



Am Puls des internationalen Jetsets

Vor 100 Jahren eröffnete der Flugplatz Reichenhall-Mayerhof. Ein Blick zurück.

Von Stadtheimatspfleger Johannes Lang

Der Krieg ist der Vater aller Dinge – so lautete die Einschätzung des griechischen Naturphilosophen Heraklit. Zumindest in der Luftfahrttechnik erwies sich der Erste Weltkrieg als eine wahre Initialzündung, wenn man bedenkt, dass sich zu Kriegsbeginn 1914 die Piloten hoch in den Lüften noch mit Pistolen duelliert hatten und vier Jahre später, zu Ende des Kriegs, erste bombengeschädigte Städte zu beklagen waren. Mit dem Kriegsende im November 1918 und der damit verbundenen Niederlage war zwar vorläufig Deutschlands militärische Nutzung der Luftfahrt besiegelt, doch hoffte man, die abgewrackten Flugzeuge für zivile Zwecke weiterhin nutzen zu können. Da in Bayern schon zuvor Pläne für die Gründung einer internationalen Luftverkehrsgesellschaft bestanden hatten, suchte man nach neuen Geschäftsmodellen, weshalb der Flugzeugbauer Rumpler der Stadt Bad Reichenhall – wie auch anderen bayerischen Städten – im Spätsommer 1919 das Angebot unterbreitete, den Ort unter Bereitstellung eines geeigneten Flugplatzes in den Linienflugverkehr einzubeziehen.

Friedensvertrag schiebt Vorhaben einen Riegel vor

Von Seiten der Stadt erhoffte man sich von einem Flughafen nicht nur eine Signalwirkung für eine exklusive und internationale Gästeklimate, sondern man wollte auch nicht das Nachsehen haben, wenn es darum ging, bei der Schaffung eines internationalen Luftverkehrsnetzes als feste Größe wahrgenommen zu werden.

Durch den im Januar 1920 in Kraft getretenen Friedensvertrag von Versailles wurde einem solchen Ansinnen jedoch ein Riegel vorgeschoben, verbot dieser doch die künftige Unterhaltung einer deutschen Luftwaffe und verlangte zudem die Auslieferung sämtlicher Flugzeuge, Luftschiffe und Flugzeughallen an die siegreichen Alliierten. Da die ursprünglichen Überlegungen zur zivilen Luftfahrt in Bayern den Einsatz ehemaliger Kriegsflugzeuge vorgesehen hatten, musste man diese Pläne vorerst begraben.

Im Februar 1922 wurde zumindest das Bauverbot zivil genutzter Flugzeuge wieder aufgehoben. Dies führte dazu, dass – im Gegensatz zum Flugzeugbau in den meisten anderen Ländern – die Entwicklung von Fliegern in Deutschland unter den Gesichtspunkten der verkehrlichen Nutzung neu gedacht werden mussten, was sich letztlich als Vorteil erweisen sollte: Denn es waren deutsche Hersteller, die fortan zu weltweit führenden Marken avancieren sollten, wobei sich vor allem die in Dessau ansässigen Junkers-Werke hervortaten. Auch Dornier und die in Deutschland in Lizenz hergestellten niederländischen Fokker-Maschinen galten als flugtechnische Visitenkarten der noch jungen Weimarer Republik.

Nur großflächige Wiese, Hangar und Schuppen nötig

Neben der „Rumpler Luftverkehrs AG“ existierte ab 1921 als weitere bayerische Fluggesellschaft die „Bayerische Luft Lloyd GmbH“. Als großen Gegenpol gab es ab 1923 den „Deutschen Aero Lloyd“. Im Vergleich etwa zu Bergbahnen blieb die zu schaffende



Aus der Vogelperspektive: der Flugplatz Bad Reichenhall-Mayerhof.

– Fotos: Karl Kruse./Stadttarchiv

IM FLUGZEUG nach
BAD REICHENHALL
in SEINER FRÜHLINGSPRACHT
DAS ELEGANTE WOCHENENDE
IM *[*26;364(5-2)
AXELMANNSTEIN
KURHAUS UND GRAND HOTEL

Reklame für die Reise ins Reichenhaller Grandhotel „Axelmannstein“ mit dem Flugzeug, 1927.



Das Fokker-Grulich-Passagierflugzeug D 542 im Landeanflug über St. Zeno, 1925.

Infrastruktur bei Flughäfen recht überschaubar: Man benötigte in erster Linie eine großflächige ebene Wiese, die als Rollfeld diente, einen kleinen Schuppen für die Flugleitung und idealerweise eine Flugzeughalle (Hangar). Die ersten zivilen Flughäfen Bayerns entstanden in Fürth (1920) und Schleißheim bei München, wobei letzterer bereits während der Kaiserzeit als Militärflughafen genutzt worden war.

Im Juni 1922 besuchte eine aus München stammende Kommission mit Automobilen Bad Reichenhall, um einen geeigneten Landeplatz für die kurz darauf geplante Flugshow ausfindig zu machen. Nach einiger Überlegung wählte man ein solches in der unmittelbaren Umgebung der Gaststätte Mayerhof, einem ehemaligen Versorgungsgut des einstigen Augustiner-Chorherrenstifts St. Zeno, in der ehemals gleichnamigen Gemeinde gelegen, aus, wo sich große ebene Flächen für den Getreideanbau befanden. Es hatte eine Ausrichtung von Südwest nach Nordost, war also für Landemanöver durchaus geeignet. Hinzu kam, dass keine zu hohen Berge beim Landeanflug im Weg standen. Hintergrund war die Durchführung der so genannten „Oberbayerischen Flugspende“, einer Propagandaveranstaltung, die sich die allgemeine Förderung des Flugwesens auf ihre Fahnen geschrieben hatte und die letztlich auch dazu dienen sollte, durch die künftige Errichtung einer modernen Verkehrsinfrastruktur den Grundstein für eine in fernerer Zukunft liegende deutsche Luftwaffe leichter zu ermöglichen.

Die Unterstützung des Luftfahrtwesens avancierte zu einer Angelegenheit von nationaler Bedeutung. Flugzeuge waren der Reichenhaller Bevölkerung freilich seit Längerem bekannt, seit-

dem 1910 im Bereich der Weitwiese vor den Augen einer erstaunten Öffentlichkeit ein Blériot-Flugzeug Flugversuche vorgeführt und 1917 erstmals eine kontrollierte Landung eines Doppeldeckers in der Nähe des Bahnhofs erfolgt war. Die nunmehrige „Flugspende“, als deren Höhepunkt die Ankunft eines „vollständig neuen Typs eines Metallflugzeugs“ angekündigt wurde, war als „Ländliches Fest“ beim Mayerhof vorgesehen, wobei Schauflüge und Passagierflüge angeboten werden sollten.

Miserables Wetter macht Pläne für Flugfest zunichte

Miserables Wetter und ein heftiges Gewitter machten zwar alle Planungen zunichte, aber die Begeisterung in der Bevölkerung für das neue Fortbewegungsmittel war unverkennbar. Vor allem hatte sich mit dem Gelände um den Mayerhof die Eingrenzung eines potenziellen Flugplatzes für Bad Reichenhall abgezeichnet. Zudem hielt sich fortan das Gerücht, der „bayerische Luft-Lloyd“ habe das dortige Gelände bereits über Jahre hinweg gepachtet, ebenso Plätze in der Nähe von Garmisch sowie im Tegernseer Tal.

Ab dem Jahre 1923 verfolgte die bayerische Staatsregierung eine aktive Luftverkehrspolitik, beginnend mit den Überlegungen zu einer Flughafengesellschaft bis hin zur Gründung einer großen süddeutschen Luftverkehrsgesellschaft. Aus den hochliegenden Plänen, unter Einbeziehung mehrerer Länder, Städte, Banken sowie der süddeutschen Flugzeugindustrie ein großes gemischtwirtschaftliches Flugunternehmen als Gegenpol zum Junkers-Konzern zu schaffen, wurde zwar nichts. Aber in abgespeckter Form

entstand im September 1924 mit dem „Süddeutschen Aero Lloyd“ (SAL) eine Tochtergesellschaft der „Deutschen Aero Lloyd“, wobei das Land Bayern den größten Aktienanteil hielt. Geschäftsführer wurde der ehemalige Weltkriegsflieger Franz Hailer (1886-1969). Nun ging es darum, ein eigenes Flugliniennetz zu schaffen, weshalb Kontakt zu einzelnen Städten hergestellt wurde.

Die Begeisterung für das Flugwesen nahm in jenen Jahren sprunghaft zu, und Piloten standen im Range von Rockstars. So etwa wusste man seit dem Mai 1923 mit Franz Kneer (1895-1935), der während des Ersten Weltkriegs Kampfflieger bei der Bayerischen Fliegertruppe gewesen war, einen vorübergehend in Bad Reichenhall beheimateten Flugzeugführer für die von der Trans-Europa-Union beflogene Strecke München-Wien. Der Junkers-Pilot Kneer war es auch gewesen, der am Allerheiligentag des Jahres 1922, von München-Oberschleißheim kommend, mit einem Verkehrsflugzeug die Kurstadt passierte und in der Folge den Großglockner und Großvenediger erstmals überflog hatte, wobei Werbeaufnahmen für die Junkerswerke entstanden waren.

Erfolge des Lokalhelden befeuern das Interesse

Bei einem Flugwettbewerb im argentinischen San Fernando im Oktober 1924 hatte Kneer auf seiner Junkers F13 den beachtlichen zweiten Platz belegt. Solch schöne Erfolge eines Lokalhelden befeuern das allgemein im Aufwind befindliche Interesse für das Flugwesen auch vor Ort.

Für eine enorme Dynamik sorgte ein in den „Münchener Neuesten

Nachrichten“ vom 19. Oktober veröffentlichter Artikel des damaligen Koblenzer Stadtdirektors, Dr. Otto Schwink (1883-1959), der während des Ersten Weltkriegs Fliegermajor gewesen war und in jenen Tagen gerade dabei war, die Stelle des Kurdirektors von Berchtesgaden anzutreten. In seinem Beitrag berichtete er über die Gründung einer bayerischen Flughafengesellschaft sowie über die Notwendigkeit, weitere Flugplätze in Bayern zu erschließen: „Keine Gemeinde dürfte es heute übersehen, für einen Anschluß an den Luftverkehr die Vorbedingungen zu schaffen.“ Schwink warnte davor, dass es ein Fehler sei, wenn Kommunen „mit der Herrichtung neuer Plätze wartet(en), bis die Verkehrsgesellschaften nach Plätzen verlangen. Der Luftverkehr wartet bereits auf Landeplätze und wird sich dort zuerst entwickeln, wo die erste Landemöglichkeit gegeben ist.“ Damit erzeugte der ehemalige Weltkriegsflieger einen allgemeinen Druck und zumindest auf Bad Reichenhall erhöhte er diesen auch noch, indem er als die von München aus in einem großen Rundkurs beflogenen „Hauptflugstationen“ Lindau, Garmisch-Partenkirchen und Berchtesgaden nannte. Auf dieser Runde seien zahlreiche Bedarfslandestellen denkbar, so auch in Bad Reichenhall.

Schwink hatte seinen Artikel derart apodiktisch formuliert, dass die Leserschaft davon ausgehen musste, dass das hier entworfene Konstrukt bereits in trockenen Tüchern sei. Begeistert darauf Bezug nehmend, legte der aus Reichenhall stammende Buchhalter Karl Westermeier wenige Tage später in einem umfangreichen Artikel mit der Überschrift „Luftverkehr in Südbayern – Eine wichtige Angelegenheit für Bad Reichenhall“ im „Reichenhaller

Grenzboten“ nach: Die Stadt Bad Reichenhall oder aber die Kurdirektion müsse sich, so Westermeier, umgehend um eine Beteiligung an der bayerischen Flughafengesellschaft bemühen und in die Schaffung eines Flugplatzes investieren, um dadurch „ausichtsreiche Perspektiven zur Hebung des Fremdenverkehrs“ zu generieren: „Es wird kaum notwendig sein, weiter darzulegen, von welcher eminenten Wichtigkeit eine solche Flugverbindung gerade für unsern Kurort wäre.“ Schließlich malte er das Bild von zahlreichen über dem Reichenhaller Tal schwirrenden „prächtigen Junkers-Ganzmetallimousinen“, die „recht viele Kurgäste in schnellem sichern Flug zu uns bringen.“

Mit seinem Artikel hatte der flugbegeisterte Westermeier den Ball an die Politik und die Interessensvertreter vor Ort – explizit an den Kurverein – weitergegeben. Niemand wollte sich vorwerfen lassen, künftige Chancen zu verpassen oder aber dem Fortschritt im Wege zu stehen. Bei den Verantwortlichen verfiel all dies sehr rasch. Geradezu zur Triebfeder für die Etablierung eines Reichenhaller Flugwesens entwickelte sich der 1895 zu Mühldorf am Inn gebürtige Sportlehrer und Kurvereinssekretär Josef Niedermeier, der 1922 einen Wintersportführer verfasste und den Skiklub Reichenhall gegründet hatte. Einige Jahre später sollte er – gemeinsam mit dem Hotelier des Axelmannsteins, Alois Seethaler – zum Spiritus Rector der Predigtstuhlbahn werden ... Niedermeier war von der Notwendigkeit überzeugt, „daß Bad Reichenhall wirklich einen Flughafen besitzt, der in das große internationale Flugnetz einbezogen wird und zugleich Personen-Rundflüge in unsern Bergen zuläßt. Ein Zuwarten wäre gleichbedeutend mit Rückschritt.“

Mayerhof eignete sich am ehesten für das Projekt

In aller Diskretion hatte Niedermeier zu den maßgeblichen Stellen bereits Kontakt aufgenommen, um die Möglichkeiten für die Schaffung eines Flugplatzes, unter anderem auf der Weitwiese bei Karlstein, prüfen zu lassen. Die Fachleute kamen schließlich zu dem Ergebnis, dass sich das schon erprobte Gelände am Mayerhof am ehesten dafür eignen würde, da dort die Anflugwinde passten, nur geringe Bodenunebenheiten ausgeglichen werden müssten, lediglich ein schmaler Fußweg tiefer zu legen sei und der Platz für einen Hangar vorhanden wäre. Hauptansprechpartner war der SAL, an dem der im Ersten Weltkrieg als erfolgreicher Kampfflieger bekannt gewordene Ernst Udet (1896-1941) mit seinem Flugzeugbau-Unternehmen finanziell beteiligt war. Nachdem ein Vertreter des „Udet-Flugzeugbau“, deren Betriebsleiter Erich Scheuermann, am 10. Dezember 1924 eine Inspektion vor Ort vorgenommen und der Geländewahl zugestimmt hatte, schien der baldigen Realisierung eines Bad Reichenhaller Flugplatzes nichts mehr im Wege zu stehen. Indem Niedermeier das Menetekel an die Wand malte, kleinere Orte könnten Bad Reichenhall durch die Anlage von Flugplätzen in touristischen Belangen schon bald überflügeln, weshalb der Weltkurort nicht hintanstellen dürfe, mobilisierte er spätestens nun die politische Verantwortlichen in der Sache. Seinen Zeitungsappell beendete Niedermeier daher mit den Worten „Also alle Mann an Bord – man lasse uns in Zukunft nicht mehr mit Recht sagen, wir verpassen die gegebene Gelegenheit!“

Mit seinem zunächst weitgehend geräuschlosen Vorgehen hatte Niedermeier jene Schwierig-

keiten umgangen, die seinen Berchtesgadener Kollegen, den nunmehrigen Kurdirektor Schwink, in jenen Wochen schon rasch eingeholt hatten: Nachdem der ehemalige Fliegermajor mit Nachdruck für einen Flugplatz in Berchtesgaden, namentlich auf den einigermaßen ebenen Flächen der Gemeinde Schönau, eingetreten war, lehnten sich über 40 Haus- und Gehöftbesitzer dagegen auf, weshalb in Bischofswiesen in aller Eile ein Ersatzgelände gesucht werden musste. Ob Berchtesgaden eine „Hauptflugstation“ – so zumindest Schwinks vollmundige Ankündigung – werden würde, war nun alles andere als klar ...

Josef Niedermeier machte sich hingegen die rhetorischen Fähigkeiten und Erfahrungen Schwinks für die Reichenhaller Angelegenheit zunutze, indem er ihn für einen „Vortrag über das Flugwesen nach dem Kriege“ gewann. Vor einigermaßen schütter besetzten Reihen im Bad Reichenhaller Kurhaus – Niedermeier, der eigentlich mit einem vollen Haus gerechnet hatte, konnte seine Enttäuschung darüber nicht verhehlen – hielt der Lobbyist einen durch Lichtbilder sowie eine Filmvorführung unterstützten Vortrag, wobei er zunächst auf die Zeitersparnis durch das neue Verkehrsmittel im Vergleich zu Schnellzügen, auf die Sicherheitsaspekte sowie auf wirtschaftliche Überlegungen zu sprechen kam. Dem Propagandagedanken der Veranstaltung entsprechend, war all dies durchgehend schmeichelhaft gehalten.

Niedermeier, der den darüber erschienenen Presseartikel verfasste, ließ seine eigenen Forderungen in den Artikel mit einfließen, wenn er beispielsweise darauf drängte, das Gelände am Mayerhof „schleunigst zu einem Flughafen“ auszubauen, denn „die Mittel sind hiezu nicht höher, als sie der Skiklub zum Ausbau seiner Sprungschancen benötigte“. Der staatlich unterstützte SAL müsse, so der Artikel weiter, zum dem verpflichtet werden, die Kurstadt auf dem Wege von München nach Berchtesgaden als Zwischenstopp anzufliiegen; weiter solle Bad Reichenhall eine „Bedarfslandestelle“ auf der von der Trans-Europa-Union beflogenen Strecke München-Wien werden. Außerdem solle die Stadt auf eigene Kosten für die Möglichkeit von Rundflügen ein eigenes Flugzeug, dessen Kosten laut Schwink „nicht mehr wie der für ein erstklassiges Auto, nämlich etwa 27 000 Mark“ betrage, anschaffen. Und Niedermeier schloss seinen Zeitungsbericht erneut mit einem Appell: „All diese Forderungen verlangen, mögen sie auch noch so plötzlich gestellt werden, nichts Unmögliches. Möge die Zerrissenheit in der Verwaltung unsres Kurorts nicht schuld werden, daß etwas versäumt wird, was nicht so bald wieder gut zu machen wäre.“

Brauerei wollte kein Geld für Grundstücksnutzung

Ein wichtiges Argument, das in der Tat eine baldige Umsetzung des Projektes andeutete, war der Umstand, dass die Besitzerin des ins Auge gefassten Flugplatzgeländes, die Brauerei Schönram, der auch die Gaststätte Mayerhof gehörte, das Grundstück unentgeltlich zur Verfügung stellen wollte. Die damit verbundenen wirtschaftlichen Eigeninteressen waren nicht von der Hand zu weisen, denn ein Flugbetrieb würde die Gästefrequenz in dem Wirtshaus deutlich ankurbeln.

Und noch ein weiterer Aspekt vermittelte damit verbundene Eigeninteressen: In Schönram lebte damals der ehemalige Weltkriegs-Kampfflieger Eduard Kuhn (1893-1932), der bei der Brauerei beschäftigt war und deren Gutshof Mayerhof verwaltete. Kuhn wurde folglich von dieser Seite zu einem nicht uneigennütigen Motor für die Sache, hoffte er doch, nach einer erfolgreichen Realisierung eines Reichenhaller Flugplatzes dessen Pächter und Flugleiter werden zu können. In der



Blick auf den Flugplatz, davor der im Bau befindliche Hangar, 1925.

– Fotos: Karl Kruse



Die Gesellschaft vor dem nachmittäglichen Rundflug, ganz rechts steht der Flugleiter Eduard Kuhn, 1925.

Angelegenheit war also eine ganze Reihe von Institutionen und Personen involviert, denen bestimmte wirtschaftliche Eigeninteressen nicht abzusprechen waren, die auf neue berufliche Chancen setzten oder die ein bestimmtes Faible für die Fliegerei hatten. Hinzu kam eine allgemeine Begeisterung für das noch junge Fortbewegungsmittel, weshalb es fast zum guten Ton gehörte, die massive Förderung des Flugwesens, das in jenen Jahren zum Synonym für den Fortschritt geworden war, geradezu einzufordern.

Unterstützung kam auch von Seiten der Schriftleitung der Lokalpresse: So etwa veranstaltete die Redaktion des „Reichenhaller Grenzboten“ im Dezember ein Planspiel über theoretische neue Flugverbindungen zwischen der Kurstadt und der großen Welt, „wenn Bad Reichenhall Flughafen wird, und das kommt und muß kommen“ – so ließ man verlauten. Und selbst die Freunde des Wintersports, die in jenen Wintertagen für Bad Reichenhall die Anlage einer Bobbahn sowie einer Anlage für Skijöring forderten, griffen den Gedanken eines Flugplatzes auf und argumentierten damit, dass sich gegenwärtig auch Berchtesgaden darum bemühe.

Am 12. Dezember 1924 machte der Kurverein unter seinem 2. Vorsitzenden, Fritz Herkommer, eine Eingabe an die Bezirksamtsstelle Bad Reichenhall mit dem Anspruch, als künftiger Träger einer solchen „Flugzeug-Landestelle“ auftreten zu wollen. Nachdem das Ansuchen von der Behörde an die „Flugüberwachung Süd“ in Ober Schleißheim weitergeleitet worden war, vereinbarte man eine für den 29. Dezember mittags anbebaute Flugplatzzerkundung in Anwesenheit eines Beamten der Flugüberwachung, des Ersten Bürgermeisters Fitz Söllner, des Kurvereinssekretärs Niedermeier sowie Eduard Kuhns. Letzterer war von der Brauerei Schönram als künftiger Flugplatzleiter vorgesehen. Es waren einige Veränderungen vorzunehmen, so zum Beispiel mussten Überlandleitungen unter der Erde verschwinden, Einplanierungen von Wegböschungen waren erforderlich, ebenso war ein Straßengraben durch eine Rohrleitung auszugleichen. Bestehende Äcker mussten planiert und zu Wiesen umfunktioniert werden.

Wichtig war, dass das Rollfeld eine ebene Wiese mit festem Untergrund und einer festen

Grasnarbe aufwies. Die „Anschwebeverhältnisse“ aus Nordosten wurden als gut eingestuft, während im Falle der entgegengesetzten Richtung – sie sollte sich bei den Piloten schließlich zur favorisierten Landerichtung entwickeln – der Kirchturm von St. Zeno ein potenzielles Hindernis darstellen konnte. Auch der im Osten ansteigende bewaldete Hang des Kirchholzes fiel negativ ins Gewicht. Eduard Kuhn äußerte bei der Begehung seine Absicht, einen Hangar zu errichten. Grundsätzlich komme, so das doch einigermaßen überraschende Ergebnis nach einer eingehenden Erkundung, das Gelände als Flugplatz in Betracht „wenn auch nur für Verkehr einzelner Flugzeuge wegen seiner geringen Breite und engen Lage im Reichenhaller Kessel.“

Geländegang offenbart Enge als große Schwäche

Damit wurde bei dieser ersten fachmännischen Beurteilung bereits die große Schwäche des Platzes offenbart: die beengten Verhältnisse sowie die auf Grund der umgebenden Berge schwierige topographische Situation. Eigentlich hatte Otto Schwink, zugleich erster Vorsitzender des „Zentralverbands ehemaliger Angehöriger der Flieger Bayerns“ in seinem im Oktober in den „Münchner Neuesten Nachrichten“ veröffentlichten Artikel die Mindestgröße eines Landeplatzes, was einem Flugplatz 2. Klasse entsprach, mit 600 auf 400 Metern angegeben. Mit 400 auf 150-250 Metern war das Gelände am Mayerhof jedoch deutlich geringer bemessen.

Noch hatte man bei der Beurteilung nur die damals gängigen Flugzeuge im Sinn, doch angesichts der nach immer größeren Flugzeugtypen strebenden Unternehmen, wie etwa Dornier oder Junkers, war schon jetzt absehbar, dass einem künftigen Flugplatz Mayerhof-Bad Reichenhall keine lange Zukunft beschieden sein würde.

Dennoch verfolgte man das Projekt mit unverminderter Energie, wobei sich die städtische Politik nicht nur von den Interessen des Kurvereins, bestimmter Unternehmen sowie von Einzelpersonen, sondern auch vor dem Hintergrund einer allgemeinen Flugbegeisterung in jenen Jahren vor sich hertreiben ließ. Nachdem es noch vor dem Weihnachtsfest 1924 im Bad Reichenhaller Rat-

haus eine Besprechung gegeben hatte, die sich um die mögliche Beteiligung der Kurstadt in einem künftigen Flugnetz beschäftigte hatte, und man einen entsprechenden Ausschuss („Flugkomitee“) unter dem Vorsitz Niedermeiers bilden wollte, befasste sich der Stadtrat am 8. Januar 1925 erstmals mit der „Errichtung eines Flugplatzes“ und genehmigte die für Umbaumaßnahmen am geplanten Gelände notwendigen Geldmittel. Inzwischen hatte Ernst Udet mit einem 55 PS starken rot lackierten Eindecker in Bischofswiesen eine Landung geprobt, ehe er am 3. Januar sein Sportflugzeug vor einer begeisterten Menschenmenge am Mayerhof niedergehen ließ, was von den Anwesenden gewissermaßen als die Geburtsstunde des hiesigen Flughafens gedeutet wurde. Udet, der im Axelmannstein übernachtete, führte tags darauf mit Passagieren mehrere Rundflüge durch, brach diese jedoch vorzeitig ab, da das Publikum mit Fahrrädern und Kinderwägen unbekümmert auf das Rollfeld strömte, so dass für Leib und Leben nicht mehr garantiert werden konnte. Danach zog sich der Fliegerstar zu einem Gespräch mit dem Ersten Bürgermeister Fritz Söllner sowie Niedermeier zurück, um das weitere taktische Vorgehen in der Flugplatz-Angelegenheit zu besprechen, woraufhin Udet als „technischer Berater“ in das Reichenhaller „Flugkomitee“ berufen wurde. Da es immer noch nicht klar war, ob Bad Reichenhall letztlich in das Flugnetz der Trans-Europa-Union der Junkerswerke oder des SAL eingebunden würde, war das Reichenhall-Engagement des am SAL beteiligten Udet auch unternehmensstrategischen Gesichtspunkten erfolgt. Bei seinem Rückflug nach München wurde der ehemalige Kampfflieger von einem Unwetter überrascht, weshalb er eine neuerliche Nacht in Bad Reichenhall verbringen musste.

Die Verantwortlichen gingen von der Aufnahme eines regelmäßigen Flugverkehrs ab Ostern 1925 aus, waren allerdings nach wie vor davon überzeugt, dass Bad Reichenhall lediglich ein Etappenflugplatz auf der Strecke nach Berchtesgaden darstellen würde. Derweil versuchte der Berchtesgadener Kurdirektor Schwink, unterstützt durch den Neu-Berchtesgadener Ludwig Gaim – ebenfalls ein ehemaliger Weltkriegs-Kampfflieger, der an seiner neuen Wirkungsstätte einen Flugbetrieb

zu eröffnen gedachte – die dortige Bevölkerung auf die Schaffung eines Berchtesgadener Flugplatzes einzuschwören, hatte allerdings nach wie vor mit erheblichen lokalen Widerständen zu kämpfen. Deutlich erfolgversprechender war inzwischen das Reichenhaller Projekt geworden...

Am 20. Januar 1925 kam es zum Vertrag zwischen der Schönrammer Brauerei und der Stadt Bad Reichenhall, die künftig als Träger des Flugplatzes auftreten wollte: Unentgeltlich stellte die Brauerei das Gelände auf zehn Jahre der Stadt zur Verfügung, während sie sich das alleinige Ausschankrecht vorbehielt.

Flottes Tempo für Realisierung des Flugplatzes

Zu Anfang März kam Dynamik in die Verhandlungen zwischen der Stadt und den in Frage kommenden Luftfahrtgesellschaften. Während das „Flugkomitee“ für die Errichtung der von Schwink projektierten „Bayerischen Bergflug GmbH“ plädierte und die Stadt zum Kauf eines eigenen Flugzeugs bewegen wollte, führte Niedermeier in München Verhandlungen mit dem Handelsministerium.

Obwohl einer Kooperation mit der Trans-Europa-Union zunächst bessere Chancen eingeräumt wurden – dafür sprachen größere Erfahrungswerte, und mit der Junkers F13 standen außergewöhnlich zuverlässige Flugzeuge zur Verfügung – setzte sich im Verlauf des Monats März doch der SAL durch, welcher der Stadt finanziell entgegenkam. Für die Schaffung eines Hangars mit angeschlossener Werkstätte genehmigte der Stadtrat zudem die Aufnahme eines Kredits. In Berchtesgaden dagegen war man überrascht über das von der Kurstadt vorgelegte Tempo, und auf Grund divergierender Meinungen war man auch im Hinblick auf die Realisierung eines Flugplatzes deutlich weiter entfernt als in Bad Reichenhall. Schließlich kam es am 2. April 1925 zum Vertragsabschluss zwischen der Stadt Bad Reichenhall und dem SAL: Während sich der SAL zum werktäglichen regelmäßigen Flugverkehr zwischen München und der Kurstadt mit einer Passagiermaschine sowie zur Durchführung von Rundflügen verpflichtete, beteiligte sich die Stadt Bad Reichenhall mit 7350,- Reichsmark für die fünfmonatige Flugsaison 1925 an den vo-

rauszusetzenden Subventionen. Berchtesgaden, bis dahin der Öffentlichkeit stets als gesetzte Flugdestination angepriesen, hatte plötzlich das Nachsehen, was zu einer kuriosen Situation führte: Der Marktfliegen, der lediglich über einen Automobil-Zubringerdienst erreichbar war, bestand im Falle des Mayerhofs weiterhin auf der Flugplatz-Benennung „Bad Reichenhall-Berchtesgaden“, was zwar im Reichenhaller Stadtrat für Unmut sorgte, in der ersten Flugsaison aber so belassen wurde.

Als dritter Linienflughafen Bayerns 1925 eröffnet

Nachdem Niedermeier in Absprache mit der Reichspost einen Flugplan festgelegt hatte, eröffnete am 1. Mai 1925 eine offizielle Fluglinie von München nach Bad Reichenhall, das damit den dritten Linienflughafen Bayerns sein Eigen nennen durfte: Um 10.10 Uhr landete eine mit vier Passagieren besetzte und von dem Piloten Erich Albrecht (1892-1929) gesteuerte Fokker-Grulich F.II mit der Bezeichnung „D 542“, nachdem die Maschine eine Stunde zuvor in München gestartet war. Um 18.40 Uhr erfolgte der Rückflug.

Die feierliche Eröffnung des Flugplatzes Bad Reichenhall-Mayerhof fand bei strömendem Regen tags darauf statt, indem nach einer neuerlich erfolgten planmäßigen Landung von „D 542“ – mit im „Gepäck“ waren drei Landtagsabgeordnete sowie ein Journalist – und vor den Augen einer großen Menschenmenge das Flugzeug durch die Gattin des Ersten Bürgermeisters mit einer Sektdusche auf den Namen „Bad Reichenhall“ getauft wurde. Auch ein Flugzeug der Udet-Werke, das sogar zu einem nachmittäglichen Rundflug ansetzte, war zu dem Festakt erschienen. In seiner Rede wies das Stadtoberhaupt auf die Bedeutung hin, wonach „unsre Stadt an den internationalen Luftverkehr Anschließ gefunden habe und damit einer neuen Zukunft entgegengehe.“

Mit einem eigenen Linienflugplatz glaubte man den internationalen Jetset dauerhaft an sich zu binden, weshalb in der Zeit vom 1. Mai bis zum 1. Oktober – während der Kur-Hauptsaison – täglich ein Passagierflugzeug mit Luftpost auf der Linie München – Bad Reichenhall und wieder retour verkehrte. Tagsüber wurden Rundflüge angeboten. Neben dem Flugfeld wartete bereits ein Taxi, um die ankommenden Gäste in wenigen Minuten in das Stadtzentrum, zu den Kolonnaden des „Grandhotels Axelmannstein“, zu bringen. Nie mehr später sollte man mit einem öffentlichen Verkehrsmittel Bad Reichenhall von der Landeshauptstadt aus schneller erreichen können als damals ...

Doch Träume sind Schäume, in diesem Fall auch jener vom Fliegen. Spätestens mit der Errichtung eines eigenen Flughafens für die Festspielstadt Salzburg 1926 wurde jener in Bad Reichenhall, der zudem für größere Maschinen zu gering dimensioniert war, zum Nebenschauplatz degradiert. Nachdem die Linie nach Reichenhall 1931 eingestellt worden war, ließ man den Flugplatz 1955 offiziell auf. Rentabel hatte er sich nie gestaltet. Er war eher eine Prestigeangelegenheit gewesen, obsolet geworden durch den raschen technischen Fortschritt.

Quellen und Literatur:

- Stadearchiv Bad Reichenhall, Akten 85-850 (Flugplatz Bad Reichenhall)
- Stadearchiv Bad Reichenhall, Reichenhaller Tagblatt, 1841 ff.
- Stefan Lülfl, London – Regensburg – Indien. Die Einbindung bayerischer Städte in den Luftverkehr 1919-1933, Kallmünz 2017.

„Heimatblätter“, Beilage zu „Reichenhaller Tagblatt“ und „Freilassinger Anzeiger“, gegründet 1920 von Max Wiedemann, Druck und Verlag der „BGL-Medien und Druck GmbH & Co KG“, Bad Reichenhall.