

Historische Orte: Der Flughafen Essen/Mülheim



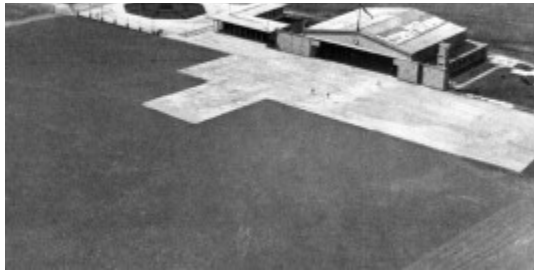
Um das Ruhrgebiet in die aufstrebende nationale und internationale Handelsluftfahrt einzubinden, wurde am 25. Februar 1925 die Luftverkehrsgesellschaft Ruhrgebiet (LURAG) gegründet. Hier waren nicht nur die großen Städte und Landkreise sowie kleine Gemeinden zwischen Düsseldorf, Krefeld, Dinslaken, Duisburg, Essen, Bochum und Recklinghausen vertreten, sondern auch Gremien der örtlichen Kaufmannschaft, Banken, Industrien und kleiner Handelsorganisationen.

Seit dem 30. August 1925 wurden Linienflüge vom Flugplatz Essen/Mülheim durchgeführt. Allerdings hatte dieses Flugfeld noch nicht den Status "Hauptlandeplatz", sondern fungierte als "Notlandeplatz". Heute noch fällt die eigentümliche Straßenführung der Lilienthalstraße zwischen den Einmündungen der Brunshofstraße und des Roßkothweges auf, die halbkreisförmig um die Flughafenfläche herumführt. Diese Besonderheit ist begründet in der ehemals kreisrunden Form des Flughafens. Da die Maschinen in der Pionierzeit der Luftfahrt möglichst optimal gegen den Wind starten und landen mussten, garantierte nur ein kreisrunder Platz das Gelingen der Manöver. In der Mitte dieses Rasenplatzes war ein Kreis für die Rauchfackel markiert, die den Piloten die aktuelle Windrichtung anzeigte.

Die Baulichkeiten des Flughafens waren anfangs noch sehr provisorisch. Es gab ein



hölzernes Abfertigungsgebäude der Deutschen Lufthansa, eine Flugzeughalle und einen Beobachtungsturm. Die weitere Flughafenenwicklung basierte auf einer Vereinbarung, die zwischen der Entente und dem Deutschen Reich getroffen worden war. Es gab die Möglichkeit, insgesamt vier Flugplätze als Hauptlandeplätze anerkennen zu lassen. Der Oberpräsident der Rheinprovinz in Koblenz hatte festgelegt, dass einer dieser Flughäfen nördlich von Köln liegen sollte. Daraufhin stellte der Oberbürgermeister der Stadt Mülheim an der Ruhr auch im Namen der Stadt Essen mit Datum vom 23. Juni 1926 den Antrag an das Preußische Ministerium für Handel und Gewerbe auf Genehmigung des Notlandeplatzes Essen/Mülheim als Flughafen.



Die "Flughafengesellschaft mit beschränkter Haftung Essen/Mülheim" mit Sitz in Mülheim an der Ruhr wurde am 19. Oktober 1927 ins Handelsregister beim Amtsgericht Mülheim an der Ruhr eingetragen. Nachdem die Flughafen GmbH gegründet worden war, stieg die Zahl der Starts und Landungen rapide.



Der erhöhte Flugverkehr machte eine Ergänzung der vorhandenen Gebäude notwendig. Ab 1932 kam es zu umfangreichen Ausbaumaßnahmen. Ein neues Abfertigungsgebäude sowie ein neues Flugleitungsgebäude und ein Restaurant entstanden. 1934 wurde das Flughafengelände auf 140 ha erweitert und der Flughafen Essen/Mülheim zum Zentralflughafen des Ruhrgebietes ernannt. Er war unter anderem in das europäische Streckennetz der Lufthansa eingebunden, die hier vor Ort ihre Hauptleitung West untergebracht hatte. Etwa 4.000 bis 5.000

Starts und Landungen pro Jahr führten zu den unterschiedlichsten Zielen in Europa.

1939 wurde Essen/Mülheim bereits von acht ausländischen Fluggesellschaften angefliegen. Das Ziel, durch den Flughafen und seinen Flugverkehr das Ruhrgebiet optimal anzubinden, war erreicht. Erwähnenswert ist, dass Essen/Mülheim zum Beispiel zwischen Juni und September 1938 insgesamt 7.115 Fluggäste zählte, während es in Düsseldorf nur 2.798 waren.

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges endeten alle Planungen zur Weiterentwicklung des Verkehrsflughafens Essen/Mülheim. Der Platz wurde für die zivile Luftfahrt gesperrt. Bis Mai 1940 waren Teile eines Jagdgeschwaders stationiert, und die Lufthansa führte kriegsbedingte Sonderflüge durch. Ende 1942 begannen weitere Ausbaumaßnahmen: Arbeiten an Drainagen, sowie Start- und Landebahnerweiterungen. Dazu wurden überwiegend Zwangsarbeiter aus den besetzten Gebieten herangezogen. Eine kleine Gedenktafel an der Brunshofstraße erinnert heute an die Zwangsarbeiter des damaligen Arbeitserziehungslagers Essen/Mülheim.



Die Nachkriegszeit und neue Perspektiven

Bei Kriegsende war das Gelände des Flughafens stark zerbombt. Nahezu alle Gebäude waren

zerstört oder ausgebrannt. Nach dem Krieg wurden von der Militärregierung auf dem Flughafengelände circa 25.000 ausrangierte und beschlagnahmte Militärfahrzeuge abgestellt. Erst 1950 gab die britische Militärregierung das Gelände wieder für sehr eingeschränkte fliegerische Nutzungen frei.



Doch bereits 1949 hatten die Engländer den Ausbau von Düsseldorf-Lohausen zum Hauptflughafen von Nordrhein-Westfalen beschlossen und damit diesem Flughafen den Vorrang vor dem einstigen Zentralflughafen des Ruhrgebietes eingeräumt. Der Flughafen Essen/Mülheim hat nie wieder an seine Bedeutung, die er vor dem Zweiten Weltkrieg hatte, anknüpfen können. Auf den Fundamenten des alten Empfangsgebäudes wurde ein Neubau errichtet, dessen Architektursprache den 1950er Jahren verpflichtet ist. Mit dem Nebeneinander von

horizontal und vertikal orientierten Fassadengliederungen erreicht er die Dynamik des Vorgängers nicht mehr. Neu entstand auch eine Flugzeughalle, in der die Deutsche Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt zwischen 1953 und 1958 tätig war.

Die Start- und Landebahn wurde 1955 mit einer Besatzungskostenentschädigung zunächst in einer Länge von 800 m und einer Breite von 45 m wieder instandgesetzt, nachdem die alliierte Besatzung die Lufthoheit über Deutschland im gleichen Jahr wieder freigegeben hatte. Zunächst erhielten die Flugzeughalter aus der näheren Umgebung Gelegenheit, den Flugbetrieb aufzunehmen. Später konnten auch auswärtige Firmen, die im Ruhrgebiet geschäftlich tätig waren, mit Landeerlaubnis den Flugplatz anfliegen. Am 01. Oktober 1959 gaben die deutschen Behörden Essen/Mülheim uneingeschränkt für die allgemeine Luftfahrt frei.

Die Westdeutsche Luftwerbung Theodor Wüllenkemper GmbH & Co. KG (WDL) war das erste deutsche Luftfahrtunternehmen für "Arbeitsflüge" nach dem Zweiten Weltkrieg. Gegründet wurde es am 29. Juli 1955. Aktivitäten in Essen/Mülheim bestanden im Betrieb von Segelflugzeugen oder des englischen Doppeldeckers "Tiger Moth", Passagierrundflügen sowie Werk- und Werbeflügen, letztere unter Einsatz des Bannerschlepps. Die WDL übernahm nach dem Umzug der Deutschen Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt nach Köln deren Hallen.

In den 1960er Jahren baute die WDL ihre Flugzeugflotte aus und richtete einen Seebäderdienst mit regelmäßigen Passagierflügen an die Nordsee sowie einen regelmäßigen Frachtflugverkehr von Essen/Mülheim aus ein. Einen Meilenstein für die Luftschiffahrt schuf Theodor Wüllenkemper 1972 mit der Fertigstellung des ersten nach dem Kriege in Deutschland gebauten Helium-Luftschiffes, das er für Werbezwecke einsetzte. Dieser Typ Prallluftschiff wurde dann von ihm nach Japan und in die USA exportiert. Die eigens dafür gebaute grüne WDL-Luftschiffhalle wurde zum Wahrzeichen des Flughafens Essen/Mülheim.



Neben der neuen Luftschiffhalle – die alte wurde durch einen Sturm zerstört – errichtete die WDL neue Unterstellhallen östlich des Abfertigungsgebäudes. Die Flughafengesellschaft baute ebenfalls eine Unterstellhalle, befestigte die Start- und Landebahn auf einer Länge von 1.553 m,

ergänzte das Rollbahnsystem und installierte eine Befeuerungsanlage. Die infrastrukturelle Ausstattung des Flughafens hat sich seit den 1970er Jahren kaum verändert.

Das Lärmargument war von entscheidender Bedeutung dafür, dass in den Folgejahren jegliche Initiativen in Richtung Weiterentwicklung nicht mehr von Erfolg gekrönt waren. Die Flughafen Essen/Mülheim GmbH ist darum bemüht, das Fluggeschehen, das sehr stark auf die Ausbildung von Piloten und den privaten Flugverkehr ausgerichtet ist, in Richtung eines Geschäftsflughafens zu qualifizieren.

(Bearbeitete und gekürzte Fassung von "Der Flughafen Essen/Mülheim" von Reiner Eismann, in: Zeugen der Stadtgeschichte - Baudenkmäler und historische Orte in Mülheim an der Ruhr. Klartext Verlag, Essen 2008)



Kontakt

[Jens Roepstorff](#)

Stand: 18.12.2019

[Teilen](#) | [Drucken](#) | [PDF-Version](#) | [RSS-Feed](#) | [Fehler melden](#)