

Günter Keller

**DIE SCHEINANLAGE „STUTTGARTER BAHNHOF“  
1940–1943**

im Großen Feld zwischen Lauffen, Hausen und Nordheim

verlag regionalkultur

# Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	9
2	Luftverteidigung in Südwestdeutschland .....	11
2.1	Der Flugmeldedienst .....	11
2.2	Das Flugwachkommando Stuttgart .....	12
2.3	Der Jägerleitdienst und die Stellung „Eppingen“ im Nachtjagdraum 108 .....	13
2.4	Das Flughafenbereichskommando Böblingen .....	14
2.5	Die Flakgruppe Stuttgart .....	14
2.6	Errichtung von Scheinanlagen .....	15
3	Die Entstehung der Scheinanlage „Stuttgarter Bahnhof“ .....	17
3.1	Aufbau .....	17
3.2	Folgen für die Umgebung .....	19
4	Bestandteile der Scheinanlage .....	25
4.1	Gebiete, in denen Attrappen gebaut werden .....	25
4.2	Was wird errichtet? .....	28
4.3	Mit welchen Materialien wird gebaut? .....	32
4.4	Welchen Zweck hat der Bau der Anlage? .....	32
5	Objekte, die im Zusammenhang mit der Bahnhof-Attrappe errichtet werden .....	33
5.1	Der Leitstand des Flakkommandos Lauffen und seine Gefechtsstände .....	36
5.2	Flakstellungen .....	40
5.2.1	Die Flakbatterie am Rennweg in Hausen .....	41
5.2.2	Die Flakbatterie am Hausener Weg in Lauffen .....	45
5.2.3	Die Flakbatterie in den Nordheimer Pappeläckern .....	46
5.2.4	Weitere Flakstellungen der S-Anlage .....	51
5.3	Scheinwerferstände .....	53
5.4	Zweifelhafte Standorte .....	57

6	Wie die Scheinanlage von der umliegenden Bevölkerung erlebt wird .....	59
6.1	Unterhaltung der Soldaten .....	59
6.2	Erschwerte Arbeitsbedingungen .....	60
6.3	Ein Aufsatz in der Schule .....	60
7	Luftalarme und -angriffe .....	61
7.1	Allgemeine Meldungen .....	61
7.2	Kriegsjahr 1940 .....	63
7.3	Kriegsjahr 1941 .....	65
7.4	Kriegsjahr 1942 .....	74
7.5	Kriegsjahr 1943 .....	77
7.6	Enttarnung .....	80
7.7	Abbau .....	81
7.8	Nachwirkungen .....	83
8	PLAN, SOLL und IST in der britischen Royal Air Force (RAF) .....	85
8.1	Die Ziele des britischen Generalstabs .....	85
8.2	Gliederung und Organisation der britischen Bomberflotte .....	86
8.3	Die Navigation der Bomberschwärme .....	86
8.4	Plan, Soll und Ist. Fragestellungen des Autors .....	87
8.5	Kriegsjahr 1940 .....	88
8.6	Kriegsjahr 1941 .....	88
8.7	Kriegsjahr 1942 .....	93
8.8	Kriegsjahr 1943 .....	95
8.9	Resumée .....	96
9	Die Scheinanlage „Brasilien“ aus der Sicht der Deutschen Wehrmacht .....	97
9.1	Die Ziele des Luftgaukommandos .....	97
9.2	Fragestellungen des Autors – Verschiedene Interpretationen der Ereignisse .....	97
9.3	Kriegsjahr 1940 .....	97
9.4	Kriegsjahr 1941 .....	100
9.5	Kriegsjahr 1942 .....	107
9.6	Kriegsjahr 1943 .....	109
9.7	Bewertung .....	111

10	Einschätzungen des Geschehens im 21. Jahrhundert .....	113
10.1	„Die Scheinanlage Brasilien – Bomber über Lauffen“ .....	113
10.2	„Den Kopf hinhalten für Stuttgart“ .....	115
10.3	Die Sicht des Autors im Rückblick .....	116
11	Quellen .....	119
11.1	Gedruckte Quellen .....	119
11.2	Manuskripte, handschriftliche Quellen und Bildquellen .....	120
11.3	Signierte Archivalien .....	121
11.4	Einheiten der Luftwaffe mit Verantwortung für die S-Anlage .....	122
11.5	Zeitzeugen .....	122
11.6	Internet .....	125
12	Abkürzungen .....	126
13	Unterstützung .....	126
14	Abbildungsnachweis .....	127
15	Anmerkungen .....	130
16	Anhänge .....	142
	Über den Autoren .....	160

## 2 Luftverteidigung in Südwestdeutschland

Der britische Premier Neville Chamberlain hat Bombenangriffe zur Demoralisierung der Zivilbevölkerung noch abgelehnt. Nach der Regierungsübernahme durch Winston Churchill beginnt die britische Luftwaffe, nicht nur kriegswichtige Ziele anzugreifen, sondern ihre Angriffe auf Wohnviertel auszudehnen, mit der Absicht, die Zivilbevölkerung zu demoralisieren. Präzise Tagesangriffe sind für die Briten wegen der deutschen Flugabwehr zu Beginn des Krieges noch sehr verlustreich. Im Winter 1939/40 beginnt England daher, die Bomberbesatzungen der Royal Air Force (RAF) intensiv im Nachtflug zu schulen. Nun fliegt das *Bomber Command*

*Abb. 1: Das ehemalige Luftgaukommando, jetzt Wirtschaftsministerium in der Münchner Prinzregentenstraße. Der Haupteingang des Mittelbaus wird von zwei Luftwaffenadlern gekrönt.*



der RAF die Flächenangriffe gegen deutsche Städte nachts. Zudem werden mit Nadelstichaktionen, im Zuge der „bewaffneten Aufklärung“, die ersten Bomben im Raum zwischen Rhein, Neckar und Enz ausgeklinkt.<sup>4</sup>

Die Deutsche Wehrmacht hat seit Juli 1938 ihre sämtlichen Aktivitäten ihrer Teilstreitkräfte der Luftwaffe in Großformationen konzentriert. Die Einheiten mit Flugabwehrkanonen werden wie ihre Waffen selbst als „Flak“ abgekürzt. Im Raum Baden-Württemberg und Südbayern sind sämtliche Flieger-Boden-Organisationen, die leichten Jagdverbände, Flaks, Flugmeldedienst, Luftschutz und der Nachschub dem Luftgaukommando (Abkürzung: LGK) VII in München unterstellt.

Das LGK hat sich schon frühzeitig auf feindliche Einflüge eingestellt und umfangreiche Abwehrmaßnahmen geplant, welche zunächst in einer Übersicht vorgestellt werden.

### 2.1 Der Flugmeldedienst

Es ist schwierig, das Luftverteidigungssystem der Deutschen Wehrmacht in seiner Gesamtheit mit allen Beziehungen untereinander zu erfassen. Die greifbaren Dokumente sind lückenhaft, mündliche Berichte von Zeitzeugen kaum mehr zu erhalten. Die folgenden Ausführungen können daher, genau wie alle anderen Kapitel, nur Bruchstücke enthalten.

Die Aufgabe des Flugmeldedienstes ist, ein möglich klares, umfassendes und stetes Luftlagebild zu ermitteln und an die Flugabwehr (Flaks und Jagdflugzeuge) zu vermitteln. Hierzu werden gleich nach Kriegsbeginn Funkmessgerätestellungen, insbesondere an den westlichen Grenzen und Küstengebieten, aufgebaut. Zusätzlich sammeln viele sogenannte „Auge-Ohr-Beobachter“ Informationen. Die meisten

Einsatzstellen gehören zur Luftnachrichtentruppe. Zusätzlich bildet auch die Flakartillerie Soldaten für den Truppenflugmeldedienst aus, und jede Flakbatterie ist gleichzeitig eine Flugwache oder ein Flugmeldeposten. Im zivilen Bereich wird der Luftschutz-Warndienst installiert. Die wichtigsten organisatorischen Einheiten werden für das Militär das **Flugwachkommando** (Fluko) und für den Luftschutz die **Luftschutz-Warnzentralen** (LS-Warndienst). Nach der dort erfolgten Auswertung der zusammengeführten Meldungen orientieren sich dann Nachtjagdflyer für ihre Angriffe, werden Scheinwerfer- und Flak-Einheiten aktiv, bereiten sich die örtlichen Luftschutzorganisationen auf Luftalarme vor. Bereits vor dem Krieg werden im Reich über 60 Flukos und über 100 Warnzentralen des LS-Warndienstes eingerichtet.<sup>5</sup>

## 2.2 Das Flugwachkommando Stuttgart

Am 26. August 1939 wird das Flugwachkommando Stuttgart errichtet (Fluko Stg).<sup>6</sup> Es bildet sich in der 14. Kompanie des Luftnachrichten-Flugmeldereserve-Regiments Nr. 7, und umfasst sieben Züge, die jeweils mehrere Flugwachen unterhalten: Die Standorte der Züge sind Gschwend/Gaildorf, Heilbronn, Pforzheim, Urach, Herbolzheim (Breisgau), Bühl und Wildbad. Der 2. Zug mit Standort Heilbronn unterhält die Flugwachen (Fluwa) Heilbronn, Neuenstadt, Brackenheim (Hirner Weg), Großgartach, Sternenfels, Bretten, Weingarten, Bruchsal, Neckarbischofsheim und Mosbach. In Heilbronn sind Flugwachen auf dem Wartberg, dem Silo der Firma Knorr, dem Turm der Augustinerkirche und auf dem Kilianskirchturm positioniert. Jede Flugwache umfasst etwa acht mit Ferngläsern „bewaffnete“ Mannen, die „Auge-Ohr-Beobachtungen“ über direkte Telefonverbindungen zum Fluko Stuttgart weitergeben.

In **Großgartach** schiebt im Frühjahr 1940 der Flugwachetrupp Stuttgart 18 (Fluwatrupp Stg. 18)



Abb. 2: Flugwache Großgartach

seinen Dienst bei der „Galgenhöhe“ im Gewann Wimpfener Höhe/Vordere Wanne. Auf dem Dach der Baracke ist ein Beobachtungsturmchen aufgesetzt (siehe Zeichnung von Kuno Krieger). Die Einheit wird aktenkundig, weil ein nächtliches Kartenspielen während der Wachzeit zwei Verletzte nach sich zieht. Im Ort wird gemunkelt *die haben*

Abb.3: Die Heuchelberger Warte während des Kriegs; mit Glaskuppel und hölzernem Unterstand auf der Aussichtsplatte





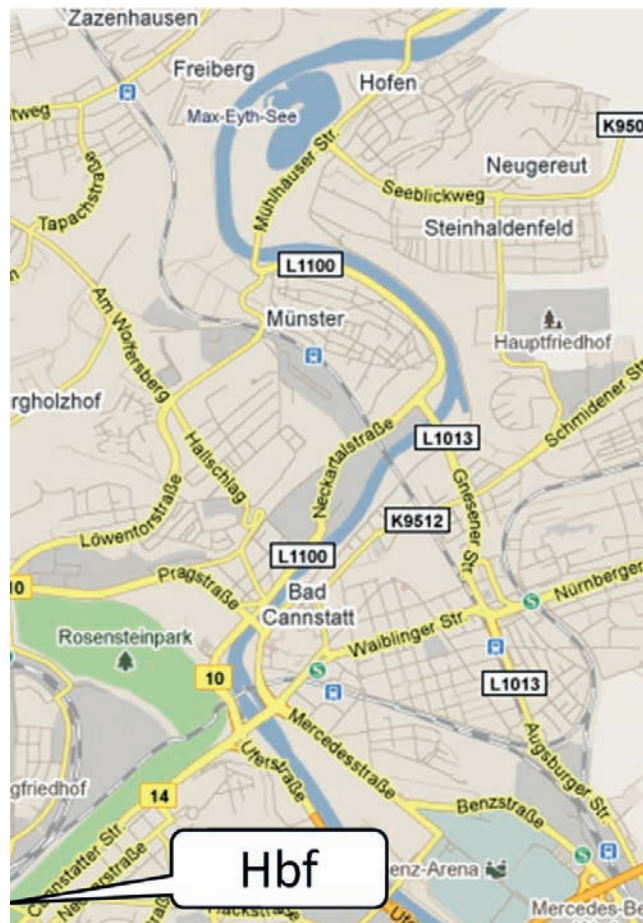
## 4 Bestandteile der Scheinanlage

### 4.1 Gebiete, in denen Attrappen gebaut werde

Das Große Feld bei Lauffen-Hausen-Nordheim soll für die Attrappe des „Stuttgarter Bahnhofs“ ausgewählt worden sein, weil der Neckar bei Lauffen einen ähnlichen Knick mache wie bei Cannstatt.

Wenn man jedoch die Karten vergleicht, sieht man nur eine sehr grobe Ähnlichkeit. Außerdem liegt der Scheinbahnhof im Großen Feld auf einer

*Abb. 11 Bahnhofsviertel  
Stuttgart-Bad Cannstatt  
Kartendaten © 2016 GeoBasis-DE/BKG  
(©2009), Google*



gewellten Hochebene, Stuttgart dagegen „im Loch“.

Eher relevant gewesen sein dürften die Tatsachen, dass

- die S-Anlage ähnlich wie Stuttgart überwiegend links des Neckars liegt, und sich ein kleiner „Cannstatter“ Teil rechts des Neckars aufbauen lässt
- das Große Feld in der Einflugschneise der Bomber nach Stuttgart liegt
- die S-Anlage in dem gewellten Hochplateau weitab von Straßen und Bahntrassen kaum einsehbar ist
- die stark gefährdeten Ortschaften in der Umgebung einer solchen Scheinanlage mindestens zwei Kilometer entfernt und somit nicht ganz unmittelbar benachbart sind.

Die genannten Kriterien entsprechen sämtlich den Vorgaben in den „Bau- und Betriebsgrundsätzen für Scheinanlagen“ der Luftwaffe. Nur dass Bahnanlagen nicht gefährdet werden und min-

*Abb. 12  
Gebiet der Attrappe „Stuttgarter Bahnhof“  
Kartendaten © 2016 GeoBasis-DE/BKG  
(©2009), Google*



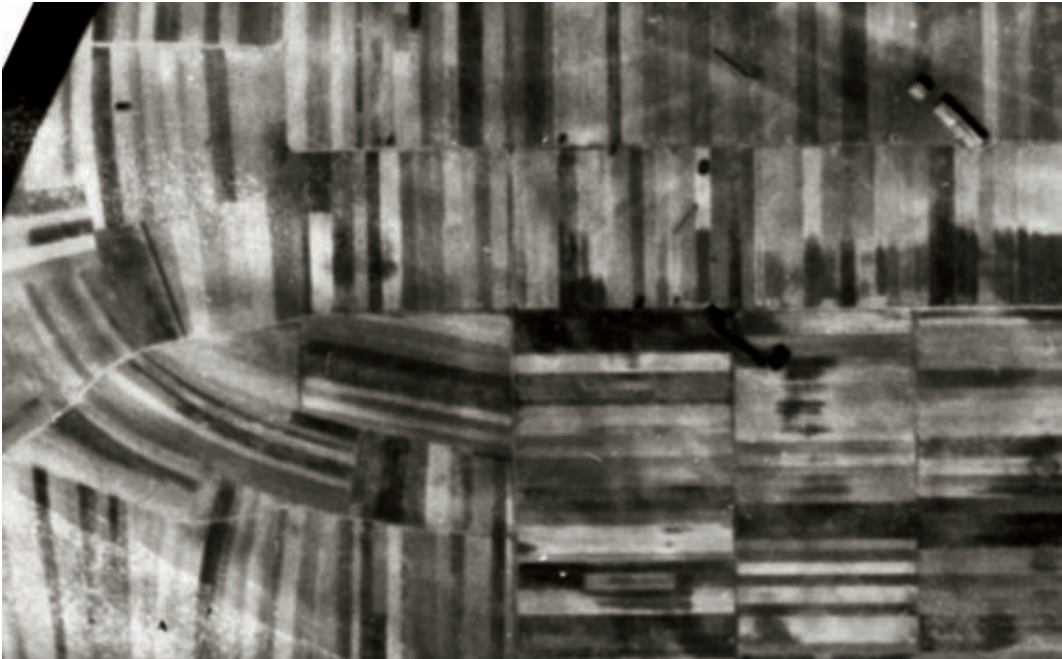


Abb. 13: Die Attrappe des Bahnhofgebäudes aus der Luft am 14. April 1942. Der Weg in der Bildmitte führt links von Hausen her durch die Gewanne Kappel/Gilhorn über die Markungsgrenze zu den Lauffener Gewannen Weidenbusch/Kappen und geht weiter nach Osten ins Siegersgrund. Die grün gefärbten Baulichkeiten erscheinen auf dem Luftbild schwarz und sind kaum zu erkennen.

destens 2 km entfernt sein sollen, lässt sich bei diesem Standort nicht erfüllen. Nachdem man aber einen Bahnhof darstellen will, können andererseits vorhandene Bahngleise vielleicht ebenfalls ablenken.<sup>76</sup>

Teile der Anlage befinden sich in folgenden Gewannen:

- Markung **Hausen**:
  - Kirchhöf/Markgräfler/Franzosenacker/Lauffener Grund<sup>77</sup>
  - Leilach/Häfner/Verleidern *gleich hinter dem Hof Ernst Hönnige in einer Senke*<sup>78</sup>
  - Kappel<sup>79</sup>/Weidenbusch
  - Vollmersklinge<sup>80</sup>
- Markung **Lauffen-Dorf**:
  - Weidenbusch; *Unser großer Acker im Weidenbusch war ganz „voll“ mit „Bahnhof“*.<sup>81</sup>
  - Kappe(n)/(äußerer) Zimmerer Weg (westlich des Gewanns Siegersgrund; vgl. Hausener Gewann Kappel).<sup>82</sup>

- Bortental (Gaskessel). Jedoch: *Im Bortental und in den Fuchsäckern war die Scheinanlage nicht mehr*.<sup>83</sup>

- Vorderer Wannenberg<sup>84</sup>
- Rotenberg/Nordheimer Stock<sup>85</sup>

- Markung **Nordheim**:

- Vorderer Wannenberg<sup>86</sup>

- Markungsgrenze **Horkheim/Talheim**:

- Etwa 1100 m oberhalb des Horkheimer oberen Stauwehrs<sup>87</sup>, Gewann Au *am Scill-Wäldle*<sup>88</sup>

Die **Attrappe des Bahnhofgebäudes** wird in den Gewannen Kappel/Kappen/Weidenbusch<sup>89</sup> an der Markungsgrenze zwischen Hausen und Lauffen errichtet. Auf dem Luftbild von 1942 sieht man mehrere Gebilde in der Himmelsrichtung von Nord-West nach Süd-Ost. Die Bahnhofsattrappe scheint zu dieser Zeit im Bild rechts oben, oder (auf dem Foto schwarz, wie Schwarz-Weiß-Fotos eine künstliche Grünfärbung als Tagesfarbe dar-