

V
D
M

Flugplätze der Luftwaffe

1934 - 1945 - und was davon übrig blieb

Jürgen Zapf



Band 9 - Bayern

- Luftgau VII - München

VI. Flugplatzbeschreibungen

1. Ainring

BLATT NR. 3

DEUTSCHLAND

AINRING

FLUGPLATZ

Koordinaten:

47° 49' 00" N

Höhe: 430 m

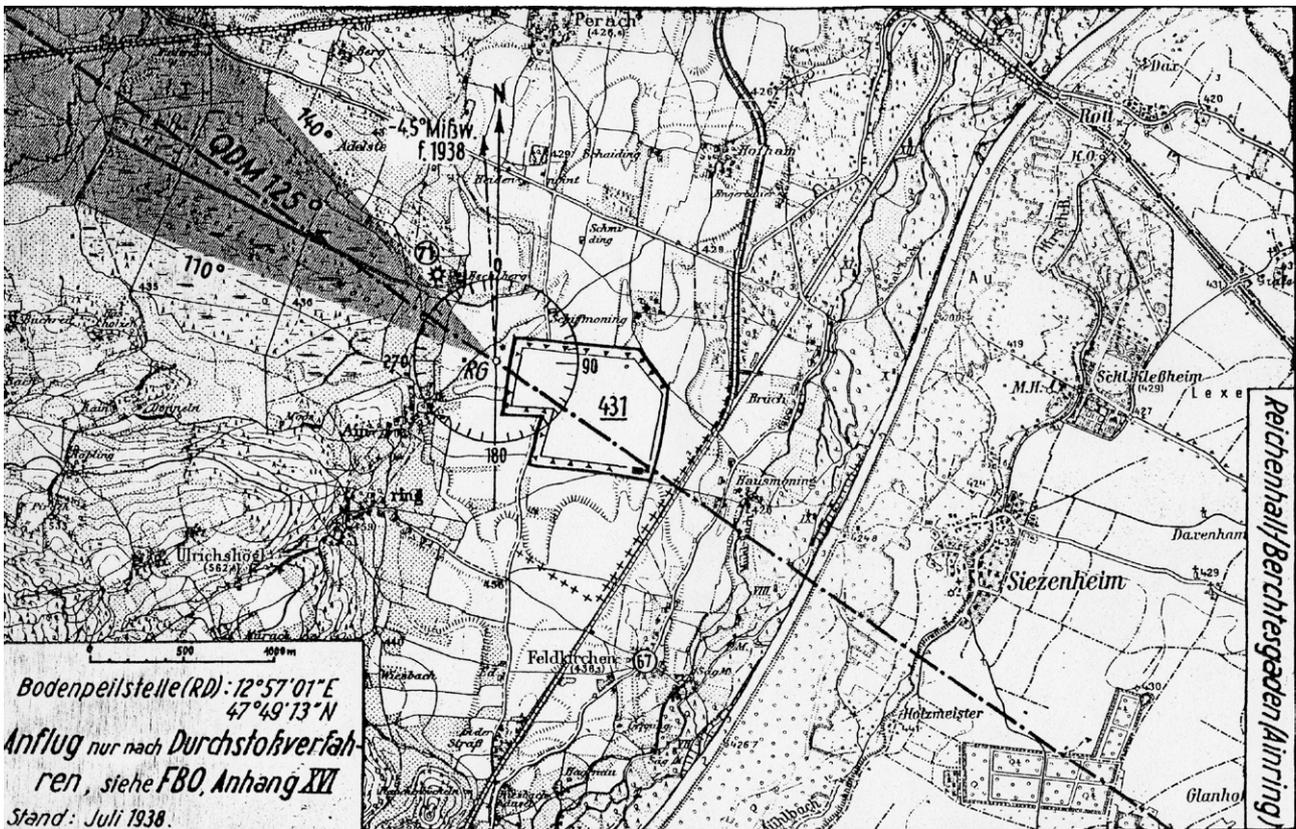
12° 57' 30" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 156

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

6,8 km westnordwestlich von SALZBURG, 11,7 km nordnordostwärts von BAD REICHENHALL und 800 m ostwärts des Dorfes AINRING. Der Fluss SAALACH fließt 1,6 km ostwärts in Richtung Südsüdwest / Nordnordost und der Fluss SALZACH in Richtung Südsüdost / Nordnordwest durch SALZBURG. Der Zusammenfluss dieser beiden Flüsse 5,2 km nordnordostwärts sollte einen guten Bezugspunkt ergeben. Der CHIEMSEE, 40 km westlich, sollte sich ebenfalls deutlich abzeichnen, zusätzlich gibt es dann noch den WAGINGER SEE 19 km nordwestlich, den OBERTRUMER SEE 19 km nordnordostwärts und den SEEKIRCHNER SEE 19 km nordostwärts.



0012 Ainring: Die Skizze aus der Flugbetriebsordnung zeigt zum einen die Lage des Flughafens unmittelbar an der Saalach, die auch heute die Grenze zwischen Deutschland und Österreich bildet. Zum anderen ist gut zu erkennen, dass der Flughafen wegen der unmittelbar im Osten vorbeiführenden Eisenbahnstrecke kaum erweitert werden konnte. Der Flughafen konnte vor dem „Anschluss“ Österreichs nur von Nordwesten her angefliegen werden.

Hindernisse:

Der Flugplatz liegt in bergigem Gelände in den Vorbergen der Alpen.

Westen: Innerhalb von 4,8 km erheben sich die Hügel bis zu einer Höhe von 820 m.

Südosten und Süden: Flugplatzgebäude und Hallen

(Ergänzung des Verfassers):

Süden nach Norden: Hochspannungsleitungen der elektrifizierten Eisenbahnstrecke Berchtesgaden - Freilassing



Quelle: Archiv Tietje

0017 Ainring: Die Südostecke des Hauptgebäudes mit Erker und Terrasse.



Quelle: Frederic Müller-Romminger

0018 Ainring: Das Hauptgebäude, aufgenommen am 12. November 2014. Vor dem Gebäude steht das am 27. Mai 2011 eingeweihte Denkmal für die Vertriebenen des zweiten Weltkrieges.

5. Bad Aibling

BLATT NR. 1

DEUTSCHLAND

BAD AIBLING

FLUGPLATZ

Koordinaten:

47° 52' 40" N

Höhe: 460 m

11° 59' 10" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 155

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

42,4 Kilometer südostwärts MÜNCHEN; 20,8 Kilometer ostwärts HOLZKIRCHEN; 2,4 Kilometer nordwestlich von BAD AIBLING. Der Fluss MANGFALL fließt 1,6 Kilometer südlich des Flugplatzes in West- / Ostrichtung über eine Reihe von Wehren und mündet in ROSENHEIM, 12 Kilometer ostwärts des Flugplatzes, in den Fluss INN, der in Süd / Nordrichtung fließt. Der SIMSSEE liegt 19,2 Kilometer ostwärts des Flugplatzes.



0039 Bad Aibling: In der rechten Hälfte des Messtischblattausschnittes der Fliegerhorst mit Kasernen, Flugzeughallen und dem Rollfeld mit der keilförmigen Startplatte

Hindernisse:

Norden und Nordosten: Flugzeughallen und Kasernenanlagen

Nordosten: Dorf MIETRACHING

Südsüdwesten: Hügel, die sich innerhalb einer Entfernung von 6,4 Kilometern bis zu einer Höhe von 700 m erheben.

Südwesten: Dorf HEU

Nordwesten: MG-Justierstände in der Nordwestecke.

Ausmaße:

915 m Nord / Süd, 1.005 m Ost / West; rechteckige Form.

Eine Erweiterung außerhalb des Westrandes, die zurzeit im Bau ist, wird eine Startstrecke von 1.465 m Ost / West ergeben. Die derzeit längste Startstrecke beträgt 1.100 m in Richtung Nordwest / Südost.

Zusätzliche Einzelheiten (12.04.1944):

Die Erweiterung außerhalb des Westrandes, die eine längste Rollstrecke von 1.465 Metern in Richtung Ost / West ermöglicht, scheint benutzbar zu sein.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.000 x 800 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.050 x 900 m und eine Rollfeldgröße von 1.000 x 400 m eingetragen.)

Oberfläche: Gras, stellenweise sehr abgenutzt, auf einer Sand- und Kiesunterlage. Gut entwässert.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0041 Bad Aibling: Im Bildausschnitt der Gebäudebereich des Fliegerhorstes: Im Norden der durch den Moosbach vom Rest abgetrennte Bereich der Unterkünfte, in der Mitte die Garagen des Kfz-Bereiches. Ostwärts davon die Fliegerhorstkommandantur und die Hauptwache. Südlich des Reichsbahngleises von West nach Ost die Schießstände, eine große Flugzeughalle und die Werfthalle mit vier Unterflurzapfanlagen. Weiter nach Osten unmittelbar neben der Werft die Feuerwache und dann das „Befehlsgebäude“ mit Flugleitung und Wetterberatung. Vor dem „Befehlsgebäude“ vier weitere Unterflurzapfanlagen. In der Nordostecke zwei weitere, durch einen Querbau verbundene große Hallen.

Startbahnen:

keine (1.2.44)

Große keilförmige Startplattform an der Ostseite und ein befestigter Streifen als Erweiterung im Westen im Bau. Ein Asphalt-Rollweg führt von den MG-Justierständen im Nordwesten entlang des Nordrandes zur Startplattform im Osten.

Anlagen:(a) Treibstoff und Öl:

Tankanlagen: (I) 8, mit Asphaltstandplätzen, in zwei Gruppen zu 4 am Nordrand, (II) in der Südwestecke.

(b) Wasser:

Wasserturm im Nordwesten des hauptsächlichen Kasernenbereiches. Behälter in der Nordwestecke.

16. Fürstenfeldbruck

BLATT Nr.: 33

DEUTSCHLAND

FÜRSTENFELDBRUCK

FLUGPLATZ

Koordinaten:

48°12'30" N

Höhe:

11°16'45" E

ca. 520 Meter

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt Nr. 154

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

23,3 Kilometer westnordwestlich von MÜNCHEN; 3,6 Kilometer nordnordostwärts von FÜRSTENFELDBRUCK und 2,0 Kilometer süd-ostwärts des Dorfes MAISACH. Die Eisenbahnstrecke MÜNCHEN / AUGSBURG läuft etwa 230 Meter vom Nordrand entfernt in Richtung Ost / West. Der große AMMERSEE 24,1 Kilometer süd-südwestlich sollte einen guten Bezugspunkt ergeben.

Hindernisse:

Norden

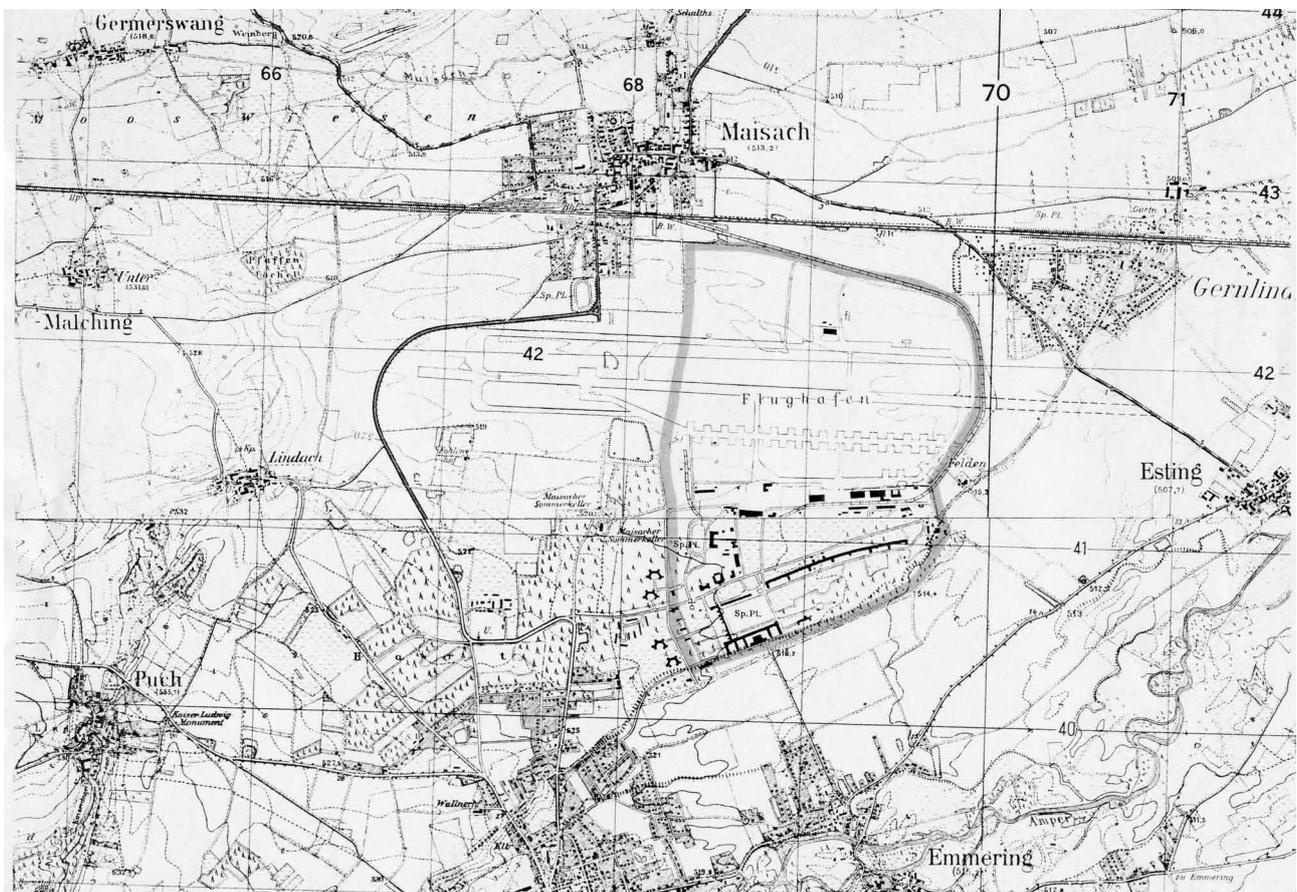
: Eisenbahnstrecke

Nordosten

: Bebautes Gelände

Süden und Südwesten

: Flugplatzgebäude und Waldgelände HARDHOLZ



0129 Fürstenfeldbruck: Das Messtischblatt, von dem hier der Ausschnitt mit dem Fliegerhorst Fürstenfeldbruck in der Mitte zu sehen ist, zeigt die Bausituation etwas Mitte/Ende der 60er-Jahre. Der „Kilometerbau“ und das u-förmige Stabsgebäude (früher Lehrgebäude der Luftkriegsschule“ sind allein wegen ihrer Größe gut zu erkennen.

Ausmaße:

1.050 Meter Nord / Süd (im Durchschnitt); 1.100 Meter Ost / West. In etwa quadratisch.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.400 x 1.000 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.100 x 900 m und eine Rollfeldgröße von 1.500 x 400 m eingetragen.)

Oberfläche: Gras

Startbahnen:

Eine Ost / West-Startbahn ist im Bau; zurzeit 1.000 Meter über den Westrand hinausreichend. Gesamte geschätzte Länge 1.550 m. Eine Rollstraße umgibt das Rollfeld.

Zusätzliche Einzelheiten (25.06.1944):

Eine Startbahn, ungefähr Ost / West, ist in einem frühen Baustadium. Sie erstreckt sich halb über die westliche Hälfte des Rollfeldes und über den Westrand hinaus, die derzeitige Länge beträgt etwa 1.005 Meter. Wenn die Startbahn sich nach ihrer Fertigstellung quer über das Rollfeld bis zum Ostrand erstreckt, dann wird die geschätzte Gesamtlänge etwa 1.555 Meter betragen.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 2 sind die Startbahnangaben: 1.500 x 50 m im Bau eingetragen.)

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl: Unterflurzapfstellen am Nordrand; ebenso am Südrand vor den Flug-zeughallen.

(c) Telefon, Funk usw.:

Peiler „Landeleitstrahlanlage“ in etwa Ost / West ausgerichtet. Boden-Bord-Funkstelle in den Wäldern außerhalb des Südrandes.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0130 Fürstenfeldbruck: Die eingenordete Collage von vier Luftbildern, aufgenommen am 27. Mai 1944, lässt einige Einzelheiten deutlich erkennen. Das Gras des Rollfeldes ist ziemlich abgenutzt durch die vielen Flugbewegungen der Offizierschüler, Bombentrichter sind im gesamten Bereich nicht zu sehen. Etwas nördlich der Bildmitte der helle Streifen in West-Ost-Richtung zeigt, dass außerhalb des Rollfeldes mit dem Bau einer Start- und Landebahn begonnen wurde. Auffällig sind auch noch die insgesamt sechs sehr großen Splitterschutzboxen in der nordwestlich und der nordostwärtigen Ecke des Rollfeldes.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

Es gibt 6 Flugzeughallen mit asphaltierten Vorfeldern am Südrand und außerhalb der Südwestecke. Sie umfassen 2 große, 3 sehr große Flugzeughallen und 1 große Werft. Ebenfalls sind zahlreiche Gebäude für Lagerzwecke usw. hinter den Flugzeughallen im HARDHOLZ.

Kompasskompensierscheibe an der Südwestecke.

Kfz-Bereich hinter der Werfthalle.

(e) Munition:

Kleines Munitionslager an der Nordwestecke. MG-Justierstand hinter der westlichsten Flugzeughalle. Kleiner Schießstand in der Nähe der Offizierunterkünfte außerhalb der Südwestecke.

(f) Nachtlandehilfen: Leuchtpfad, Randbeleuchtung und Hindernisleuchten.

18. Gablingen

BLATT NR. 36

DEUTSCHLAND

GABLINGEN

FLUGPLATZ

Koordinaten:

48° 27' 00" N
10° 51' 50" E

Höhe: 457 m

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 147

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

8,8 km nordnordwestlich AUGSBURG und 2,8 km Ost zu Süd von GABLINGEN; zwischen der Eisenbahn NÜRNBERG / AUGSBURG und der Straße LANGWEID / GERSTHOFEN. Eine Zweigstrecke der Eisenbahn bildet die Nordgrenze und der LECH fließt 1,6 km im Osten in Süd / Nord-Richtung.

Hindernisse:

Norden: Flugplatzgebäude und elektrifizierte Eisenbahnstrecke am Rand.

Westen: Eisenbahnstrecke (elektrifiziert) am Rand.

Ausmaße:

1.140 m Ost / West; 1.000 m Nord / Süd (durchschnittlich). Längste Rollstrecke 1.370 m Nordwest / Südost.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.000 x 950 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.000 x 900 m und eine Rollfeldgröße von 1.100 x 300 m eingetragen.)

Oberfläche: Gras

Startbahnen: keine (01.11.43)

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl:

Treibstofflager an der Südwestecke. Zapfstellen vor den Flugzeughallen am Nord- und Westrand und entlang des Südrandes.

(c) Telefon, Funk usw.:

3-mastige Flugfunkstation jenseits des Nordrandes an der Nordwestecke des Unterkunftsgebietes. Peiler.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

Es gibt 8 Flugzeughallen, alle mit asphaltierten Vorfeldern:

3 große vom „Z“-Typ (oval) und eine mittelgroße rechteckige am Nordrand. 2 große vom „Z“-Typ, mit Werkstätten an der Rückseite, am Westrand. 2 mittelgroße Flugzeughallen an der Südostecke des Waldstücks „FORET HOLZ“ (heute: Langweidforst) mit zahlreichen Werkstätten und Lagern usw. dahinter werden, so wird vermutet, als „Luftpark“ genutzt. Diese Gebäude sind mit dem Flugplatz durch einen Rollweg verbunden. Kompasskompensierscheibe an der Südwestecke des Rollfeldes.

(e) Munition:

Bordwaffenjustierstand hinter den Flugzeughallen am Westrand. Schießstand im Wald 2,8 km nordnordostwärts. Munitionsbehälter am Südrand.

(f) Nachtlandehilfen: „Leuchtpfad“, Begrenzungsbeleuchtung und Hindernisleuchten.

(g) Unterbringung:

Unterkunftsgebiet jenseits des Nordrandes sowie eine Anzahl barackenartiger Hütten im Wald 2,0 km nördlich. Es wird vermutet, dass Offiziere im Nordosten unmittelbar südlich des Dorfes STETTENHOFEN untergebracht werden. Verwaltungsgebäude an der Nordostecke.

Auflockerung:

Es gibt 8 offene Flugzeugschutzbauten im Nordwesten zu beiden Seiten des Rollweges, der den Flugplatz mit dem Waldstück „FORET HOLZ“ verbindet. Felder im Süden werden ebenfalls zur Auflockerung verwendet.

Abwehr: Siehe beigefügter Anhang.

Verkehrsverbindungen:

(a) Straße: Die Straße LANGWEID / GERSTHOFEN / AUGSBURG bildet die Ostgrenze.

(b) Bahn:

Der Flugplatz wird am Nordrand durch eine Zweigstrecke versorgt, die nach Südosten zu einem Elektrizitätswerk weiterführt. Eine Schmalspurbahn versorgt die Gebäude im Waldgelände FORET HOLZ und die Hauptstrecke NÜRNBERG / AUGSBURG bildet die Westgrenze.





Quelle: MHMBw – Abteilung Luftwaffenmuseum

0219 Gablingen: Das Befehlsgebäude des Fliegerhorstes auf einer zeitgenössischen Aufnahme.



0220 Gablingen: Und so stellt es sich heute von der Vorderfront her dar, leider ist es rundum mit Büschen und Bäumen zugewachsen.



0221 Gablingen: Auch die Rückseite war nicht als Gesamtes abzubilden.

25. Ingolstadt

BLATT NR. 53

DEUTSCHLAND

INGOLSTADT

Koordinaten:

48° 43' 10" N

Höhe: 363 m

11° 31' 05" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 148

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

1,6 Kilometer ostwärts von MANCHING; 8,4 Kilometer südostwärts von INGOLSTADT. Die Nebenstraße MANCHING / ERNSGADEN ist umgeleitet worden, um den Flugplatz im Süden zu umgehen. Waldgelände auf der Südseite des Flugplatzes. Ein Fort 915 Meter von der Südwestseite entfernt. Eine Schleife des Flusses PAAR knapp über 1,6 Kilometer direkt nördlich.

Hindernisse: Osten & Südosten : Wälder

Westen : Flugplatzgebäude und Bäume

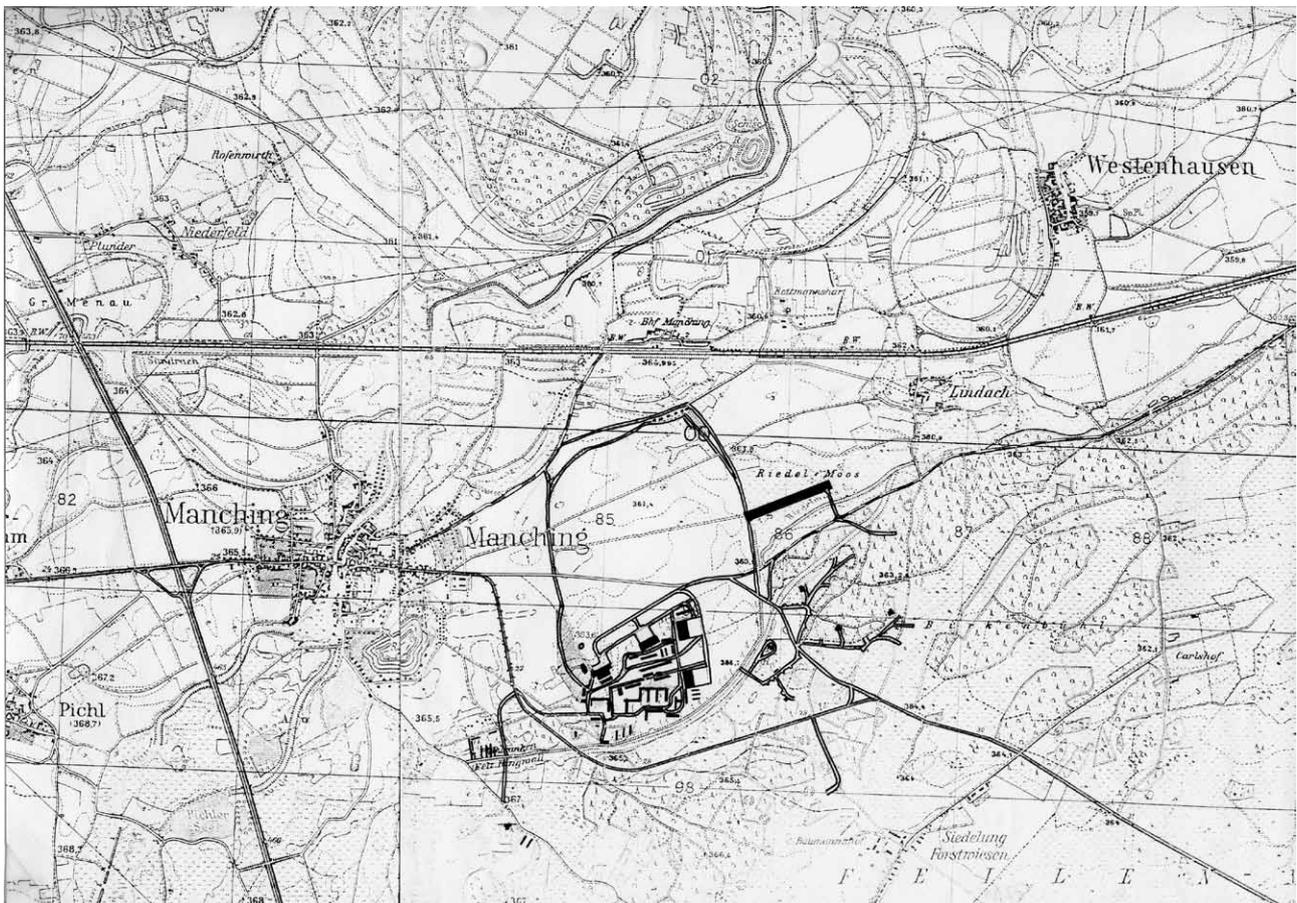
Norden : Eisenbahn und Bahnhof 550 Meter vom Platzrand.

Die Wälder außerhalb des Ostrandes werden gelichtet. (29.05.1944)

Ausmaße:

1.005 Meter Nord / Süd. 1.145 Meter Ost / West. Eine schmale Erweiterung an der Südostecke ergibt möglicherweise eine Strecke von 1.415 Metern Nord / Süd. Einebnungsarbeiten sind außerhalb des West- und des Ostrandes im Gange.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.100 x 900 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.100 x 900 m und eine Rollfeldgröße von 1.500 x 300 m eingetragen.)



0246 Ingolstadt: Im Ausschnitt des Messtischblattes wurden durch den Verfasser einige Einzelzeichnung stärker hervorgerufen und z.T. auch nachgetragen. Im Südosten von Manching ist das 1945 von der US-Army gesprengte Fort VIII der Festung Ingolstadt noch eingezeichnet. Heute befindet sich in diesem Bereich der Sportpark Manching.

Oberfläche: Grasbedeckt.

Startbahnen:

Eine Ost / West-Startbahn ist außerhalb des Ostrand es im Bau. Beton-Rollweg und Asphaltflächen vor den Flugzeughallen.

Anlagen:

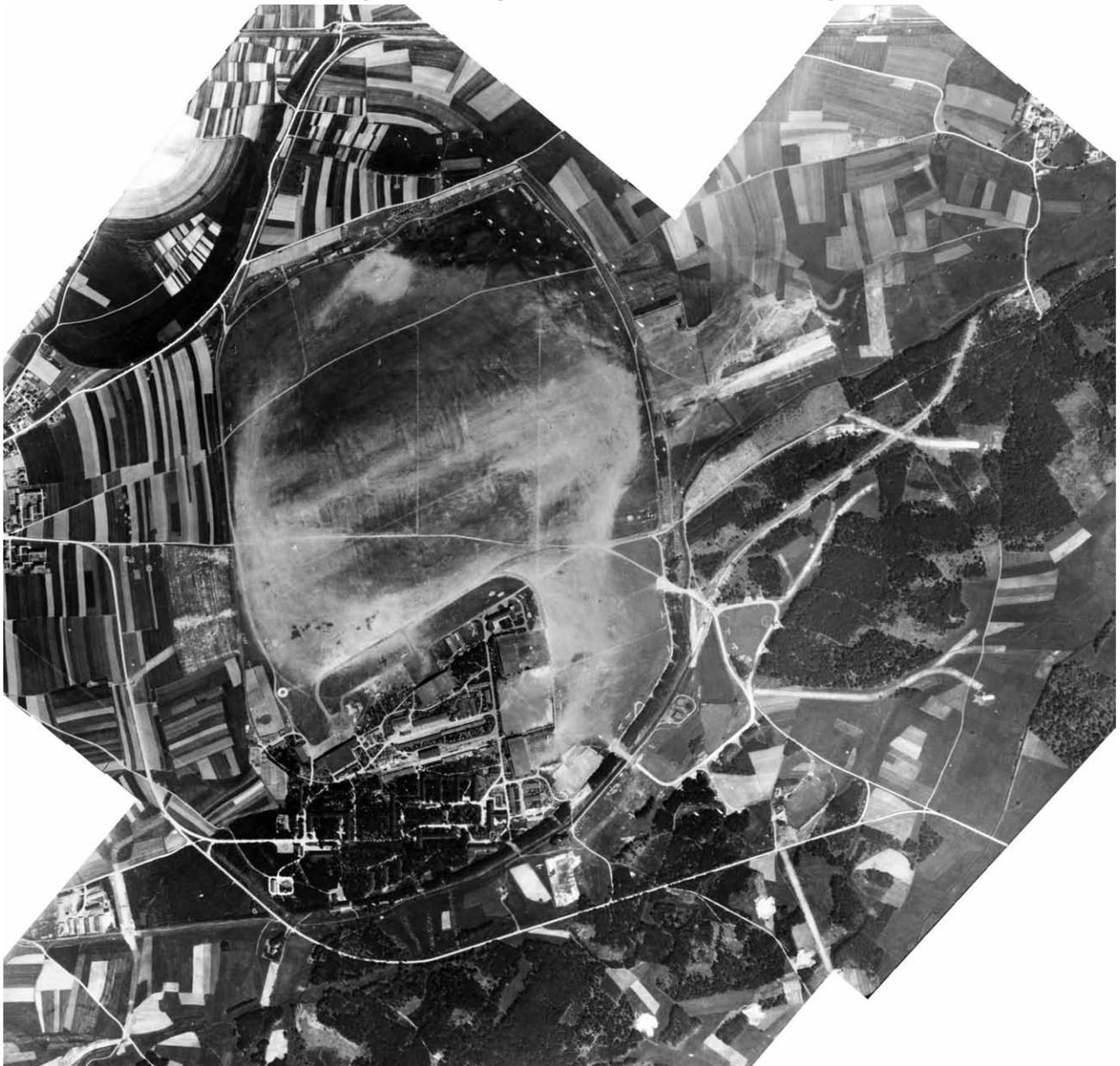
(a) Treibstoff und Öl:

Unterirdisches Treibstofflager, durch eine Eisenbahnzweigstrecke angeschlossen, am Nordrand. Großes Lager auch außerhalb der Südostecke. Treibstoffzapfstellen und Wartungsfläche am Südrand.

(b) Wasser: Vorhanden

(c) Telefon, Funk usw.:

Boden-Bord-Funkstelle in der Nähe der Südostecke der Gruppe der Flugplatzgebäude. Peilerhütte außerhalb des Ostrand es. Landeleitstrahlanlage in Richtung Ostnordost / Westsüdwest. Ungerichtetes Funkfeuer.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0247 Ingolstadt: Dieses aus mehreren Luftaufnahmen vom 30. Mai 1944 zusammengesetzte und eingenordete Bild zeigt das gesamte Areal des Fliegerhorstes mit der kompakten Gebäudegruppe in der Südwestecke der Rollfeldes und den vielen Rollwegen zu abgesetzten Abstellbereichen. Außerhalb des Ostrand es des Rollfeldes wurde mit den Bau einer Start- und Landebahn begonnen. Die Kompensierscheibe für die Kompassanlagen der Flugzeuge ist nördlich des Werftgebäudes unmittelbar an der Ringstraße gut zu erkennen.

Die 1928 und 1929 angegebene Koordinate 48° 40' 08" N 11° 20' 05" E gibt aber einen Punkt 13,8 km südsüdwestlich bei Kleinhohenried an. Ausgehend von der „Angabe 0,5 km vom Nordbahnhof auf dem Exerzierplatz“ lässt sich aber eine Koordinate 48° 46' 28" N 11° 26' 05" E im Bereich des heute dicht bebauten Gebiets der Kreuzung Minucciweg – Unterer Grasweg ermitteln. Nach Angaben des Stadtarchivs Ingolstadt befand sich der Exerzierplatz der Garnison Ingolstadt tatsächlich in diesem Gebiet.

Die Geschichte der Entstehung des Fliegerhorstes Ingolstadt und die Gründe für den Bau der Anlagen im Süden der Stadt im „Riedel-Moos“ zwischen Manching und Lindach liegen immer noch sehr im Verborgenen. Obwohl bereits am 23. Januar 1934 im Befehl „Tarnung der aufzustellenden Verbände“ der Standort Ingolstadt und die Tarnbezeichnung „Lager der Süddeutschen Lufthansa A.G.“²⁰⁵ genannt werden, scheinen die Arbeiten erst im Jahr 1936 begonnen worden zu sein. Es könnte sein, dass sowohl der späte Baubeginn als auch die „Verlegung“ des Rollfeldes in den Süden der Stadt unmittelbar im Zusammenhang stehen mit den Planungen der Wehrmacht, nur etwa 3 km vom Notlandeplatz entfernt eine Hauptmunitionsanstalt des Heeres zu errichten, die dann tatsächlich in den Jahren 1938/39 als Heeresmunitionsanstalt Derching gebaut wurde²⁰⁶. Andererseits lagen aber die Werksanlagen der ehemaligen „Königlich Bayerischen Pulverfabrik Reichenhofen, die ab 1938 durch die Montan Industrierwerke GmbH (Tochter der Dynamit AG) erheblich ausgebaut wurden, auch nur knapp 4 km südwestlich des neuen Standortes²⁰⁷.



Quelle: Dr. Kurt Braatz

0250 Ingolstadt: Das Aufnahmedatum dieser und der beiden folgenden Aufnahmen ist leider nicht bekannt. Auf dem Rollweg, der vom Flugleitungsgebäude Richtung Südwesten zur Werft führt, marschiert hier eine Formation ...

Nach den Angaben im „Verzeichnis der baulichen Anlagen der Luftwaffe“, aufgestellt von der Bauleitung des Luftgaukommandos VII am 29.11.1940²⁰⁸, war der dort unter der laufenden Nummer A 9 aufgeführte Fliegerhorst als Friedensstandort einer Kampffliegergruppe vorgesehen.

Möglicherweise bereits während der Fertigstellung der letzten Bauten wurde 1938 die **Flugzeugführerschule A/B Darmstadt-Griesheim**²⁰⁹ auf dem Fliegerhorst aufgestellt, hinzu kam am 01. Dezember 1938 auch noch die **Flugzeugführerschule A/B Ingolstadt**. Beide Schulen wurden am 01. April 1939 zur **Schule/Fliegerschulungsregiment 33** zusammengefasst²¹⁰. Diese blieb bis zum 09. November 1939 im Fliegerhorst und verlegte dann nach Elbing²¹¹ in Ostpreußen.

²⁰⁵ Völker, Karl-Heinz; „Dokumente und Dokumentarfotos zur Geschichte ...“; a.a.O.; S. 185 – 187

²⁰⁶ Nerdinger, Winfried (Hrsg.); „Bauen im Nationalsozialismus – Bayern 1933 – 1945“; a.a.O.; S. 484

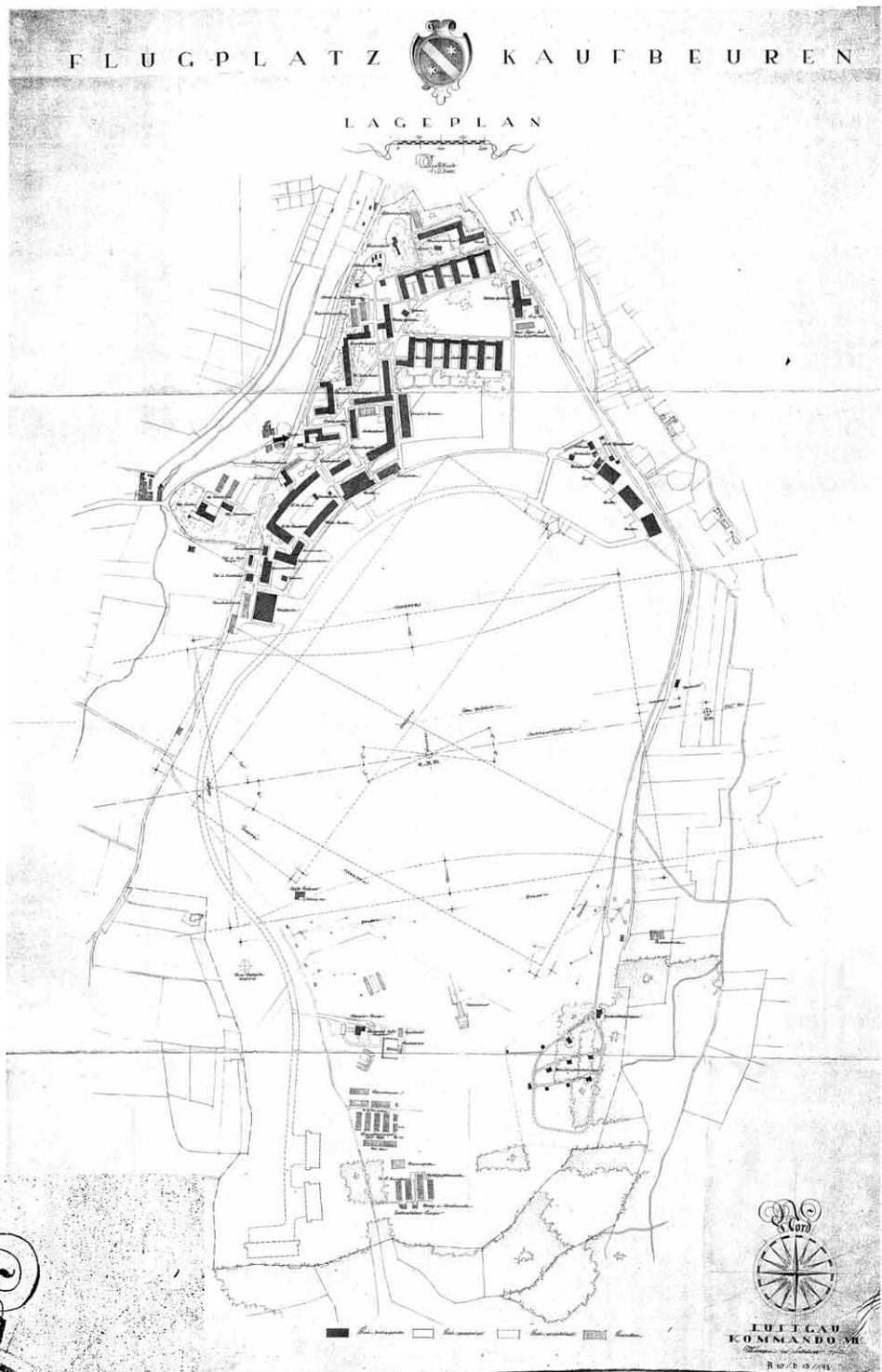
²⁰⁷ Nerdinger, Winfried (Hrsg.); „Bauen im Nationalsozialismus – Bayern 1933 – 1945“; a.a.O.; S. 435/436

²⁰⁸ BA/MA RL 6/155 Luftwaffenatlas Luftgaukommando VII München Verzeichnis der baulichen Anlagen der Luftwaffe

²⁰⁹ Carlsen, Sven; Meyer, Michael; „Die Flugzeugführer-Ausbildung ... Band 1“; a.a.O.; S. 46

²¹⁰ Carlsen, Sven; Meyer, Michael; „Die Flugzeugführer-Ausbildung ... Band 1“; a.a.O.; S. 46

²¹¹ 54° 08' 30" N 19° 25' 30" E



0260 Kaufbeuren: Reproduktion eines Originalplans des ...



0261 Kaufbeuren: ... Luftgaukommandos VII vom Februar 1942 zeigt neben den fertiggestellten Fliegerhorstanlagen die Planungen für einen weiteren Ausbau.

Der **Stab/Transportgruppe 30** sowie die **1./Transportgruppe 30** und die **2./Transportgruppe 30** kamen im Mai 1944 wieder nach Kaufbeuren, diesmal vom Südteil der Ostfront, wo sie zuletzt Versorgungsflüge für den wandernden Kessel der 1. Panzerarmee durchgeführt hatten. Die Gruppe sollte hier wieder aufgefrischt und die Flugzeuge technisch überholt werden. Doch schon am 08. Juni 1944 erfolgte die Verlegung auf die Flugplätze Metz-Frescaty und Diedenhofen (Thionville)²⁵⁶. Die Landung der Westalliierten in der Normandie hatte den dringenden Einsatz von Lufttransportverbänden erforderlich gemacht. Der Schulbetrieb in Kaufbeuren ging danach weiter wie bisher.



0265 Kaufbeuren: Das Gebäude 100, die Hauptwache



0266 Kaufbeuren: Gebäude 2, früher Mannschaftsunterkunft, von Osten her aufgenommen.



0267 Kaufbeuren: Gebäude 2, ehemals Fliegerhorstkommandantur.

²⁵⁶ FLUGZEUG Heft 4/2000 S. 18 – 20

30. Landsberg/Lech

BLATT NR. 61

DEUTSCHLAND

LANDSBERG

FLUGPLATZ

Koordinaten:

48° 04' 20" N

Höhe: ca. 610 m

10° 55' 00" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 154

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

51,5 Kilometer West zu Süd von MÜNCHEN. 3,2 Kilometer nordostwärts von LANDSBERG, das auf dem Ostufer des Flusses LECH liegt. Die Eisenbahnstrecke MÜNCHEN / BUCHLOE verläuft im Norden des Flugplatzes etwa 2,4 Kilometer entfernt in einer allgemeinen Richtung Ost / West. Ein guter Orientierungspunkt ist durch den AMMERSEE 17,7 Kilometer ost-südostwärts gegeben.



0383 Landsberg: In diesem Messtischblattausschnitt wurden die ursprünglichen Grenzen des Fliegerhorstes eingezeichnet.

Ergänzende Angaben:

Vorbemerkung: Der Fliegerhorst **Landsberg/Lech** der Luftwaffe 1935 - 1945 ist, bis auf einige Neubauten, identisch mit dem Fliegerhorst **Penzing** der Luftwaffe seit 1957.

Die Bauarbeiten zur Errichtung des Fliegerhorstes begannen 1935 und dauerten bis in das Jahr 1937 hinein. Am 01. März 1937 wurde offiziell der Befehl zur Verlegung des Stabes und der I./Kampfgeschwader 153 von Merseburg nach Landsberg/Lech unter gleichzeitiger Umbenennung in **Stab/Kampfgeschwader 255** bzw. **I./Kampfgeschwader 255 „Alpengeschwader“** erteilt. Die entsprechenden Vorkommandos waren bereits Mitte Februar in Marsch gesetzt worden. Mit der Verlegung erhielt das Geschwader auch einen neuen Kommodore, Oberstleutnant Willibald Spang, bis dahin Kommandeur der III./Kampfgeschwader 155 Schwäbisch Hall, der schon im Ersten Weltkrieg eine Fliegerabteilung geführt hatte. Im Mai 1937 führte er mit seinem Beobachter eine Erkundung von 21 Flugplätzen in Süddeutschland durch, um festzustellen, welche Plätze im Mobilmachungsfall für sein Geschwader geeignet wären. Die nächsten Monate vergingen für die jungen Besatzungen des Stabes und der Gruppe wortwörtlich im Fluge: Orientierungsflüge einschließlich Langstreckenflüge, auch ins Ausland, Blind- und Peilflüge, Nachtflüge, Verbandsflüge, Schieß- und Bombenwurfausbildung auf den entsprechenden Fliegerübungsplätzen standen immer wieder auf den Dienstplänen. Nach dem Einsatz beim Reichsparteitag am 12. September 1938 wurden dem Geschwader die Truppenfahnen (Standarten) verliehen. Die der I. Gruppe zeigte die Alpenrose, die sofort auch als Gruppenemblem auf den Flugzeugen angebracht wurde. Im Oktober 1938 folgte der Einsatz im Rahmen „Fall Grün“²⁷⁵.

Ab November 1938 bis zum 15. Januar 1939 diente der Fliegerhorst zusätzlich der **Blindflugschule Neuburg/Donau** bzw. nach der Umbenennung bis zum 14. Oktober 1943 der **Blindflugschule 2** als Arbeitsplatz²⁷⁶.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0385 Landsberg: In diesem Ausschnitt kann man neben den Gebäuden im Nordbereich des Fliegerhorstes die beiden ursprünglich betonierte Startplatten und die später gebaute, sie verbindende Start- und Landebahn sowie eine große Zahl zu verschiedenen Zeiten durch Bombendetonationen erzeugte Trichter erkennen.

²⁷⁵ Dierich, Wolfgang; „Kampfgeschwader 51 „Edelweiß““; a.a.O. S. 41 – 50

²⁷⁶ Carlsen, Sven; Meyer, Michael; „Die Flugzeugführer-Ausbildung ... Band 1“; a.a.O.; S. 414/415



0416 Landsberg: Gebäude 25 Feuerwache (links) und 24 Startgebäude mit dem Anbau, der einmal zur Lagerung von Fallschirmen errichtet wurde.



Quelle: Peter Hulansky

0417 Landsberg: Einsatzbesprechung auf dem Rollfeld 1940. Im Hintergrund links neben dem Kopf des Leutnants ein Teil der Halle III, rechts das Gebäude 24.



0418 Landsberg: Eine neuere Luftaufnahme zeigt von Südosten her das Startgebäude 24 mit Anbau, die Feuerwache 25 und die Halle III. Dahinter steht das neue Gebäude der Passagierabfertigung, dass am Standort der alten Werft errichtet wurde.

31. Lechfeld

BLATT NR. 63

DEUTSCHLAND

LECHFELD

FLUGPLATZ

Koordinaten:

48° 11' 20" N

Höhe: 550 m

10° 51' 40" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 154

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

20 km südlich von AUGSBURG; 2,8 km ostwärts des Dorfes GRABEN und unmittelbar nordostwärts von LAGERLECHFELD. Die Eisenbahn AUGSBURG – SCHONGAU, die nahe am westlichen Rand vorbeiführt, und der gewundene Lauf des LECH, 2,0 km ostwärts, sollten gute Bezugspunkte darstellen.

Hindernisse: Westen und Südwesten: Flugplatzgebäude und Flugzeughallen.

Ausmaße:

1.960 m Nordnordost/Südsüdwest. 1.000 m Westnordwest/Ostsüdost am Nordende, der Platz verjüngt sich nach Süden hin auf 550 m. Ungefähr birnenförmig.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.000 x 1.950 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 600 x 1.950 m und eine Rollfeldgröße von 3.000 x 300 m eingetragen.)

Oberfläche:

Gras auf kiesigem Untergrund. Obwohl als gut entwässert gemeldet, gibt es doch anscheinend bei Nässe eine Tendenz zur Unbenutzbarkeit des Platzes.

Startbahnen:

Eine aus Beton, Länge 1.920 m, auf der Ostseite des Rollfeldes. Am Südende ist eine Verlängerung im Bau. Nach Fertigstellung wird die Startbahn vermutlich ca. 2.970 m lang sein. Eine Betonringstraße umschließt das gesamte Rollfeld. Befestigte Sammelplatte am Nordende der Startbahn.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Startbahn von 1.885 x 80 m angegeben. In der Karte 2 ist eine Startbahn von 2.000 x 80 m eingetragen.)

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl:

Tankanlagen vor den Flugzeughallen außerhalb des Südwestrandes, in der Nordwestecke und am Nordrand des Rollfeldes.

(b) Wasser: Ergänzungsbedarf wird aus dem LECH gepumpt.

(c) Telefon, Funk usw.:

„Landeleitstrahlanlagen“: In Ost/West-Richtung über das Nordende und in Nordnordost/Südsüdwest-Richtung über das Zentrum des Rollfeldes ausgerichtet. Wetterstation im Kontrollgebäude außerhalb der Südwestecke des Rollfeldes. Funkanlagen sind vermutlich vorhanden.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

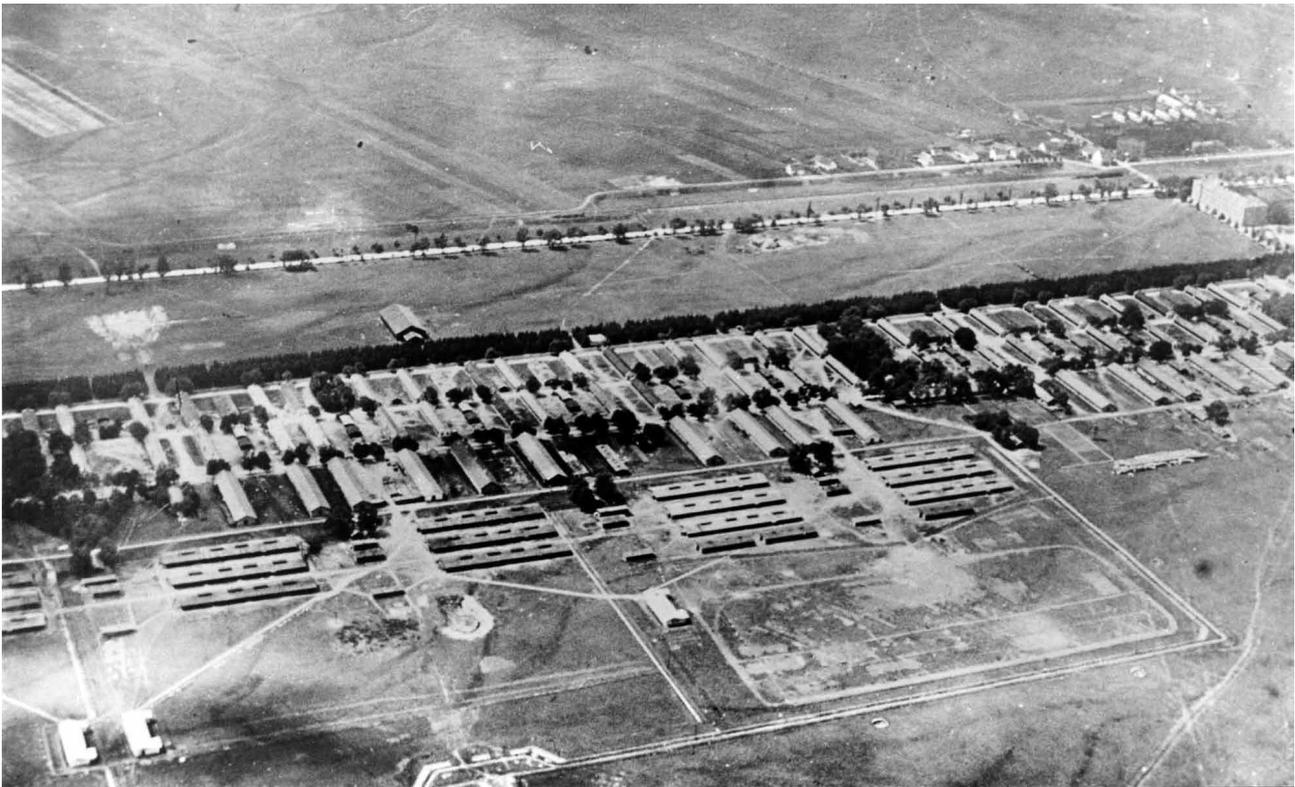
Vorhanden sind 5 sehr große und 2 große Flugzeughallen, alle mit Asphaltvorfeldern ausgestattet, außerhalb der Südwestecke des Rollfeldes. Werkstätten und Kfz-Garagen stehen direkt nördlich der Flugzeughallen. Kompasskompensierscheibe am Westrand des Rollfeldes.

(e) Munition:

Es gibt zwei Munitionslager: (I) ein kleines Lager in der Nordwestecke des Rollfeldes (II) ein großes Lager im IMHOF-Wald, 4,8 km südlich. Beide werden durch Eisenbahnzweigstrecken versorgt. Schießstände befinden sich 1,6 km ost-südostwärts und ca. 3,2 km südsüdostwärts in den Wäldern. Bombenzielübungsgelände mit kreisförmigem Ziel in sumpfigem Gelände 2 km südsüdostwärts. MG-Justierstand außerhalb der Südostecke, durch einen Rollweg mit der Ringstraße verbunden.

(Ergänzung des Verfassers: Bei dem unter (II) aufgeführten Munitionslager handelt es sich um die nicht zum Fliegerhorst gehörende **Luftwaffenmunitionsanstalt 3/VII Schwabstadi** und das **Nebellager 1/VII Schwabstadi**, in dem C-Stoff gelagert wurde³²⁸.)

³²⁸ Karte O.K.L. Kurfürst 60090/45 gKdos. „Bodenorganisation Lft. Reich Versorgungseinrichtungen“ Stand 15.2.45



0453 Lechfeld: Dieses Luftbild wurde ebenfalls im Jahre 1918 aufgenommen. Die baumbestandene Allee, die durch das obere Drittel verläuft, entspricht der heutigen B 17. Das höhere helle Gebäude am rechten Bildrand ist die „Neue Kaserne“. Folgt man der vor ihr verlaufenden Straße nach oben, gelangt man zum Lazarett, d.h. die Straße in diesem Bereich entspricht der heutigen Jahnstraße. Nach Süden (links) hin schließt sich eine der „Militärrampen“ an. Das Barackenlager in der unteren Bildhälfte diente der Unterbringung der „Übenden Truppe“ und später auch der Angehörigen verschiedener Fliegerschulen.

kam nach Lechfeld und musste bereits am 26. Oktober weiterziehen nach Kalamaki³⁶⁷ bei Athen, um von dort aus Treibstoff für die Panzerarmee Afrika in die Nähe von Tobruk zu bringen³⁶⁸.

Am 13. November 1942 wurden der **Stab II./Nachtjagdschule 1**, die **3./Nachtjagdschule 1** und die **5./Nachtjagdschule 1** vom Fliegerhorst Ingolstadt nach Lechfeld verlegt. Die Lehrgruppe bildete weiterhin neue Nachtjagdbesatzungen aus, gleichzeitig wurden aber auch unter der Führung des Jagdfliegerführers Süddeutschland bei Bedarf Nachtjagdeinsätze geflogen³⁶⁹.

Am 19. März 1943 erfolgte die Umgliederung der Nachtjagdschule 1 in ein Schulgeschwader, das Nachtjagdgeschwader 101. Aus dem Stab II./NJS 1 wurde der **Stab II./Nachtjagdgeschwader 101**. Offenbar gleichzeitig verlegte die Gruppe mit allen Staffeln nach München-Riem³⁷⁰.

Ab 01. Dezember 1942 wurde in Lechfeld und in Leipheim eine neue Nachtjagdgruppe, die **IV./Nachtjagdgeschwader 5**, unter der Führung des Gruppenkommandeurs Hauptmann Heinrich Prinz zu Sayn-Wittgenstein aufgestellt³⁷¹. Wie lange der Aufenthalt der Teile der Gruppe in Lechfeld dauerte, ist nicht mehr genau festzustellen, denn die bisher veröffentlichten Daten widersprechen sich hier. Sicher ist, dass die Gruppe im April 1943 nach Ostpreußen verlegt wurde, vom 14. bis 26. März 1943 ist jedenfalls die Stationierung von zwei Schwärmen der 12./NJG 5 in Lechfeld dokumentiert.

Am 22. Januar 1943 wurde der Prototyp des „Amerika-Bombers“ Messerschmitt Me 264 V1 von Augsburg-Haunstetten nach Lechfeld überführt, das das Rollfeld des Fliegerhorstes mit seiner Betonbahn bessere Bedingungen für Starts und Landungen dieses Langstreckenflugzeuges bot. Nach mehreren mehr oder minder erfolgreichen Flügen und leichten Beschädigungen beim Luftangriff vom 18. März 1944 wurde die Maschine nach durchgeführter Reparatur am 16. April 1944 nach Memmingen überführt³⁷².

³⁶⁷ 37° 54' 00" N 23° 44' 00" E

³⁶⁸ Gundelach, Karl; „Kampfgeschwader 4 ...“; a.a.O.; S. 213/214

³⁶⁹ Carlsen, Sven; Meyer, Michael; „Die Flugzeugführer-Ausbildung ... Band 2“; a.a.O.; S. 272 – 274

³⁷⁰ Carlsen, Sven; Meyer, Michael; „Die Flugzeugführer-Ausbildung ... Band 2“; a.a.O.; S. 276

³⁷¹ Obermaier, Ernst; „Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe 1939 – 1945 –Band I Jagdflieger“; a.a.O.; S. 34

³⁷² Klassiker der Luftfahrt 3/2004, S. 23

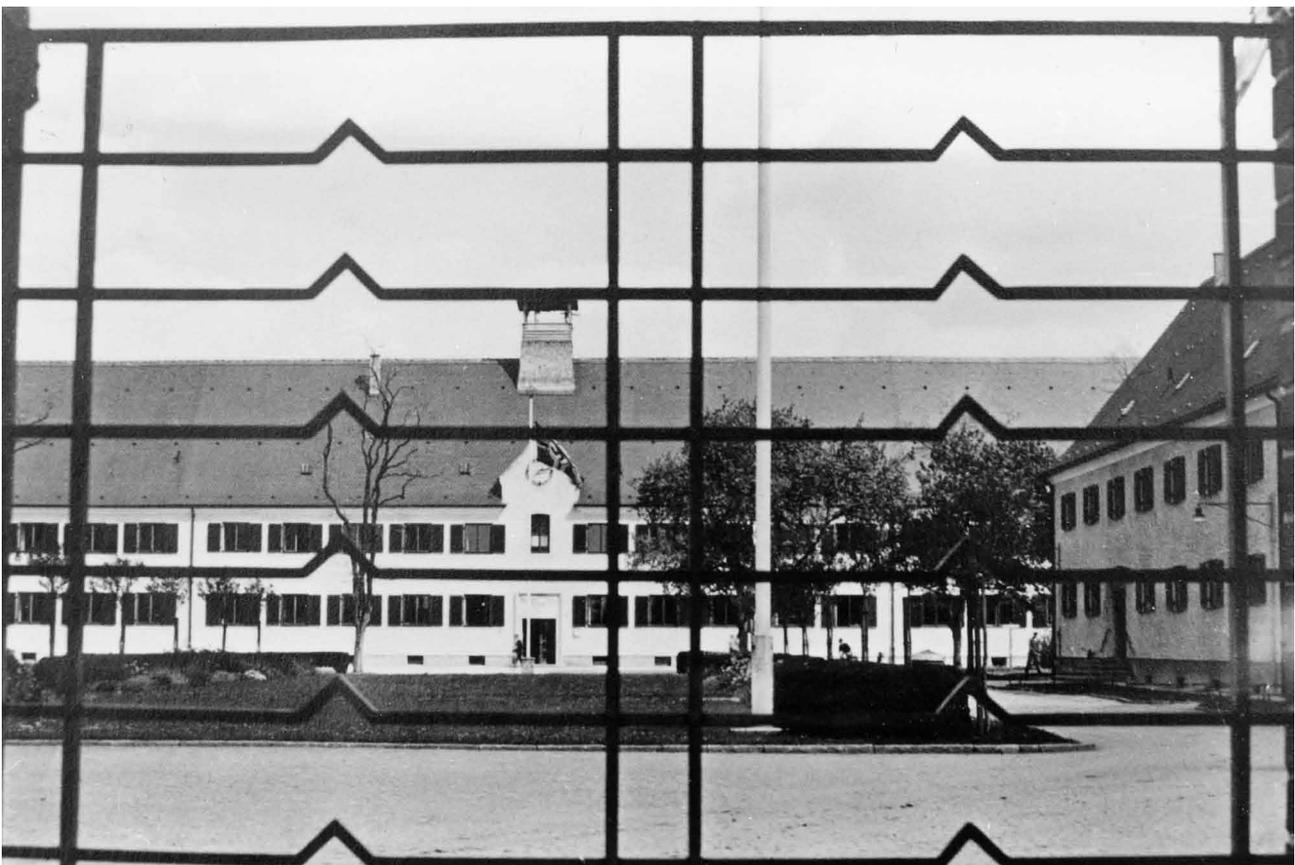
Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0457 Lechfeld: Diese Panoramaaufnahme vom 24. März 1945 gibt einen guten Überblick über das vom Fliegerhorst genutzte Gelände einschließlich der südlich der Straße Klosterlechfeld – Lichtenberg gelegenen Luftwaffenmunitionsanstalt. Die Entfernung von der Stelle, an der der nördlichste Rollweg nach Osten in den Wald biegt, und dem Südrand des Muna-Geländes beträgt rund 11 Kilometer.



die Stationierung einer schweren Bombardement Group vorzubereiten. Zunächst bezog die 54th Air Disarmament Squadron der 9th Air Force Service Command Disarmament Division am 04. Mai 1945 Quartier in Lechfeld⁴⁴⁹, dann diente der Platz den „Watson Whizzers“ als Sammelplatz für all die Flugzeuge, die in die USA gebracht und dort weiter untersucht werden sollten. Am 05. Dezember 1945 wurde die komplette 305th Bombardement Group mit allen drei Squadrons aus Saint Trond in Belgien nach Lechfeld verlegt. Im Rahmen des Projektes „Casey Jones“ flog die Gruppe danach bis zu ihrer Auflösung im Dezember 1946 Luftbildeinsätze über Europa und Nordafrika⁴⁵⁰. Zusätzlich kam auch noch die 306th Bombardement Group mit allen vier unterstellten Staffeln am 13. September 1946 von Fürstenfeldbruck nach Lechfeld. Auch sie wurde im Dezember 1946 aufgelöst⁴⁵¹. Die Boeing B-17 der beiden Gruppen wurden in Lechfeld verschrottet. Im November 1946 kam die 86th Fighter Group auf den Flugplatz, dazu noch die 486th Air Service Group. Beide räumten den Platz im März 1947.

In den folgenden Jahren war dann Ruhe auf dem Lechfeld. Erst mit der Entscheidung zur Aufstellung der Bundeswehr fiel 1956 auch die Entscheidung, den Fliegerhorst Lechfeld wieder instandzusetzen und als Standort der Luftwaffe zu nutzen. Am 22. Juli 1958 wurde dann das Jagdbombergeschwader 32 offiziell als erster Nutzer des neuen Fliegerhorstes in Dienst gestellt. Die Nutzung in den folgenden Jahren wurde bereits ausführlich beschrieben und gehört nicht zum Thema dieses Buches. Das Jagdbombergeschwader 32 wurde inzwischen zum 31. März 2013 aufgelöst⁴⁵². Eine Fliegerhorststaffel ist weiterhin für die Gewährleistung eines Flugbetriebs zuständig und der Fliegerhorst soll mindestens bis Ende 2014 den Flugbetrieb und die Einsatzbereitschaft des Jagdgeschwaders 74 während der Instandsetzung der Neuburger Start- und Landebahn sicherstellen. Im Rahmen der Stationierungsplanung der Bundeswehr ist geplant, im Jahr 2017 die derzeit in Kaufbeuren stationierten Teile des Technischen Ausbildungszentrums der Luftwaffe noch zusätzlich zu den dort bereits vorhandenen Teilen der Führungsunterstützungsschule der Bundeswehr nach Lechfeld zu verlegen, damit der Standort Kaufbeuren geschlossen werden kann⁴⁵³.



0461 Lechfeld: Eine Aufnahme aus der Vorkriegszeit durch das geschlossene Gittertor der Hauptwache hindurch. Im Hintergrund das Gebäude 11 mit seinem Treppenhausturm mit Uhr und dem Dachreiter. Zu beachten ist, dass mindestens acht doppelte Fenster mit Fensterläden nördlich des Treppenhausturm zu sehen sind. Rechts das Gebäude 19.

⁴⁴⁹ Samuel, Wolfgang W. E.; „Watson Whizzers – Operation Lusty and ...“; a.a.O.; S. 86

⁴⁵⁰ <http://www.8thafhs.org/bomber/305bg.htm>

⁴⁵¹ <http://www.8thafhs.org/bomber/306bg.htm>

⁴⁵² Fliegerblatt 3/2013 S. 17 – 21 „Last Call“ des Jagdbombergeschwaders 32

⁴⁵³ BMVg: Die Stationierung der Bundeswehr in Deutschland Oktober 2011

32. Leipheim

BLATT NR. 64

DEUTSCHLAND

LEIPHEIM

FLUGPLATZ

Koordinaten:

48° 26' 25" N

Höhe: 475 m

10° 14' 00" E

Bezugskarten :

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 146

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

17,6 km Ost zu Nord von ULM und 2,2 km südostwärts LEIPHEIM. Eine Autobahn (auf der Karte nicht eingezeichnet) in der Nähe des Südrandes; und die DONAU, die 2,2 km nördlich verläuft, sollten Bezugspunkte ergeben.

Hindernisse:

Nord: Flugzeughallen und Flugplatzgebäude.

Südost: Häuser des Dorfes BUBESHEIM.

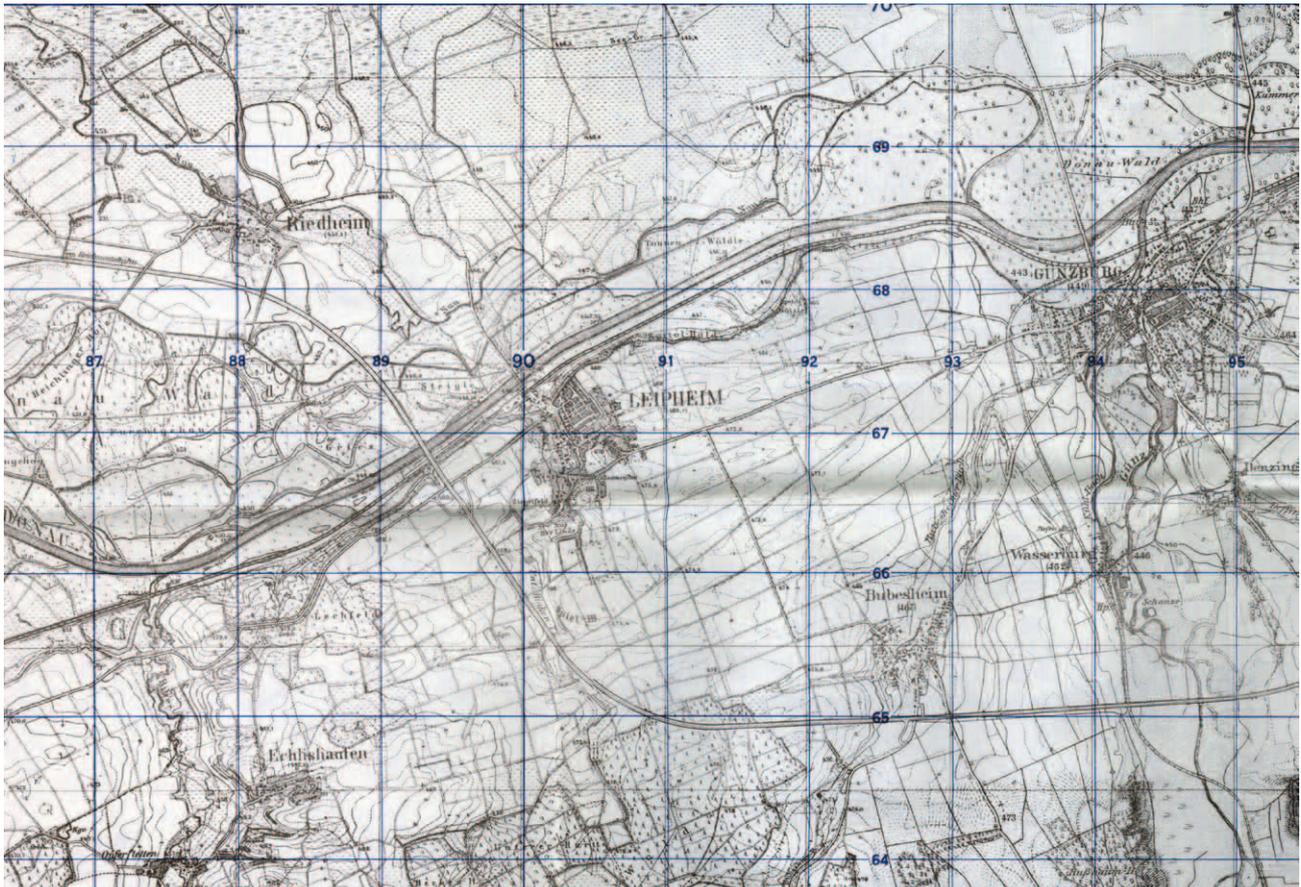
Südwest : Bewaldetes Gelände.

Ausmaße:

1.150 m Ostnordost / Westsüdwest; 960 m Nordnordwest / Südsüdost. Fast rechteckige Form.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von unleserlich x 900 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.000 x 1.000 m und eine Rollfeldgröße von 900 x 600 m eingetragen.)

Oberfläche: Gras

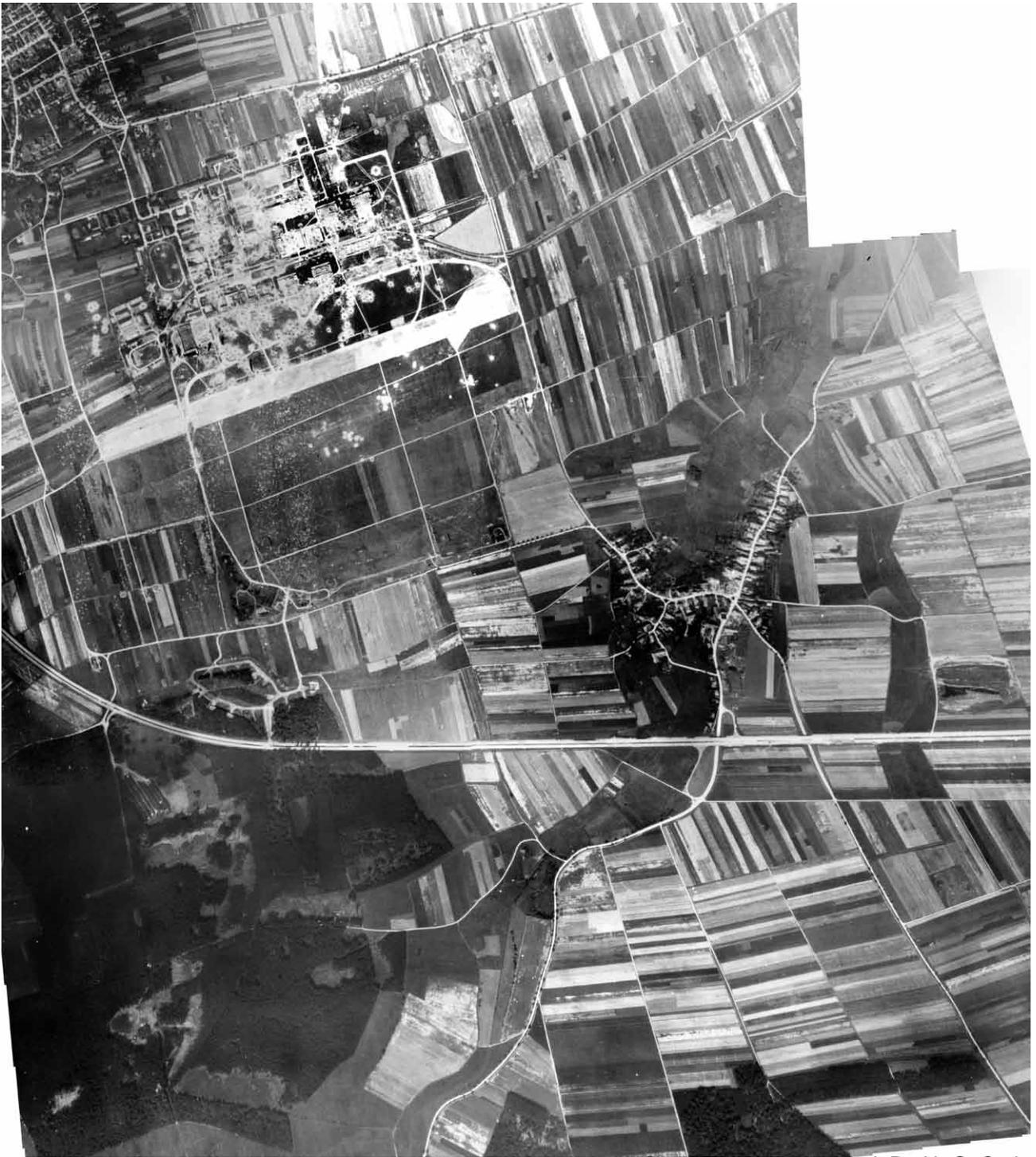


0533 Leipheim: Dieser Ausschnitt eines Messtischblattes deckt dem Gesamtbereich der Umgebung des Fliegerhorstes ab.

Startbahnen:

Eine aus Beton, die in Richtung Ostnordost / Westsüdwest entlang der Nordseite des Rollfeldes verläuft und 1.150 m lang ist. Rollwege von jedem Ende der Startbahn zu den Flugzeughallen am Nordrand.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Startbahn von 1.120 x 80 m angegeben. In der Karte 2 ist eine Startbahn von 1.420 x 80 m eingetragen.)



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0535 Leipheim: Dieses aus vier Luftbildern vom 09. August 1944 zusammengesetzte Bild gibt einen Überblick über die Anlagen des Fliegerhorstes und seine Umgebung. Die Auswertung der Bilder durch die westalliierten Auswerter war für diese dahingehend alarmierend, dass sie erstmals an den nördlichen Enden der Schießbahnen südlich der Autobahn (in der Südwestecke des Bildes gegenüber dem markanten „Ring“ mit den Abstellplätzen) Düsenjäger identifizierten.

eingeebnet und neu mit Rasensamen eingesät. Der Bau der für den Fliegerhorst benötigten Unterkünfte, des Technischen Bereichs und des Flugbetriebsbereichs wurde ebenfalls in Angriff genommen. Bereits nach etwas mehr als einem Jahr Bauzeit traf am 20. Februar 1937 das Vorkommando der **II./Kampfgeschwader 255** aus Finsterwalde kommend ein. Das Gros der Gruppe, bestehend aus Stabskompanie sowie 4. und 5. Staffel, die in Finsterwalde⁴⁵⁵ durch „Zellteilung“ der II./Kampfgeschwader 153 entstanden war, zog am 15. März 1937⁴⁵⁶ in

⁴⁵⁵ Zapf, Jürgen; „Flugplätze der Luftwaffe ... Band 1: Berlin & Brandenburg“; a.a.O.; S. 125 - 137

⁴⁵⁶ Dierich, Wolfgang; „Kampfgeschwader 51 „Edelweiß““; a.a.O. S. 45



Quelle: Andreas Labatzky

0569 Leipheim: In diesem Gebäude war zur Zeit der Bundeswehrrnutzung des Fliegerhorstes die Heimbetriebsgesellschaft untergebracht.



Quelle: Andreas Labatzky

0570 Leipheim: Das Lagergebäude oder „Annahme und Versand“ als Umschlagstelle Schiene – Straße hatte den Krieg ziemlich unbeschadet überstanden. Der rot-weiße Schornstein steht dahinter und gehört zu einem Nachkriegsbau.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0571 Leipheim: Dieser Luftbildausschnitt vom 10. April 1945 soll den Rundgang durch den Fliegerhorst optisch abschließen. Neben den Südbereich des Rollfeldes ist darauf der Abstellbereich Südwest zu sehen, in dem es sechs gedeckte Abstellmöglichkeiten und eine große sowie eine mittelgroße Splitterschutzbox gab. In der mittelgroßen ist eine abgestellte Me 262 zu sehen.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0581 Leipheim: Dieser Ausschnitt zeigt nun ganz deutlich, dass man sich bemüht hatte, das Zelt-dach über der Endmontagestrecke durch künstliche Nadelbaumpitzen noch mehr zu tarnen.



0582 Leipheim: Ein Blick entlang des heute „Grüner Weg“ genannten Waldweges nach Norden. Der Standpunkt des Fotografen war die Stelle, an der der Waldweg vom Ende der Endmontagestrecke in diesen Weg abbiegt, der zu den Schießständen und zur Autobahn führt.



0584 Leipheim: Dieser Rest der Führungsschiene für das Tor, das das Zelt nach Osten hin abschloss, ist auf dem vorigen Bild rechts am Rand der Betonplatten zu sehen. Hier befand sich also das Ostende des Tarn- und Schutzzeltes.



0583 Leipheim: Blick in Richtung Westen auf das Ende der Endmontagestrecke.



0587 Leipheim: Die Betonplatten unter dem ehemaligen Endmontagezelt waren kurz vor dem Zeitpunkt der Aufnahmen offensichtlich mit einem Radlader o.ä. freigeschoben worden, ...

35. Memmingen

BLATT NR. 71

DEUTSCHLAND

MEMMINGEN

FLUGPLATZ

Koordinaten:

47° 59' 00" N

Höhe: 610 m

10° 14' 00" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 153

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

65 Kilometer nordostwärts von FRIEDRICHSHAFEN (Schweizer Grenze); 3,6 Kilometer ostwärts von MEMMINGEN. Der Flugplatz erstreckt sich über die frühere Straße von MEMMINGERBERG nach HAWANGEN hinweg.

Der Fluß ILLER fließt 8 Kilometer im Westen in einer allgemeinen Richtung Nord / Süd.

Hindernisse:

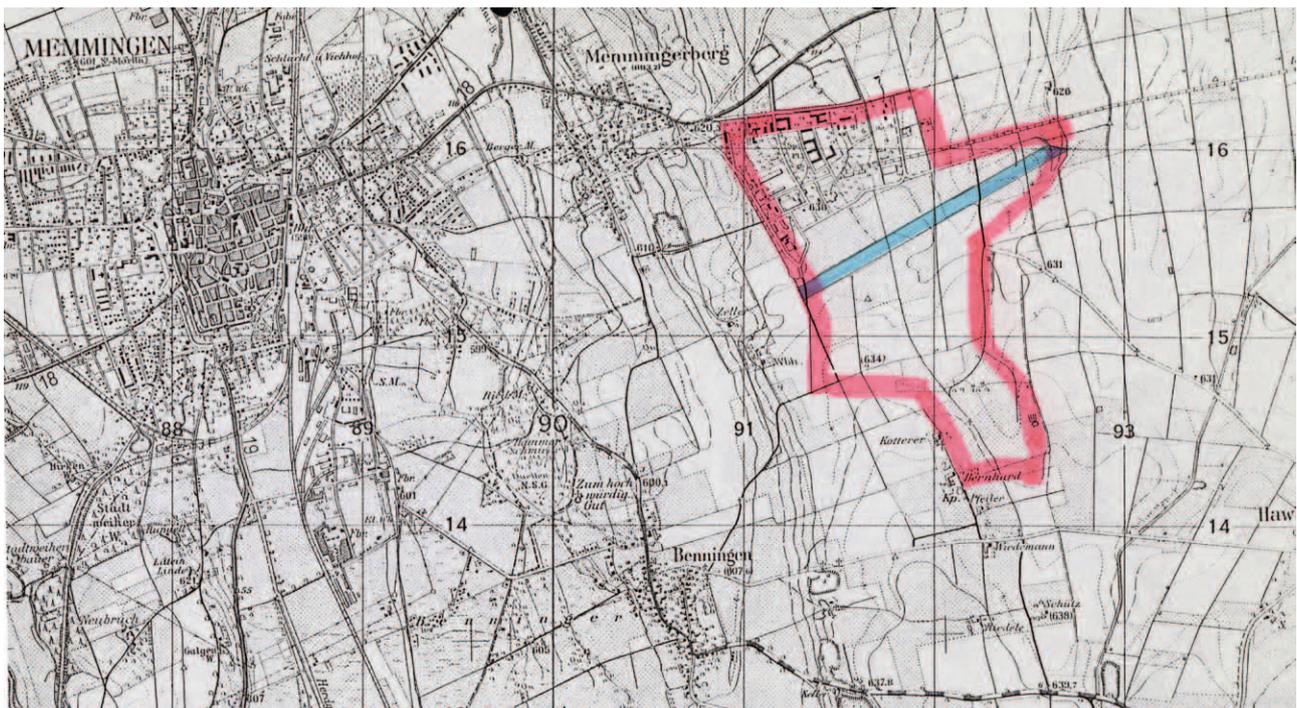
Norden und Nordwesten: Flugplatzgebäude, Ziegeleiwerk mit hohen Schornsteinen dahinter.

Ausmaße:

Ungefähre Abmessungen: 960 Meter Nordnordwest / Südsüdost, 915 Meter Ostnordost / Westsüdwest.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 950 x 750 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.000 x 750 m und eine Rollfeldgröße von 1.500 x 300 m eingetragen.)

Oberfläche: Gras



0627 Memmingen: In diesem Messtischblattausschnitt wurden die Grenzen des Fliegerhorstes Memmingen in seiner größten Ausdehnung vor dem Ende des Krieges markiert.

Startbahnen:

Eine in Richtung Nordost / Südwest, 1.140 Meter, die auf 1.555 Meter verlängert wird, die Verlängerung reicht über die Platzgrenze am Nordostende hinaus.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Startbahn von 1.250 x 76 m angegeben. In der Karte 2 ist eine Startbahn von 1.500 x 80 m eingetragen.)

Rollbahnen verbinden jedes Ende der Startbahn mit den Flugzeughallen außerhalb des Nordrandes. Wartungs- und Betankungsfläche in der Nordwestecke.

aufgefrischt worden sein⁵⁴⁵. Die II./ZG 26 soll dann bereits am 18. Februar 1941 nach Popesti-Leordeni⁵⁴⁶ in Rumänien verlegt haben. Der Stab und die II. Gruppe gingen wohl am 28. März nach Szeged⁵⁴⁷ in Ungarn.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0629 Memmingen: Dieser Ausschnitt zeigt die kompakte Gruppe der Gebäude am Nordrand des Rollfeldes. Vorangegangene Luftangriffe haben einige leichtere Schäden verursacht, die aber weitgehend ausgebessert wurden.

Am 26. November 1940 wurde in Memmingen eine weitere Zerstörerschule aufgestellt. Neben dem **Stab/Zerstörerschule 2** entstanden der **Stab I./Zerstörerschule 2**, die **1./Zerstörerschule 2** sowie die **2./Zerstörerschule 2**. Am 22. Februar 1941 wurden dann noch der **Stab II./Zerstörerschule 2** mit der **3./Zerstörerschule 2** und vermutlich auch der **4./Zerstörerschule 2** in Memmingen aufgestellt⁵⁴⁸.

⁵⁴⁵ <http://www.ww2.dk/air/zerstorere/zg26.htm>

⁵⁴⁶ 44°21'30"N 26°10'05"E

⁵⁴⁷ 46°14'45"N 20°05'25"E

⁵⁴⁸ Carlsen, Sven; Meyer, Michael; „Die Flugzeugführer-Ausbildung ... Band 2“; a.a.O.; S. 226



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0632 Memmingen: Dieser Ausschnitt der Luftaufnahme lässt erkennen, welche Schäden seit dem 11. April 1944 durch die verschiedenen Luftangriffe entstanden sind.



0634 Memmingen: Der Rundgang durch den Fliegerhorst beginnt mit einem Blick aus dem Stabsgebäude (Gebäude 1) aus das Gebäude 2 mit dem wuchtigen Turm und das Gebäude 2a im Hintergrund.

36. Mühldorf am Inn

BLATT NR. 73

DEUTSCHLAND

MÜHLDORF / INN

LANDEPLATZ

Koordinaten:

48° 15' 40" N

Höhe: 473 m

12° 27' 30" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 149

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

70,8 Kilometer ost-südostwärts von MÜNCHEN; 4,8 Kilometer westnordwestlich von MÜHLDORF. Unmittelbar südsüdwestlich von METTENHEIM. Der Fluss INN fließt 3,2 Kilometer südlich des Landeplatzes in West-/Ost-Richtung.

Hindernisse:

Norden : Flugzeughallen und andere Gebäude am Platzrand. Dorf METTENHEIM außerhalb des Nordrandes.
Süden : Mannschaftsunterkünfte und Wälder

Westen: NEUFARM (Lesefehler der Auswerter: Der Ort westlich heißt NEUFAHRN)



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0672 Mühldorf: Dieses Luftbild, von dem der Aufnahmezeitpunkt leider nicht bekannt ist, zeigt den Südteil des nicht anfliegbaren Rollfeldes. Es sind rund 28 einmotorige und eine viermotorige Maschine zu erkennen. Unmittelbar am Südrand des Rollfeldes ist das Lager „Mettenheim 1“ zu erkennen, das am Ende des Kapitels erwähnt wird.

einen tatsächlich hindernisfreien Anflug zuließ. Besonders gravierend waren dabei ein fast 100 m hoher rot gestrichener Gaskessel im Gaswerk nördlich des Dante-Bades, zwei Schornsteine der ehemaligen Werke Otto Bärlocher etwas weiter nördlich sowie ein Schornstein der Süddeutschen Bremsen A.G. am Nordrand westlich des Güterbahnhofs. Dazu kamen noch der Kirchturm von Milbertshofen und der Schornstein des BMW-Werks am Ostrand des Rollfeldes. Daher fiel bereits 1936 der Entschluss, außerhalb der damaligen Stadtgrenzen von München einen neuen Verkehrsflughafen zu errichten. Als Standort des neuen Flughafens wurde ein Gelände bei Riem zwischen Kirchtrudering und Salmdorf gefunden⁶¹⁰.

Planmäßig sollte der Flughafen Oberwiesenfeld im Herbst 1939 seinen Betrieb einstellen⁶¹¹. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges kam aber dazwischen und der Platz wurde weiterbetrieben. Besonders wichtig war dabei der Weiterbetrieb der Lufthansa-Werft in der großen Flugzeughalle. Hier wurden nicht nur Teile der noch im zivilen Einsatz befindlichen Flugzeugflotte der Lufthansa gewartet, sondern auch Flugzeuge der Luftwaffe.

Ab 1935 wurde auf dem Gelände des Verkehrsflughafens auch eine **Fliegerübungsstelle München-Oberwiesenfeld** eingerichtet, in der ehemalige Militärpiloten des Ersten Weltkriegs und Zivilpiloten ihre fliegerische Erfahrung für einen möglichen Einsatz in der neugeschaffenen Luftwaffe ergänzen und auffrischen



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0684 München-Oberwiesenfeld: Das eigentliche Flughafengelände mit dem Abfertigungsgebäude und der großen Halle in der Südostecke sowie den weiteren Flugzeughallen am West- und Nordrand.

⁶¹⁰ Siehe nächstes Kapitel

⁶¹¹ NfL 39/25.4

39. München-Riem

Blatt Nr.: 76

DEUTSCHLAND

MÜNCHEN-RIEM

FLUGPLATZ

Koordinaten:

48° 07' 55" N

Höhe:

11° 42' 00" E

ca. 525 Meter

Bezugskarten:

GSGS 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt Nr. 1155

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

8,8 km ostwärts von MÜNCHEN und 1,6 km südostwärts von Riem sowie 4 km ostwärts eines Rangierbahnhofes. Der Flughafen bildet selbst einen auffälligen Orientierungspunkt. Er hat eine ovale Form, bei der die Flugzeughallen und die Flughafengebäude, die alle miteinander verbunden sind, einen Halbkreis um den Nordrand bilden.

Hindernisse: Nordrand: Flugzeughallen und Flughafengebäude.

Ausmaße: Oval in der Form: 2.015 m Ost/West, 1.510 m Nord/Süd.

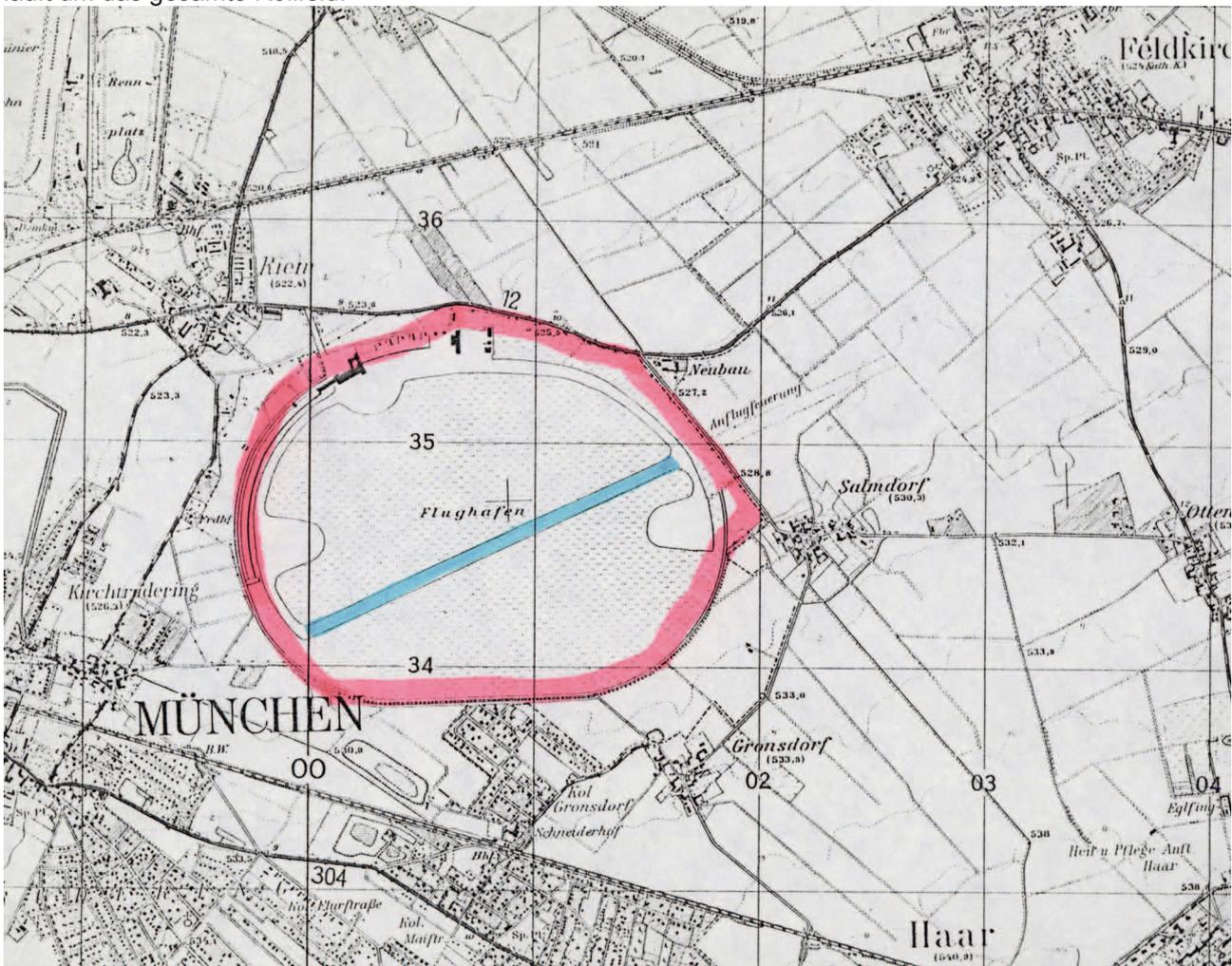
(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 600 x 1.800 m angegeben. In der Karte 2 ist eine Platzgröße von 2.200 x 1.600 m und eine Rollfeldgröße von 2.000 x 750 m eingetragen.)

Oberfläche:

Gut entwässerte Grasoberfläche mit kiesigem Untergrund. Der Grundwasserspiegel soll sich ungefähr zwei Meter unter der Erdoberfläche befinden.

Startbahnen:

Keine (01.11.1943). Es gibt zwei breite Startflächen, beide etwa 320 m lang, am Ost- und am Westrand. Vor der Front der Flugzeughallen und des Flughafengebäudes gibt es eine breite Asphaltfläche und ein Ringweg läuft um das gesamte Rollfeld.



0686 München-Riem: Das Messtischblatt lässt die Lage des Flughafens damals noch weit außerhalb Münchens gut erkennen. Der Ausgabezeitpunkt dürfte Anfang der 50-er Jahre gelegen haben.



0689 München-Riem: Da es in der Messestadt Riem nur noch zwei Relikte des alten Verkehrsflughafens geben soll, folgen jetzt einige Aufnahmen aus der Vorkriegs- und Kriegszeit: Hier ein Blick auf das regennasse Vorfeld vor den Gebäuden im Osten. Links vor der Halleneinfahrt eine Focke-Wulf Fw 200 „Condor“ der Luftwaffe.

Jedoch wurde schon 1954 deutlich, dass auch dieser Flughafen zu nahe am Stadtgebiet Münchens lag und man begann, sich nach einem neuen Standort umzusehen. Am 05. Juni 1965 wurde beschlossen, die Planung zum Bau eines Großflughafens im Erdinger Moos aufzunehmen. Am 11. Mai 1992 fand die Eröffnung des neuen Flughafens statt. Vom 16. auf den 17. Mai 1992 erfolgte der Umzug des Flugbetriebs und München-Riem wurde stillgelegt. Seitdem wurde die Messestadt Riem auf dem Areal errichtet. Nur wenige Relikte erinnern heute noch an den Flughafen München-Riem.



Quelle: Günther Ott

0690 München-Riem: Hier ist eine weitere Fw 200 in der Halle im Osten des Verwaltungsgebäudes zu sehen. Interessant die in der Halle liegenden Tragflächenhälften, an denen gearbeitet wird.

40. Neubiberg

Blatt Nr.: 74

DEUTSCHLAND

NEUBIBERG

FLUGPLATZ

englisch : MUNICH/NEUBIBERG

Koordinaten:

48°04'25" N

Höhe:

11°38'30" E

ca. 550 Meter

Bezugskarten:

GS GS 4416 Central Europe 1 : 100 000 Blatt Nr.X6

GS GS 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt Nr. 155

GS GS 4346 Germany 1 : 250 000 Blatt Nr. M.49

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

8,0 km südsüdostwärts von MÜNCHEN und 2,8 km West zu Süd von NEUBIBERG. Die Reichsautobahn, die von MÜNCHEN nach Süden führt, läuft an der Südwestecke des Rollfeldes vorbei.

Hindernisse: Flugplatzgebäude und Flugplatzhallen am Nordrand und der Nord-westecke.

Ausmaße:

1.100 m Nordnordost/Südsüdwest; 1.005 m Westnordwest/Ostsüdost. Ziemlich rechteckige Form.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.060 x 1.170 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 900 x 950 m und eine Rollfeldgröße von 1.150 x 200 m eingetragen.)

Oberfläche: Gute Grasoberfläche

Startbahnen:

keine (19.08.44) Eine Rollstraße umschließt das Rollfeld. Betankungs- und Wartungsfläche am Nordrand.



0695 Neubiberg: Dieser Ausschnitt eines Messtischblattes zeigt den Bauzustand des Fliegerhorstes Neubiberg etwa Mitte der 50er-Jahre nach dem Bau der Start- und Landebahn nach NATO-Kriterien. Dazu war die Autobahn Richtung Salzburg umgeleitet und die Fahrbahn tiefergelegt.

Stellungen sind in unmittelbarer Nachbarschaft des Flugplatzes identifiziert worden:

schwere : (1) 1 370 m Nord (6 Geschütze)
 (2) 1 100 m Nordnordost
 (3) 1 645 m Nordnordost

leichte : (a) außerhalb der Nordostecke
 (b) 1 370 m Südost (Einzelturm)
 (c) außerhalb des Südrandes
 (d) außerhalb des Westrandes

Foto : 01.11.1943

A.I.2.(b)
Stand 30.11.1943



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0696 Neubiberg: Diese nicht eingenordete Luftaufnahme vom 17. April 1945 zeigt den Gesamtbereich des Fliegerhorstes von der Autobahn im Westen bis hin zu der großen Flugzeughalle am Westende der Prinz-Otto-Straße.



0777 Neubiberg: Gebäude 101, das Befehlsgebäude des Fliegerhorstes. Hier befanden sich früher die Wetterberatungs- und die Flugberatungsstelle. Der ehemals nur drei Stockwerke hohe Turm des Gebäudes wurde seit Kriegsende mehrfach umgebaut. Links im Bild gerade noch zu sehen, ein Teil der ehemaligen Bildstelle.



0779 Neubiberg: Etwas zurückgesetzt von der Vorderfront der Befehlsstelle das angebaute Gebäude 102 der Feuerwache.



0780 Neubiberg: Einige Meter im Osten der Feuerwache steht nur wenige Meter nördlich diese bereits von der DVS geplante und errichtete hölzerne Flugzeughalle mit ihren seitlichen Anbauten für Werkstätten und Büros.

41. Neuburg an der Donau

BLATT NR. 78

DEUTSCHLAND

NEUBURG

FLUGPLATZ

Koordinaten:

48° 42' 35" N

Höhe: 275 m

11° 13' 30" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 147

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

45,1 km nordnordostwärts von AUGSBURG, 4 km südostwärts von NEUBURG, das am Südufer der Donau liegt. Die Eisenbahn DONAUWÖRTH / NEUBURG / INGOLSTADT verläuft in Ost / West-Richtung ungefähr 1,6 km nördlich und der ZELLER Kanal zieht sich am Rand der SO-Ecke des Platzes entlang. Die Straße NEUBURG / ZELL verläuft in der Nähe des Nordrandes.

Hindernisse:

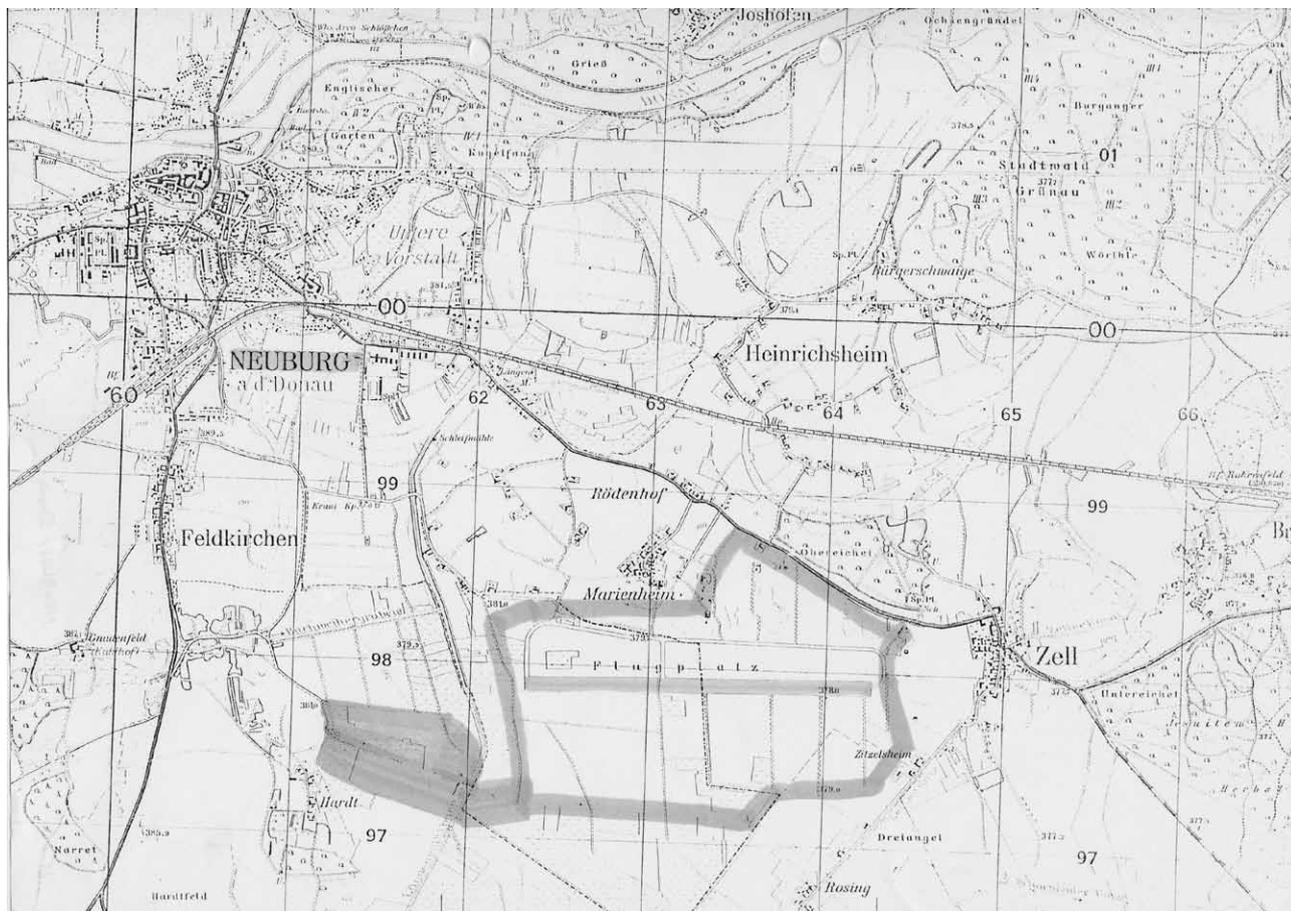
Nord:	Wälder
Nordwest-Ecke	Flugplatzgebäude
Nordost:	Dorf Zell

Ausmaße:

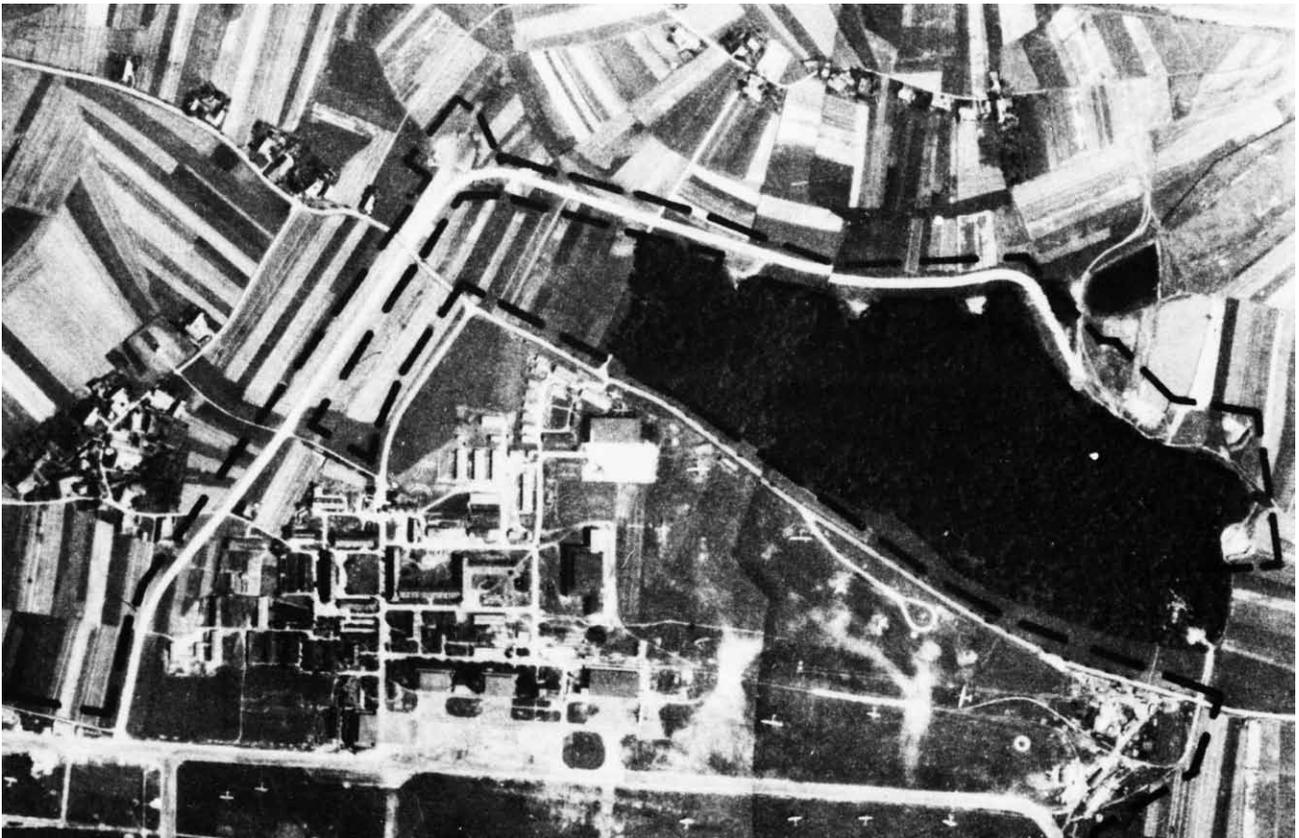
990 m Ost/West, 780 m Nord/Süd. Rechteckig. Schmale Streifen an jeder Seite des westlichen Vorsprungs der Landebahn erscheinen nutzbar und ergeben eine verwendbare Ost / West-Länge von 2.100 m.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.000 x 800 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.200 x 900 m und eine Rollfeldgröße von 2.000 x 300 m eingetragen.)

Oberfläche: Gras, den Meldungen nach fest und gut entwässert.



0791 Neuburg: Im Ausschnitt des alten Messtischblattes wurde die Lage des Fliegerhorstes Neuburg/Donau markiert.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0797 Neuburg: In der Ausschnittvergrößerung sind hier die Gebäude der Kasernenanlage noch relativ gut zu erkennen: Am westlichen Bildrand die Häuser von Marienheim und ostwärts des Rollweges, der vom Fliegerhorst zum Abstellbereich am Eichet genannten Waldstück im Norden führt, der Kasernenbereich mit allen Gebäuden eines Fliegerhorstes.

1939 in den Osten des Reiches verlegt. Standort war in dieser Zeit bis zur Rückverlegung am 17. Juli 1940 der Fliegerhorst Stargard-Klützwow⁷⁶⁷ in Pommern. Am 16. Januar 1940 erfolgte dort die Umbenennung in Blindflugschule 2⁷⁶⁸.

Vom 01. Februar bis 01. Mai 1940 lag das **Luftwaffen-Bau-Bataillon 14/VII** in Neuburg und half beim Ausbau des Fliegerhorstes. Am 13. Februar verlegte die **I./Kampfgeschwader 55 „Greif“** von Manching nach Neuburg, räumte den Platz aber schon am 02. März wieder in Richtung Fürstenfeldbruck. Am 23. April 1940 kehrten Teile der Gruppe wieder nach Neuburg⁷⁶⁹ zurück, der Rest belegte den Einsatzhafen Lichtenau⁷⁷⁰. Hier wurden die letzten Vorbereitungen für die für den „Fall Gelb“ geplanten Einsätze getroffen. Am 10. Mai erfolgte der erste Start, der dem französischen Flugplatz Toul-Croix de Metz (Toul-Nord) galt, noch bei Nebel. Am gleichen Tag verlegte die Gruppe auf den weiter westlich gelegenen Einsatzhafen Baltringen⁷⁷¹.

Mit der **Blindflugschule 2** kam am 17. Juli 1940 auch die **Werftkompanie 50** vom Fliegerhorst Märkisch-Friedland⁷⁷² nach Neuburg. Der Ausbildungsflugbetrieb der Blindflugschule lief bis 18. Mai 1942 von Neuburg aus, dann wurde die Schule nach Brünn verlegt⁷⁷³. Im Verzeichnis der baulichen Anlagen⁷⁷⁴ vom 29. November 1940 wurde der unter der laufenden Nummer A 20 aufgelistete Fliegerhorst Neuburg immer noch mit dem Zusatz „Im Bau“ gekennzeichnet. Anfang des Jahres 1941 wurde in Neuburg die **2./Kampfgruppe zur besonderen Verwendung 104**, eine mit Junkers Ju 52 ausgerüstete Transportfliegerstaffel, neu aufgestellt. Die Staffel verlegte am 29. März auf einen unbekanntenen Zielflugplatz⁷⁷⁵.

⁷⁶⁷ 53°17'15"N 14°59'25"E

⁷⁶⁸ Carlsen, Sven; Meyer, Michael; „Die Flugzeugführer-Ausbildung ... Band 1“; a.a.O.; S. 414

⁷⁶⁹ Dierich, Wolfgang; „Kampfgeschwader 55 „Greif““; a.a.O. S. 474

⁷⁷⁰ siehe Kapitel 34

⁷⁷¹ Dierich, Wolfgang; „Kampfgeschwader 55 „Greif““; a.a.O. S. 36 – 39

⁷⁷² 53°23'20"N 16°06'15"E

⁷⁷³ 49°10'40"N 16°40'00"E

⁷⁷⁴ BA/MA RL 6/155 Luftwaffenatlas Luftgaukommando VII München Verzeichnis der baulichen Anlagen der Luftwaffe

⁷⁷⁵ Entwurf einer Chronik des Fliegerhorstes Neuburg, vermutlich nach Angaben im KTB Luftgaukommando VII

Diese Tatsache blieb den Westalliierten nicht verborgen und so stand der Fliegerhorst auch auf der Liste der Primärziele der mission 935 der 8th U.S.A.A.F.: 66 Boeing B-17 „Flying Fortress“ der 3rd Air Division warfen 179,20 tons über dem Ziel ab⁸²⁸. Diesmal lagen schwere Treffer auch im Bereich der Start- und Landebahn und der Rollwege.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs sollte der Fliegerhorst zunächst als Basis für einen Bomberverband der 9th U.S.A.A.F. ausgebaut werden, aber bereits im November 1945 wurde er aus den US-Planungen gestrichen.

Im Dezember 1954 entschied die NATO, den ehemaligen Fliegerhorst als DOB für NATO-earmarked-units der USAF auszubauen. Im April 1955 begann der Ausbau nach NATO-Kriterien. Am 23. April 1958 gab die USAFE den Platz auf und an die deutschen Behörden zurück.

1960/61 erfolgte der Ausbau des Fliegerhorstes Neuburg-Zell mit seinem abgesetzten Unterkunftsbereich, der heutigen Wilhelm-Frankl-Kaserne. Am 05. Mai 1961 wurde das Jagdgeschwader 74, damals das einzige Allwetterjagdgeschwader der Luftwaffe, in Dienst gestellt. Dieses Geschwader, heute „Taktisches Luftwaffengeschwader 74“, ist immer noch Nutzer des Fliegerhorstes und fliegt inzwischen das vierte Flugzeugmuster.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0805 Neuburg: Dieser Ausschnitt bietet noch einmal eine Übersicht über den Fliegerhorst und die mit ihm im Zusammenhang stehenden Anlagen mit den Auflockerungsbereichen im Westen und Norden. Erstmals im Verlauf des Bildfluges wurde auch das Waldgebiet zwischen Zell und der Luftwaffenmunitionsanstalt Weichering etwas weiter im Osten fotografiert.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0806 Neuburg: Erneut eine Vergrößerung des Geländes ostwärts Marienheim (die schwarzen parallel verlaufenden Streifen sind leider Fehler im Film).

⁸²⁸ Freeman, Roger A.: „The Mighty Eighth War Diary“; a.a.O.; S. 484

45. Oberpfaffenhofen

BLATT NR. 83

DEUTSCHLAND

OBERPFAFFENHOFEN

FLUGPLATZ

Koordinaten:

48° 05' 00" N

Höhe: 580 m

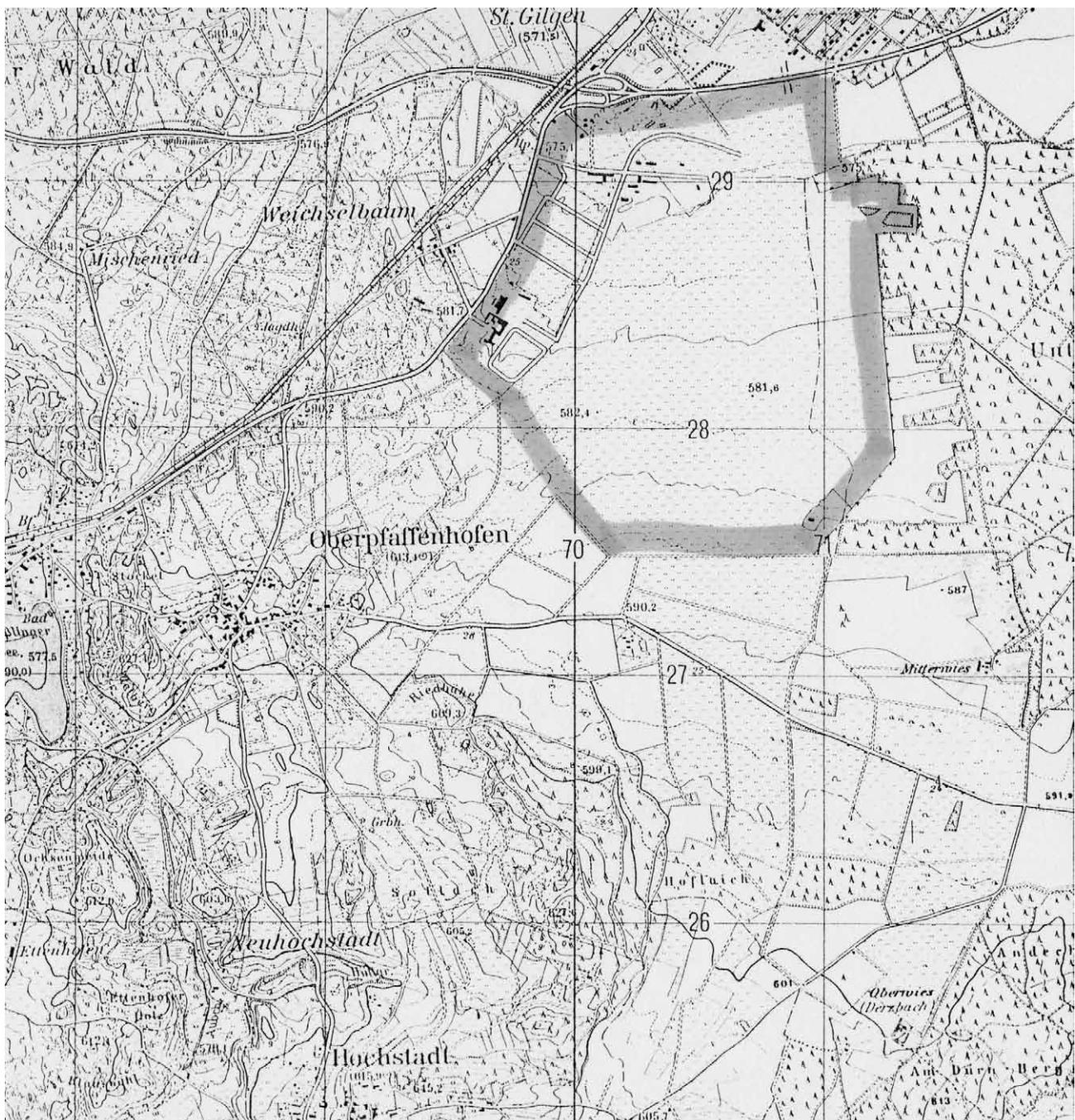
11° 17' 25" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 154

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

22,5 Kilometer westsüdwestlich von MÜNCHEN; 2,0 Kilometer ostnordostwärts von OBERPFAFFENHOFEN. Der Flugplatz befindet sich unmittelbar westlich des UNTERBRUNNER HOLZ Waldes und 1,2 Kilometer südostwärts der Eisenbahnstrecke MÜNCHEN / WESSLING, die in Richtung Nordost / Südwest verläuft. Der AMMERSEE befindet sich 16,1 Kilometer im Südwesten.



0834 Oberpfaffenhofen: Von den Anlagen des Industrieflugplatzes Oberpfaffenhofen ist hier auf diesem Ausschnitt eines Messtischblattes außer dem Außenzaun und einigen Straßen wenig zu sehen.

Hindernisse:

Norden : Flugplatzgebäude

Osten : Zusammengesetzte Flugzeugschutzbauten 370 Meter innerhalb des Rollfeldes. Flugplatzgebäude am Platz-rand und dahinter Wälder.

Südosten : Innerer Anflugmarkierungssender 90 Meter innerhalb des Rollfeldes.

Westen : Wasserturm und Gebäude außerhalb des Platzrandes, dahinter Wälder.

Nordwesten : Eisenbahnstrecke 1,2 Kilometer entfernt.

Ausmaße:

1.370 Meter Nordost / Südwest. 1.370 Meter Nordwest / Südost. In der Hauptsache sechseckig in der Form.

Startbahnen:

Eine in Richtung Nordost / Südwest, 870 Meter lang, in der Nordostecke beginnend. Eine Wartungsfläche erstreckt sich von einer der Flugzeughallen an der Nordostecke aus in das Rollfeld hinein.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0835 Oberpfaffenhofen: Die nach Norden ausgerichteten zusammengesetzten Luftaufnahmen vom 25. April 1945 lassen erkennen, dass der Flugplatz mehrfach schwer angegriffen wurde. Die Flugzeug- und die Endmontagehallen sind alle mehr oder minder schwer getroffen worden, nur die beiden Bogenbinderhallen über den Verzurrpunkten der Waffen-Justierstände in der Nordostecke am Wald sind unbeschädigt.

47. Oettingen

BLATT NR. 85

DEUTSCHLAND

OETTINGEN

LANDEPLATZ

Koordinaten:

48° 55' 30" N

Höhe: 430 m

10° 32' 20" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 140

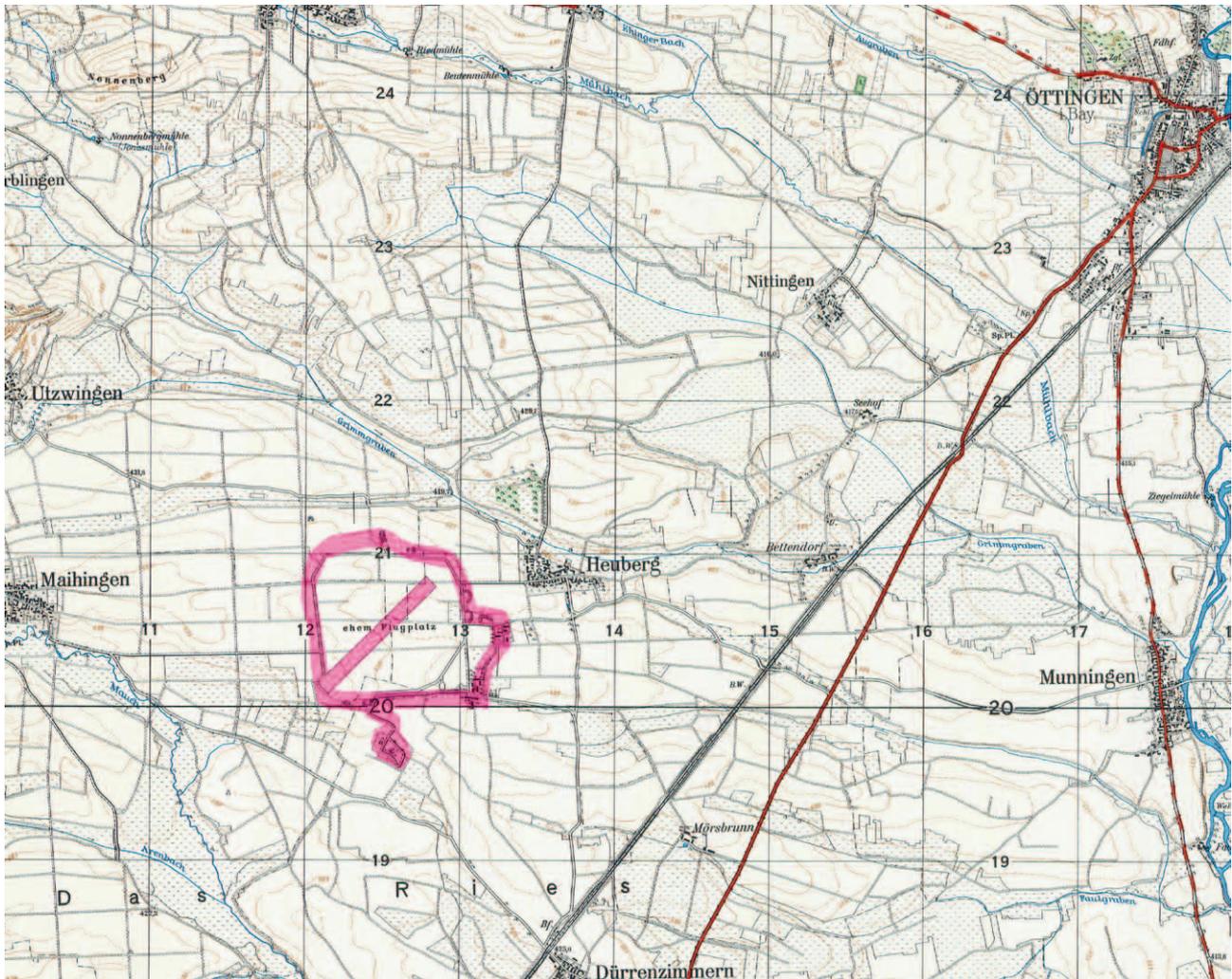
Örtliche Lage und Bezugspunkte:

Etwa 64 km südwestlich von NÜRNBERG. 9 km nordnordostwärts von NÖRDLINGEN; 5,6 km südwestlich von OETTINGEN und 1,2 km südwestlich des Dorfes HEUBERG. Die Eisenbahnstrecke NÖRDLINGEN / OETTINGEN verläuft etwa 2 km südostwärts des Landeplatzes in Richtung Nordost/Südwest und sollte einen guten Bezugspunkt ergeben.

Hindernisse: Befindet sich in offenem Gelände.

Ausmaße: 915 m Nord-Süd, 915 Ost-West. Quadratisch.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 920 x 900 m angegeben. In der Karte 2 ist eine Platzgröße von 1.000 x 1.000 m eingetragen.)



0850 Oettingen: Der ehemaligen Einsatzhafen Oettingen ist auch heute immer noch durch die Überreste der Start- und Landebahn und der Rollfeldringstraße gut auf Karten und aus der Luft zu erkennen.

Startbahnen:

Ein bearbeiteter Streifen von 960 m Länge, der in Richtung Nordost / Südwest verläuft, mit einer Startplatte am nördlichen Ende. Eine Ringstraße umschließt das Rollfeld.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Startbahn von 970 x 60 m angegeben. In der Karte 2 ist eine Startbahn von 970 x 80 m eingetragen.)

Anlagen:

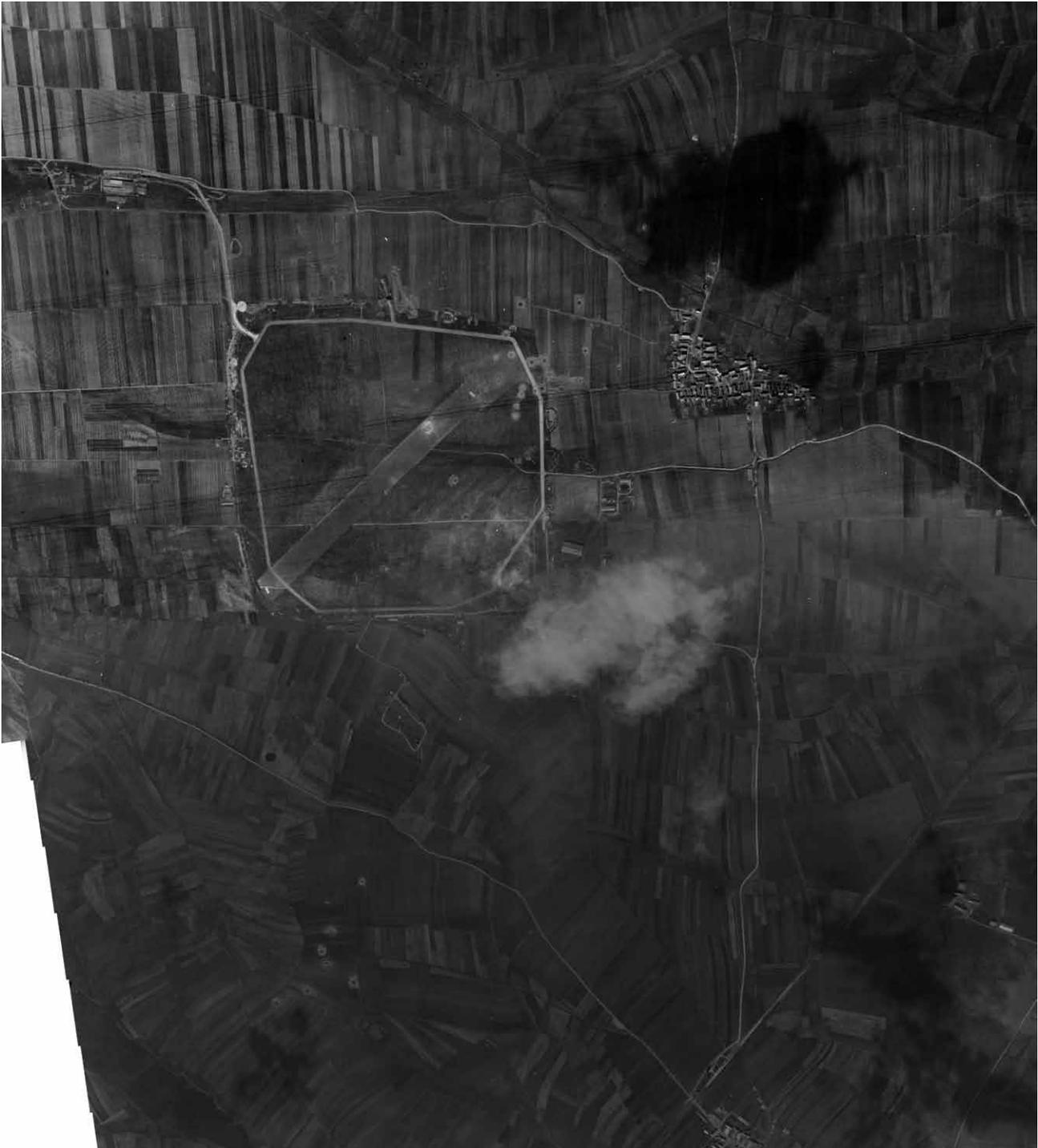
(e) Munition:

Ein Munitionslager befindet sich einige hundert Meter entfernt vom Südrand des Rollfeldes, mit dem es durch eine Betonstraße verbunden ist.

MG-Justierstand außerhalb des Nordrandes.

(g) Unterbringung:

Eine Anzahl kleinerer Gebäude stehen außerhalb der Südostecke. Eine kleine Barackengruppe befindet sich außerhalb der Mitte des Ostrand.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0851 Oettingen: Die Luftbilder, die zu dieser Übersicht zusammengefügt wurden, stammen vom 08. April 1945. Leider ist ein kleiner Teil mit wichtigen Anlagen des Einsatzhafens durch eine Wolke verdeckt. Im Osten der Nordostecke des Platzes sind die Häuser von Heuberg zu sehen, am unteren Bildrand der Bahnhof von Dürrenzimmern.

50. Penzing

Blatt Nr.: 61 B

DEUTSCHLAND

PENZING

LANDEPLATZ

(im westalliierten Original: LANDSBERG/EAST)

Koordinaten:

48° 04' 20" N

Höhe:

10° 57' 10" E

ca. 620 Meter

Bezugskarten:

GSGS 4416 Central Europe 1 : 100 000 Blatt Nr. X.5.

GSGS 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt Nr. 154

GSGS 4346 Germany 1 : 250 000 Blatt Nr. M.49.

Gitternetzbezugspunkt: WY 391464



0903 Penzing: Am westlichen Bildrand dieses Messtischblattausschnittes sind bei der Ortschaft Penzing die Gebäude im Osten des Fliegerhorstes Landsberg/Lech, besonders das Befehlsgebäude und die Hallen I und II zu sehen. Das Gelände, auf dem der Silberplatz Penzing angelegt werden sollte, befand sich im Südosten des Ortes zwischen dem Kieswerk und den Waldrändern.

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

5,6 km ostnordostwärts von LANDSBERG. 1,6 km ostsüdostwärts von PENZING. Die Bahnstrecke MÜNCHEN-
BUCHLOE 3,2 km im Norden und der AMMERSEE 12,1 km im Osten sollten Orientierungspunkte ergeben.

Hindernisse:

Norden: Eine in Richtung Ost – West verlaufende Hochspannungsleitung ca. 400 m vom Platzrand.

Osten: Wälder und ansteigender Boden.

Süden: Wälder und ansteigender Boden.

Ausmaße:

1.050 m Ostnordost/Westsüdwest. 870 m Nordnordwest/Südsüdost. Längste Rollstrecke 1.420 m in Richtung
Westnordwest/Ostsüdost. Dreieckige Form.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 2 ist eine Platzgröße von 1.050 x 870 m eingetragen.)



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0904 Penzing: Auf diesem Luftbild vom 25. April 1945 ist der Bereich des Platzes und seine Umgebung bis zur Straße Landsberg – Schöffelding zu sehen und zeigt einige interessante Einzelheiten: Am Westrand das Ostende der Start- und Landebahn des Fliegerhorstes, an der Straße nach Schwifting zwei Barackenlager und von dieser Straße zweigt im Süden ein neu angelegter Rollweg nach Osten ab, der auf das „Viehweide“ genannt Wiesengelände im Wald führt. Am Nordende dieser Lichtung sind zwei parallele Schießstände mit massiven Geschosfangbauten zu sehen.

56. Scheppach-Autobahn

BLATT NR. 6E

DEUTSCHLAND

AUTOBAHN / SIEBEN
(Bereich AUGSBURG)

Koordinaten:

48° 24' 50" N

Höhe: 518 m

10° 29' 00" E

(Ergänzung des Verfassers: tatsächlich befindet sich die Mitte des ausgebauten Autobahnabschnittes bei:
48° 24' 41" N 10° 28' 55" E)

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4416 Central Europe 1 : 100 000 Blatt W.5

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 147

G.S.G.S. 4346 Germany 1 : 250 000 Blatt M.49

Planquadratangabe : WY.029829

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

32,2 Kilometer westnordwestlich des Flugplatzes AUGSBURG mit dem Mittelpunkt ungefähr 0,8 Kilometer westlich vom SCHEPPACHER FORST.

Ausmaße: Mindestens 1.830 Meter Ost / West zur Nutzung vorbereitet (20.04.1945)

Auflockerung : Im SCHEPPACHER FORST

Bemerkungen:

Als der Platz am 20.04.1945 erstmals fotografiert wurde, war dieses Autobahnstück als Landestreifen vorbereitet. Er wurde am 25.04.1945 durch Strahlflugzeuge benutzt.

Foto (20.04.1945)

A.I.2.(b)

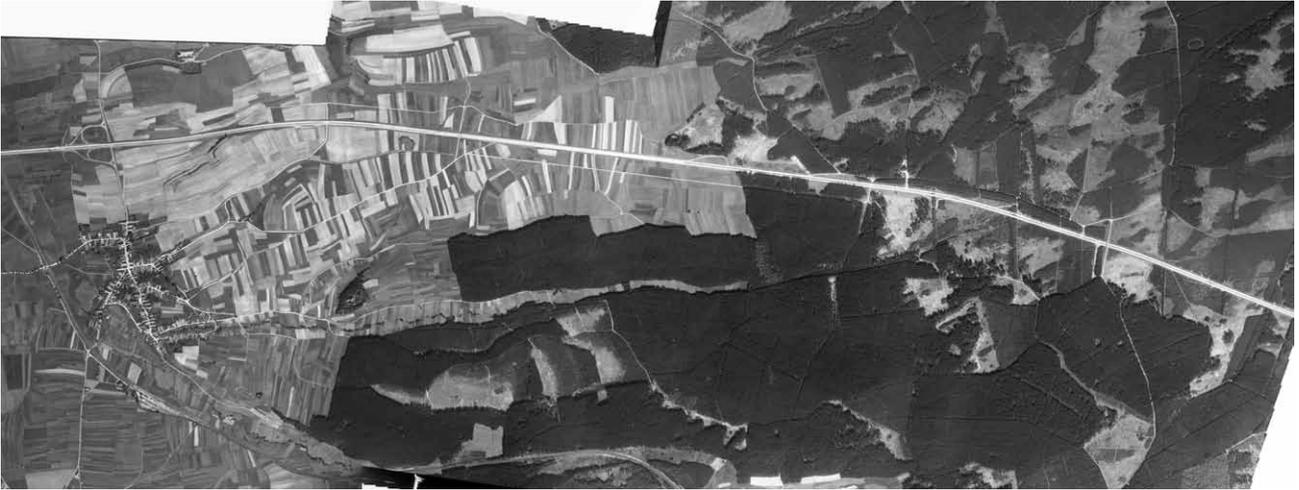
(D. of I.(R))

Stand : 01.05.1945

Ergänzende Angaben:

Im Rahmen der Verlagerung wichtiger Produktions- und Endmontage-Anlagen der Flugzeugindustrie ließ die Messerschmitt AG Augsburg Ende 1944 im Scheppacher Forst auf der Nordseite der Autobahn für die Firma „**Kuno AG Werk I Burgau**“ eine Taktstraße zur Endmontage des Strahlflugzeugs Messerschmitt Me 262 einrichten. Der Tarnname des Werks lautete „**Kiesweg I**“⁸⁹⁰. Im Gegensatz zum bereits behandelten Waldwerk „Gerätebau Leipzig“ fand in „Kiesweg I“ kein Einflugbetrieb statt. Auf der ehemaligen Reichsautobahn Stuttgart-München (heute BAB 8) begann etwa 2 km ostwärts der Ausfahrt Burgau auf der Hochfläche der Abschnitt, bei dem der Mittelstreifen zubetoniert worden war. Von hier starteten die fertiggestellten Flugzeuge zu ihrem Erstflug. Die Landung erfolgte dann meist in Leipzig, wo auch die weiteren vor einer Abnahme durch die BAL eventuell erforderlichen Flüge durchgeführt wurden.

⁸⁹⁰ Fertigungs- und Lieferantenübersicht 8-262; a.a.O.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0916 Scheppach-Autobahn: Dieses aus mehreren am 29. August 1945 aufgenommenen Luftbildern zusammengesetzte Bild zeigt die Gesamtstrecke der Autobahn von der Eisenbahnbrücke am Burgauer See bis kurz vor die langgezogene Kurve in Gefälle vor Zusmarshausen.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0917 Scheppach-Autobahn: Dieser Ausschnitt zeigt den Bereich der Endmontagestrecke der Firma „Kuno AG Werk I“, die den Decknamen „Kiesweg I“ trug. Teile der Bauten wie die große „Einflughalle“ (in der Bildmitte das helle schrägstehende Rechteck) waren bereits abgerissen worden. Andere sind bei genaueren Hinsehen noch zu erkennen.

57. Schleißheim

BLATT NR. 95

DEUTSCHLAND

SCHLEISSHEIM

FLUGPLATZ

Koordinaten:

48° 14' 25" N

Höhe: 485 m

11° 33' 40" E

Bezugskarten:

GSGS 4416 Central Europe 1:10 000 Blatt X 6

GSGS 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 155

GSGS 4346 Germany 1 : 250 000 Blatt M 49

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

11,3 km nördlich von MÜNCHEN und unmittelbar südlich des Schlosses OBERSCHLEISSHEIM.

Hindernisse:

Nord: Flugplatzgebäude, Schloss und dahinter Dorf OBERSCHLEISSHEIM.

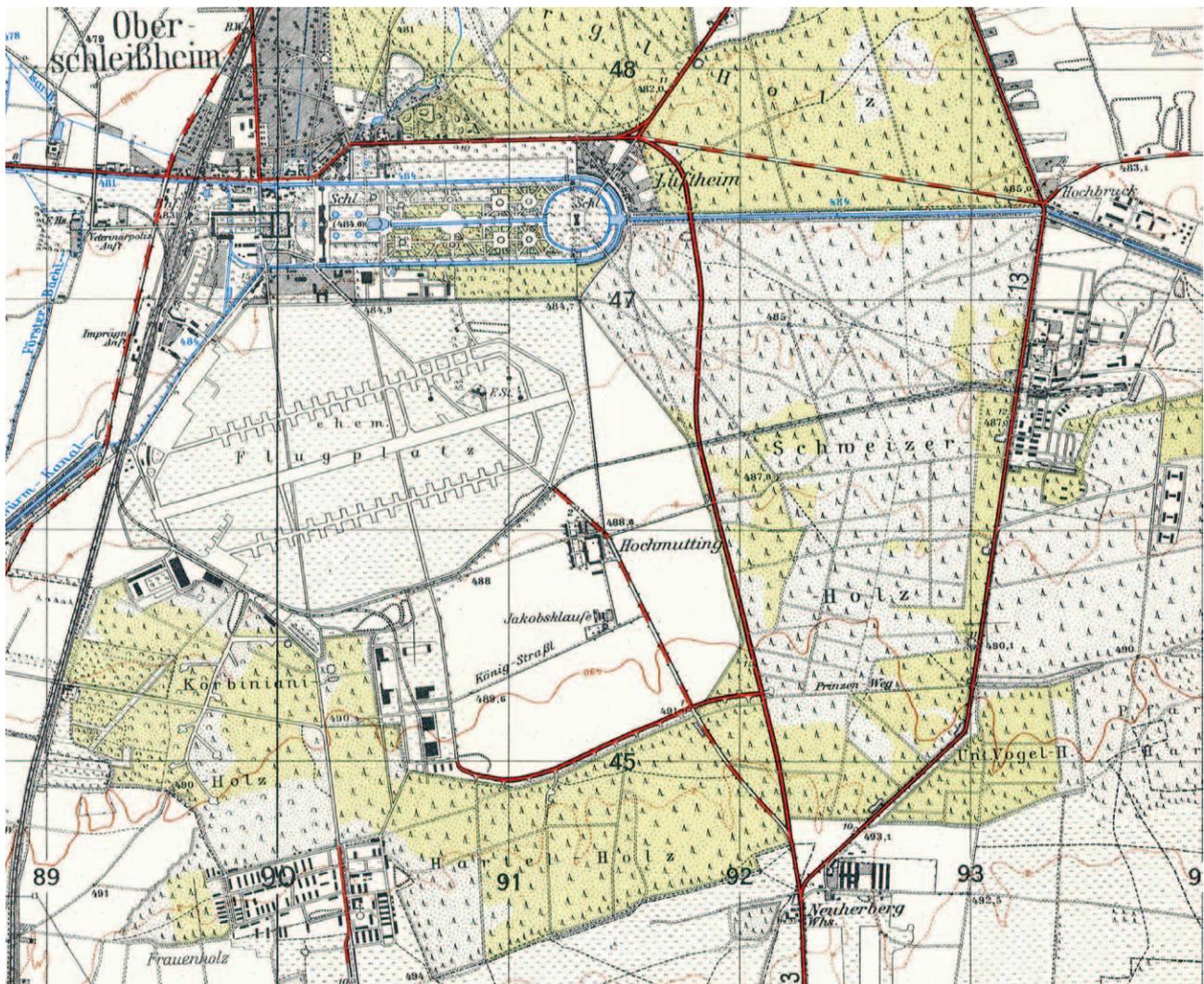
Nordost und Ost: Wälder innerhalb einer Entfernung von 800 m vom Platzrand.

Süd: Flugplatzgebäude

Südwest: Hochspannungskabel 1,6 km vom Platzrand

West: Bahnlinie (elektrifiziert) außerhalb des Platzrandes

Ausmaße: 1.465 m Ost / West 1.325 m Nord / Süd



0946 Schleißheim: Das Messtischblatt zeigt den Stand des Ausbaus der Anlagen des Fliegerhorstes zu Beginn der 50-er Jahre einschließlich der durch US-Pioniere gebauten Start- und Landebahn und der Abstellplätze an der Ringstraße.

Am 10. Dezember 1944 morgens um 06.45 Uhr verließ der Transportzug mit den Bodenteilen Stab/NJG 6 den Fliegerhorst zur Durchführung der befohlenen Verlegung nach Kitzingen⁹²⁵. Danach blieb es bis auf gelegentliche Schul- und Einsatzflüge der Schulstaffel in Schleißheim ruhig. Nur die am Platz abgestellten Reserveflugzeuge des Geschwaders vermehrten sich so stark, dass die 7. Jagddivision am 05. Januar 1945 telefonisch befehlen musste, dass höchstens 70 Flugzeuge abgestellt werden dürften⁹²⁶.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

0955 Schleißheim: Anders sieht es da schon auf den Bildern vom 25. April 1945 aus. Einige Bombenladungen waren mit mehr oder weniger guter Trefferlage über dem Fliegerhorst niedergegangen. Diese Zusammenfassung zeigt den Gesamtbereich einschließlich des Schlossparks und des Barackenlagers in Frauenholz.

⁹²⁵ Kock, Werner; „Das Kriegstagebuch des Nachtjagdgeschwaders 6“; a.a.O.; S. 190/91

⁹²⁶ Kock, Werner; „Das Kriegstagebuch des Nachtjagdgeschwaders 6“; a.a.O.; S. 217

Flugplätze der Luftwaffe 1934-45 und was davon übrigblieb

Band 9 – Bayern, Luftgau VII München

Details zum Buch

Autor:	Jürgen Zapf
Hardcover:	552 Seiten, Großformat DIN A4
Verlag:	VDM Verlag
Sprache:	Deutsch
ISBN-13:	978-3-86619-093-1

Bezugsquellen

VDM Verlag:	noch nicht verfügbar
amazon.de:	noch nicht verfügbar

Diese Zusammenfassung wurde mit Wissen und Billigung des VDM Verlags gestaltet und veröffentlicht. Übernahmen jeder Art, Übersetzung, sowie Veränderung und Verbreitung bedürfen der ausdrücklichen Zustimmung des Autors. Bitte verwenden Sie für eine Verbreitung, soweit möglich, eine Referenz auf die Internetpräsenz des Autors (<http://www.flugplaetze-der-luftwaffe.de>) oder des Verlags (<http://www.vdmedien.com/>).

Copyright © Jürgen Zapf