

Der Fliegerhorst 1935 bis in die heutige Zeit

Von Dr. G. Neumeier

Spätestens mit der Wiedereinführung der allgemeinen Wehrpflicht durch das Wehrgesetz vom 16. März 1935 begannen im nationalsozialistischen Deutschen Reich die Vorbereitungen auf den Krieg. Seit 1936 verstärkten sich die ökonomischen Kriegsvorbereitungen im Rahmen des sog. Vierjahresplans. Ab dem Februar 1935 kam es zum unverdeckten Aufbau der Luftwaffe, die bis zu diesem Zeitpunkt in ersten Anfängen bereits geheim aufgestellt worden war. Die Vorstellung der Luftwaffe als Teil der Wehrmacht durch Hitler und Göring beinhaltete auch Planungen zur Gründung von Luftwaffenschulen. Der nachfolgende Artikel ist der achte Beitrag der Serie „75 Jahre Stadterhebung Fürstenfeldbruck“. Die Serie beleuchtet in insgesamt zehn Folgen typische Meilensteine der Entwicklung Fürstenfeldbrucks seit dem Jahr 1935.

Standortwahl und Anfänge

Wesentliche Gründe für die Standortwahl Fürstenfeldbrucks waren die ideale geologische und geographische Beschaffenheit. Zudem nutzte man das Gelände der Hasenheide zwischen Fürstenfeldbruck und Maisach schon in den frühen 1930er Jahren für Flugsportveranstaltungen und Flugvorführungen, 1934 wurde hier als Zweigschule der Fliegerschule Schleißheim eine Segelflugsportschule gegründet, die im selben Jahr einen ersten öffentlichen Flugtag abhielt. Ebenfalls im Jahr 1934 kamen im Maisacher Bräuhaus Vertreter der Deutschen Luftverkehrs- und Handels AG Berlin (Delhag), eine Tarnfirma des Reichsluftfahrtministeriums, sowie Maisacher Grundeigentümer zusammen, die Delhag wollte einen Notlandeplatz errichten und Ende des Jahres wurden Mietverträge über die Dauer von 10 Jahren abgeschlossen, manche Grundstückseigentümer wurden enteignet. Mit der Verkündung der Wehrhoheit 1935 entfiel jedoch die Tarnung für die geplanten Baumaßnahmen und im September 1935 informierte ein Vertreter des Luftamts München die Grundeigentümer von der beabsichtigten militärischen Nutzung des Geländes, welches nun der Staat übernahm. Nach der Absicht der Planer sollte der zu errichtende Fliegerhorst die Fliegerschule des Deutschen Reiches werden.

NS-Zeit

Bereits im Oktober 1936 konnte das Richtfest, bei dem auch Gauleiter Adolf Wagner anwesend war, der ersten Luftkriegsschule des Luftkreiskommandos 5 (München) begangen werden. Im April 1937 bezog die Truppe mit ca. 300 Personen den Fliegerhorst, am 1. Oktober 1937 wurde die Luftkriegsschule Fürstenfeldbruck als vierte Luftkriegsschule des Deutschen Reiches nach Dresden-Klotzsch, Berlin-Gatow und Wildpark-Werder in Dienst genommen. Die Luftkriegsschule gehörte zu den militärischen Prestigeobjekten in Bayern und der Fliegerhorst war Teil eines Rings

von Flugplätzen um München herum, hierzu zählten die Militärflugplätze Schleißheim und Manching sowie Erding, Neubiberg, Oberpfaffenhofen, Landsberg, Kaufbeuren, Lagerlechfeld und Memmingen. Die Gesamtbaukosten für die Start- und Landebahn, die Flugzeughallen und andere Infrastruktureinrichtungen wie Unterrichts- und Unterakunftsgebäude betragen ca. 35 – 40 Millionen Reichsmark, etwa 1800 – 2000 Arbeiter waren an dem Bau beteiligt. Die Luftkriegsschulen waren Orte der Propaganda und hatten eine hochgradig ideologisch-politische Bedeutung, die HJ stattete dem Fliegerhorst Fürstenfeldbruck Besuche ab, außerdem wurden von hier aus neue Soldaten angeworben. Von 1937 bis 1945 war in Fürstenfeldbruck die Luftkriegsschule 4 stationiert, von November 1939 bis Oktober 1940 wurde sie zwischenzeitlich nach Neuhausen/Königsberg verlegt, sie diente ausschließlich der Ausbildung des Offiziersnachwuchses, die Offiziere absolvierten hier ihre drei- bis viermonatige militärische Grundausbildung, im Oktober 1944 endete die fliegerische Ausbildung. In den letzten Kriegsmonaten diente der Flugplatz als Einsatzflughafen der Luftverteidigung. Fliegerhorst bzw. Luftkriegsschule waren integraler Teil der nationalsozialistischen Kriegsmaschinerie. Die Stadt gewährte für das Baugelände der Offiziers- und Beamtensiedlung einen Preisnachlass, bezuschusste die Elektrizitäts- und die Wasserversorgung und überließ dem Fliegerhorst unentgeltlich ein Gelände für den Bau eines Schwimmbades. Das Verhältnis der Bevölkerung zu den Angehörigen des Fliegerhorstes war nicht uneingeschränkt positiv. In der Nähe des Flugplatzes befand sich in der NS-Zeit ein Zwangsarbeiterlager. Der Fliegerhorst wurde am 9. April 1945 bombardiert und teilweise zerstört.

Die Zeit der Amerikaner

Ab dem 29. April 1945, dem Tag des Einmarsches der amerikanischen Armee in Fürstenfeldbruck und damit der hier erfolgten Beendigung des Zweiten Weltkrieges, wurde der Fliegerhorst von der US-Luftwaffe als Einsatzflughafen genutzt. Die amerikanische Armee besetzte Privatwohnungen bzw. einzelne Siedlungskomplexe in der Nähe des Flughafens, beispielsweise die Werftsiedlung sowie Wohnungen an der Fichtenstraße, an der Polzstraße und am Tulpenfeld. Bereits im Jahr 1946 waren wieder über 1400 deutsche Zivilisten am Fliegerhorst beschäftigt, die amerikanische Air Force wurde so zu einem großen Arbeitgeber, dessen Bedeutung im Verlauf der nächsten Jahre noch anstieg, denn im Jahr 1950 beschäftigte sie ca. 2000 Zivilisten zum Unterhalt der Einrichtungen auf dem Fliegerhorst.

Die amerikanischen Streitkräfte bauten in der Nachkriegszeit aufgrund des beginnenden Ost-West-Konflikts die Startbahnen aus. In dieser Zeit wurde der Militärflughafen erheblich ausgebaut. Die Nachkriegszeit und die Koreakrise im Jahr 1950 führten zu einem ständigen Wechsel der hier stationierten Einheiten. Die Errichtung eines Kommandos der Schulen der amerikanischen Streitkräfte in Europa Anfang der 1950er Jahre spiegelte die wachsende Bedeutung des Luftwaffenstützpunktes Fürstenfeldbruck wider.

Ab dem Jahr 1953 wurde der Fliegerhorst durch das Mutual Defense Assistance Program (MDAP) ein bedeutendes Ausbildungszentrum sowohl für die USA als auch für verbündete Staaten innerhalb und außerhalb der NATO. Die amerikanischen Streitkräfte leisteten militärische Hilfe in Form von Ausbildung und Material. Die im November 1953 erfolgte Aufstellung einer Fliegerausbildungsgruppe (7330th Training Group) begann im April 1954 mit der Ausbildung ihrer Flugzeugführer. Piloten aus den USA, Belgien, Dänemark, Griechenland, Italien, Niederlande, Norwegen, Pakistan, Portugal, Spanien, der Türkei und Großbritanniens erhielten in

Fürstenfeldbruck ihre Ausbildung. Der amerikanische Luftwaffenstützpunkt war auch ein Symbol für die deutsch-amerikanische Zusammenarbeit im zivilen Bereich. In Fürstenfeldbruck bauten und betrieben Amerikaner und Deutsche erstmals gemeinsam Segelflugzeuge, es gab Schul- und Freizeitangebote, und die amerikanischen Streitkräfte veranlassten in Kooperation mit der Stadt den Bau von neuen Wohnungen an der Zenetti-, der Maisacher- und der Augsburgstraße.

Unter deutscher Obhut

Mit dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zur NATO im Jahr 1955 und der damit wachsenden nationalen Souveränität der BRD begann auch eine neue Phase für den Fliegerhorst Fürstenfeldbruck. Der am Ende dieses Jahres beginnende Aufbau einer Flugzeugführerschule der Bundeswehr mündete 1957 schließlich in die vollständige Übergabe an die bundesdeutsche Luftwaffe durch den ersten Inspekteur General Kammhuber, auch danach war noch ein amerikanischer Beratungsstab in Fürstenfeldbruck stationiert. Durch den ab 1956 vollzogenen Aufbau der Flugzeugführerschule B kann Fürstenfeldbruck als „Wiege der Luftwaffe“ in der BRD bezeichnet werden, der erste fliegerische Lehrgang begann im Mai 1956.

Der Flugplatz Fürstenfeldbruck war einer der ersten, der der bundesdeutschen Luftwaffe übergeben wurde und diente auch als Vorbild für andere Militärflughäfen. Bereits seit 1954/55 waren in den Lehrmittelstellen der Luftwaffe luftwaffeneigentliche Lehr-, Ausbildungs- und Unterrichtsmaterialien in den Abteilungen, Elektronik, Mechanik sowie Grafik/Druck- und Bildtechnik hergestellt worden. Im Jahr 1957 wurde die Schule für Wehrgeophysik eingerichtet, zwei Jahre später nahm das Flugmedizinische Institut der Luftwaffe seine Arbeit auf, hier wurden Forschung und Praxis der Luft- und Raumfahrtmedizin erprobt. Im März 1964 wurde die 1958 gebildete Waffenschule der Luftwaffe (WaSLw 50) von Erding nach Fürstenfeldbruck verlegt und die Flugzeugführerschule B in diesen Verband eingegliedert.

Zudem vollzog sich seit 1964 die Ausbildung des Luftbildpersonals der Bundeswehr in den Bereichen Luftbildauswertung, Fotografie sowie Bildgerätemechanik und – elektronik in Fürstenfeldbruck. 1970 rüstete die bundesdeutsche Luftwaffe auf das neue Flugzeugmuster F-4 „Phantom“ um, in Fürstenfeldbruck erfolgte die Grundausbildung für Kampfbeobachter. Aufgrund des Feuergefechtes zwischen den Entführern der israelischen Olympiamannschaft und der Polizei auf dem Gelände des Flughafens am 6. September 1972 ging der Name von Fürstenfeldbruck und seines Fliegerhorstes durch die Weltpresse. Anfang der 1970er Jahre zog die Offizierschule der Luftwaffe von Neubiberg nach Fürstenfeldbruck um. In der neuen Offizierschule vollzog sich die Ausbildung aller NATO-Luftstreitkräfte. Seit der Überlassung des Flughafens durch die amerikanischen Streitkräfte in der Mitte der 1950er Jahre hat die Bundeswehr den Standort Fürstenfeldbruck Stück für Stück ausgebaut.

Die friedlichen Revolutionen in der DDR und anderen mittel- und osteuropäischen Staaten 1989/90 zog die Vereinigung der beiden deutschen Teilstaaten sowie die Auflösung des Warschauer Paktes nach sich. Die darauf folgende Reduzierung der Bundeswehr hatte auch Folgen für den Luftwaffenstützpunkt Fürstenfeldbruck, so zog 1994 nach einer diesbezüglichen Entscheidung des Verteidigungsministeriums das Jagdbombergeschwader ab. Bereits in einer Sondersitzung des Stadtrates im Juni 1991 sprach sich das kommunale Gremium gegen eine zivile Nutzung des Flugplatzes und für den Erhalt des Militärstandortes mit reduzierter Nutzung aus.

Das Ende militärischer Nutzung

Die Luftwaffe zog sich seither nach und nach zurück und im Jahr 2005 landeten die beiden letzten Militärmaschinen. Heute befinden sich hier noch einige Dienststellen der Bundeswehr, wie beispielsweise die Offizierschule, das Kommando der 1. Luftwaffendivision, das Flugmedizinische Institut, das Sanitäts- und Kraftausbildungszentrum, der Sektor für Informationstechnik und das Amt für Geoinformationswissenschaften. Seit kurzem gehört ca. die Hälfte des Areals der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA). Für die Stadt spielte der Militärflugplatz als Wirtschaftsfaktor und großer Arbeitgeber eine große Rolle, das Verhältnis der Bundeswehr zur Stadt und seinen Einwohnern konnte insgesamt als gut bezeichnet werden, auch wenn es Proteste gegen den Fluglärm und gegen Enteignungen in den fünfziger Jahren gegeben hat.