro Tag konnten die Flieger dem Flugplatzkommandanten abringen. Nach und nach folgten dann weitere zivile deutsche Flieger, insbesondere Hohenasperg, die mit Motorflugzeugen nach Pattonville kamen. Jeder Verein hatte sein eigenes Agreement mit den Militärs.

Da diese Abwicklung aber für die Amerikaner zu aufwendig war, forderten diese recht schnell einen sogenannten Koordinator. Der erste Koordinator in Pattonville war dann Hans "John" Pfab. Später wurde der Koordinator dann vom Vorstand der später gegründeten Flugbetriebsgemeinschaft abgelöst.

In den 60er und 70er Jahren stabilisierte sich der zivile Flugbetrieb und die zivile Mitnutzung des Airfields. Die Vereine hatten jeweils eigene Mitbenutzungsverträge und bauten Flugzeughallen auf oder neben dem Militärgelände.

Der Motorspatz vor dem alten Tower der Amerikaner. Zu dieser Zeit noch eine Holzkonstruktion. Das heutige Towergebäude entstand erst Ende der 60er Jahre, ursprünglich als Flugzeughalle mit Tower.

Im Hintergrund das PX Gebäude vor Pattonville.

Ein Start und eine Landung pro Tag war möglich. Also gingen mehrere Piloten auf den Flugplatz, einer durfte losfliegen und die anderen Piloten fuhrten mit dem Auto hinterher um an einem anderen Flugplatz zu tauschen. Am Abend wurde der Flieger dann wieder in Pattonville am "Ludwigsburg AAF" gelandet und abgebaut.

Luftbild des Flugplatzes um ca. 1970

Luftbilder um 1970 noch vor Bau der Stockcarbahn. Gut erkennbar die großen Schotterflächen im Süden mit Gräben für die Pioniere zum Brückenbau.

Eine Grumman OV-1 "Mohawk". Dieser Typ landete und startete immer wieder am Ludwigsburg AAF (Pattonville).

Die Aufnahme entstand vor dem heutigen Towergebäude. Im Hintergrund ist Kornwestheim, der Rathausturm und der Salamanderschornstein erkennbar.
Ludwigsburg AAF (Pattonville), 1963 - day of Open House/Fly In;
a CH-37 Mojave.

U-1 (Otter), and H-13 choppers. .
Von links nach rechts - PX Gebäude, Holztower, ehemaliger

Hangar (später mit Towererweiterung)

Flugtage

Flugtage haben am Ludwigsburg AAF oder heute Sonderlandeplatz Pattonville eine lange Tradition. Bereits Mitte der 60er Jahre veranstaltete das Militär Flugtage mit Flugzeugen und Hubschraubern. Später als die militärischen Mittel nicht mehr in großem Maß zur Verfügung standen, setzten die deutschen beheimateten Luftsportvereine zusammen mit dem zivilen amerikanischen Fliegerclub diese Tradition fort. Zunächst immer im Mai feierten die Vereine Kornwestheim, Hohenasperg und der LAC (Ludwigsburg Aero Club) das Fliegerfest. Mit Abzug des Militärs und dadurch erheblicher Reduzierung der Mitgliederzahl des LAC (heute FCL = Fliegerclub Ludwigsburg) wurde das Fliegerfest eine reine deutsche Veranstaltung. Seit circa 1995 richten die Kornwestheimer und Asperger Flieger ihre Fliegerfeste oder Flugtage getrennt aus. Kornwestheim im Mai und Asperg im September.

Ludwigsburg AAF (so wurde der Flugplatz während der amerikanischen Nutzung bezeichnet) anlässlich des ersten Deutsch-Amerikanischen Fliegerfestes unter amerikanischer Leitung.

Ein amerikanischer Fluglotse winkt zivile deutsche Luftfahrzeuge auf die Parkposition ein.

Ludwigsburg AAF anlässlich des Flugtages.

Ludwigsburg AAF (Pattonville), 1963 - day of Open House/Fly In.

Platzrunde

Während der Zeit der amerikanischen Nutzung gab es einige verschiedene Platzrunden zum Start und zur Landung auf dem Militärgelände. Dies richtete sich nicht nur nach dem jeweiligen amerikanischen Flugplatzkommandanten, sondern auch nach deutschen Gegebenheiten. Zur Zeit der RAF Prozesse in Stammheim wurde die Platzrunde angepasst, weil um das Gefängnis in Stammheim eine Flugverbotszone eingerichtet wurde. Um das Gefängnis wurde eine Kreis mit 1

nautischen Meile gezogen, in welchen nicht eingeflogen werden durfte. Verstöße wurden von der deutschen Polizei verfolgt.

Die folgende Darstellung zeigt jedoch die Regelplatzrunde vom und zum Ludwigsburg AAF. Die Originalkennung (ICAO) lautete damals EDIR und gefunkt wurde auf der Frequenz 122,100 in englischer Sprache (wer es konnte oder auch nicht).

Die Änderung der Platzrunde in die noch heute genutzte "An- und Abflugführung" erfolgte erst nach Abzug der amerikanischen Platzhalter 1989.

Die sogenannte Platzrunde um den Ludwigsburg AAF um 1974. Anflüge von Norden kreuzten noch die Landebahn.

Deutsch-Amerikanischer Flugtag 1973

Text oben: Eine "tolle Sache" waren die beiden Flugsporttage am Wochenende auf dem Flugplatz Aldingen-Pattonville. Veranstalter waren die vier auf dem Flugplatz ansässigen deutschen und amerikanischen Fliegerklubs sowie der amerikanische Flugplatzkommandant. Unter dem Motto "Bewundern Sie Ihre Heimat aus der Vogelperspektive" ließen sich rund 600 Besucher in den zwei- oder viersitzigen Maschinen in die Lüfte tragen. Der Erlös, mehr als 7.000 Mark, floß in voller Höhe

der "Vereinigung von Eltern und Freunden spastisch gelätmter und anderer Kinder in Stadt und Kreis Ludwigsburg" zu. Die Besucher konnten außerdem die am Flugplatz-Rand aufgestellten Hubschrauber und Sportflugzeuge bestaunen.

Text unten: Ein Erlös von über 7.000 Mark erbrachten am Wochenende die Rundflüge, die von den auf dem Flugplatz Pattonville beheimateten Fliegergruppen zugunsten der Vereinigung der Eltern und Freunde spastisch gelätmter und anderer körperbehinderter Kinder durchgeführt wurden. Zahlreiche Zuschauer nützten die Gelegenheit, die Umgebung Kornwestheims aus der Vogelperspektive zu betrachten. Reges Interesse fand auch die Ausstellung von verschiedenen Hubschraubern der US-Army (Bild links). Bild recht zeigt den Kommandeur der in Pattonville stationierten 7. Pionierbrigade, Colonel Louis Prentiss (ganz links) und den Air Field Commander in Pattonville, Leutnant Coakley (zweiter von links) bei der Übergabe des Schecks über 7.167 Mark an den ersten Vorsitzenden des Vereins der Freunde und Eltern spastisch gelätmter Kinder, Walter Schöller (ganz rechts). Zweiter von rechts Rudi Haberkern, der erste Vorsitzende der Fliegergruppe Kornwestheim mit dem prall gefüllten Geldsack, in dem sich die Tageseinnahme befindet.

Flugleitung und Lenkung des Verkehrs um den Flugplatz

Zur Zeit des amerikanischen Flugbetriebs wurde der Funk am Wochenende im Wesentlichen von den deutschen Vereinen geregelt. Es musste allerdings der Funkverkehr in englischer Sprache stattfinden. Da das Towergebäude militärischer Sperrbezirk (bis ca. 1992) war, mussten die deutschen Vereine eine Alternative finden. So wurde 1978/79 ein kleiner Tower auf der Ostseite des Flugplatzes beim Kornwestheimer Gelände gebaut, der in den Folgejahren mit steigenden Bedürfnissen weiter ausgebaut wurde.

Unter der Woche gehörte das Airfield den Amerikanern. Wenn dennoch von deutschen Vereinen unter der Woche geflogen wurde, dann wurden in der Regel Blindmeldungen abgesetzt. So wusste jeder Verkehrsteilnehmer, wo der andere sich bedindet.

Der amerikanische Flugbetrieb hatte sich bereits Mitte der 70 er Jahre von Flächenflugzeugen zu Hubschraubern gewandelt. Da der Flugplatz für größere Flächenflugzeuge zu kurz war, wurden diese nach Stuttgart verlegt und in Pattonville wurden zunehmend Hubschrauber stationiert. Kleinere militärische Flächenflugzeuge kamen nur noch bei entsprechenden Manövern oder zum Transport hochrangiger Militärs zum benachbarten Golfplatz nach Pattonville.

Der amerikanische Tower wurde nur noch sporadisch betrieben, wenn Bedarf war. Zwischen 1989 und 1992 diente das Towergebäude in Teilen sogar nur noch als Rathaus für das benachbarte Pattonville, bis dort auch wesentliche Auflösungserscheinungen erkennbar wurden. Dann stand das Towergebäude gänzlich leer.

In den Folgejahren wurde das Gebäude dann von den deutschen Vereinen als offizielles Flugleiterbüro und in Teilen als Vereinsheim zunächst von Kornwestheim und später von Asperg übernommen. Der "kleine" Tower auf der Ostseite des Geländes wurde teilweise zurückgebaut. Heute dient er nur noch als Zuschauerplattform.

Pattonville auf der Ostseite des Flugplatzes. Beaver, Aufklärungsflugzeug der amerikanischen Streitkräfte im Bereich neben dem Towergebäude. Im Hintergrund erkennbar der ehemalige PX von Pattonville auf der anderen Straßenseite . Ein Motorsegler geht zum Start. Gut erkennbar im Hintergrund eine zivile Deutsche Flugzeughalle, davor noch Bunker der Amerikaner und die Absperrung. Zu dieser Zeit waren noch Gräben rings um die Landebahn.

Andere Nutzung des Flugplatzes

da Pattonville eine komplett amerikanische Siedlung und sich der Flugplatz in unmittelbarer Nachbarschaft befand und dieser der amerikanischen Hoheit unterstellt war, nutzen die Amerikaner das Gelände regelmäßig für andere Aktivitäten. So fanden die Feierlichkeiten zum Unabhängigkeitstag immer auf dem Fluggelände statt. Auch Rodeos wurden auf dem Fluggelände veranstaltet. Nicht unbedeutend und immer eine Staubbelastung war auch die südlich des Flugplatzes gelegene Stockcarbahn. Hier wurden am Wochenende Rennen gefahren. Die größte anderweitige Nutzung des Geländes dürfte aber die Mülldeponie gewesen sein. Im Grunde besteht der wesentliche Teil der Hangkante südliche des Flugplatzes aus einer Mülldeponie aus Krankenhausabfällen aus dem Raum Baden-Württemberg. Direkt auf dem Fluggelände auf der Westseite, westlich des alten Hubschrauberhangars war auch ein Zwischenlager für Schrottautos.

Natürlich wurde das Gelände auf und neben dem Flugplatz regelmäßig für Übungen der Pioniere genutzt. Auf der südwestlichen Seite des Geländes wurden große Schotterflächen aufgebracht und Gräben gezogen. Hier bauten die Pioniere mit Brückenlegepanzern ihre Brücken auf und ab. Rings um den Flugplatz und die später verfüllte Deponie finden sich heute noch Maschinengewehrstellungen (Gräben) und Stacheldraht.

Auch heute gibt es neben der fliegerischen Nutzung des Platzes noch weitere Nutzungen. Immer wieder wird das Gelände für Filmaufnahmen genutzt (Werbeaufnahmen und Fernsehfilme). Weiterhin nutzt eine auf Luftfahrtnavigation und Instrumentenlandesysteme ausgerichtete Firma aus der Region den Flugplatz zur Erprobung von Neuentwicklungen und Schulung von Mitarbeitern an deren Geräten (die Systeme stehen aber für den normalen Betrieb nicht zur Verfügung).

Das ehemalige Vereinsheim des LAC (Ludwigsburg Aero Club) wurde Ende der 90 er Jahre abgerissen, nachdem es baufällig geworden war. Die meisten Mitglieder des amerikanischen zivilen Fliegerclubs sind zurück in die USA.

Die Fotos wurden 2001 aufgenommen und stammen von der Seite:

Military Airfield Directory

Das Beacon (Drehlicht) wurde 2010 aus Sicherheitsgründen zurückgebaut. Es konnten keine sicheren Erkenntnisse gewonnen werden, ob die Standfestigkeit noch gewährleistet war. Anstelle der braunen Hütte ist heute das erforderlich gewordene Signalfeld des Sonderlandeplatzes angebracht.

Luftfahrtrechtliche Genehmigungen:

Mit dem Abzug der US-Army im August 1992 war die weitere Zukunft des Geländes und der Verbleib der deutschen Piloten und Vereine kurzfristig völlig offen. Im Zusammenwirken mit dem Regierungspräsidium Stuttgart als Landes-Luffahrtbehörde, der betroffenen Stadt Stuttgart und den Anliegergemeinden Kornwestheim, Ludwigsburg und Remseck-Aldingen gelang es jedoch, innerhalb kürzester Zeit eine gemeinsame Regelung zu finden und eine Fortsetzung des Vereinsbetriebes zumindest erst einmal nach § 25 LuftVG zu ermöglichen. Durch Verfahrensänderungen insbesondere bei der Platzrunde, zeitlichen Einschränkungen und einer Beschränkung der täglichen Starts gelang es, zwischen den Beteiligten einen Kompromiss zu erreichen, der auch heute noch anhält.

Anfang des Jahres 1979 wurde die Flugbetriebsgemeinschaft Ludwigsburg-Pattonville e.V. von allen den Platz nutzenden Vereinen gegründet, um gegenüber den Behörden und sonstigen Beteiligten mit einer Stimme sprechen und zu einer Koordination und besseren Vertretung der einzelnen Vereine beitragen zu können. Damit wurde es möglich, mit der US-Army und dem Bundesvermögensamt Verträge über die Nutzung des Geländes abschließen zu können und sodann den Erhalt einer militärisch-zivilen luftverkehrsrechtlichen Genehmigung in Angriff zu nehmen, die nach einem zehn Jahre dauernden Verfahren mit zahlreichen Anhörungen und Gutachten am 18.12.1989 erteilt wurde. Auf die zahlreichen Gespräche zwischen den Beteiligten im Rahmen des Anhörungsverfahrens dürfte zurückzuführen sein, dass nach dem Abzug der US-Army die deutschen Stellen aufgrund des bereits aufgebauten Vertrauensverhältnisses eine zeitlich fast lückenlose Weiternutzung des Fluggeländes - mit nur wenigen Tagen Unterbrechung - möglich gemacht haben.

Nachdem die Sonderlandeplatzgenehmigung des Regierungspräsidium Stuttgart vom 16. Juli 2003, rechtsbeständig seit 20. August 2003, unser Flugfeld als "Sonderlandeplatz Pattonville" bezeichnet (mit der ICAO-Kennung EDTQ), wurde der Verein in der Mitgliederversammlung vom 16. Juli 2003 umbenannt in Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V., auch um seine Verbundenheit zum angrenzenden Wohngebiet "Pattonville" der Gemeinden Kornwestheim und Remseck zu dokumentieren.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat die bis Ende 2008 befristet erteilte Genehmigung am 22. Oktober 2008 in eine unbefristete umgewandelt und gleichzeitig auf den DRF-Rettungshubschrauber Christoph 51 erweitert. Die Genehmigung ist seit 4. Mai 2009 rechtsbeständig.

Luftbild um 2007 vor dem Bau der Aeroclub-Halle und dem Bau der DRF - Station. Neben der Halle der alte Bunker.

Das 8. Mitglied der Flugbetriebsgemeinschaft - die DFR Luftrettung:

Nach Abschluss der Baumaßnahmen an der Station der DRF Luftrettung wurde der Rettungshubschrauber im Oktober 2009 in Pattonville offiziell stationiert. Mit dieser Station versorgt die DRF Luftrettung nicht nur den Stuttgarter Raum sondern auch die Kreise Ludwigsburg und Rems-Murr, Heilbronn und den Hohenlohe-Kreis.

Seit 01.10.2009 startbereit auf dem Sonderlandeplatz Pattonville Crew und Leiter der DRF Luftrettung vor dem neu gebauten Hangar

und der Station "Stuttgart". Auf dem Platz der DRF stand früher ein Militärbunker, der die große amerikanische Flugzeughalle mit

Wasser für die Sprinkleranlage versorgte. Der Bunker wurde im Zuge der Baumaßnahme abgerissen.

2009 - Die DRF Rettungsstation im Bau

Nach langjähriger Planung wurde im Frühjahr 2012 mit den Bauarbeiten zur Geländeneivellierung im Bereich der Segelfluglandebahn 10 begonnen. Die durch das Anlegen der Flussregenpfeifferbiotope verlorenen Südfächen wurden auf der Südwestseite des Flugplatzgeländes wieder hergestellt. Gleichzeitig wurde das Gelände in diesem Bereich auf ein Höhenniveau gebracht. Dadurch können nun auch auf der westlichen Geländeseite die Segelflugzeuge zum Start an der Seilwinde besser aufgestellt werden. Auch konnte die Segelflugbahn begradigt und der Start südlicher gelegt werden, was zur Flugsicherheit am Sonderlandeplatz Pattonville beiträgt. Die Asphaltbahn und die Grasbahn liegen nun exakt parallel und der Anflug überschneidet sich nicht mehr.

