

# Teil 1 – Beschreibung der Infrastruktur

## Militärflugplätze – eine Begriffsbestimmung

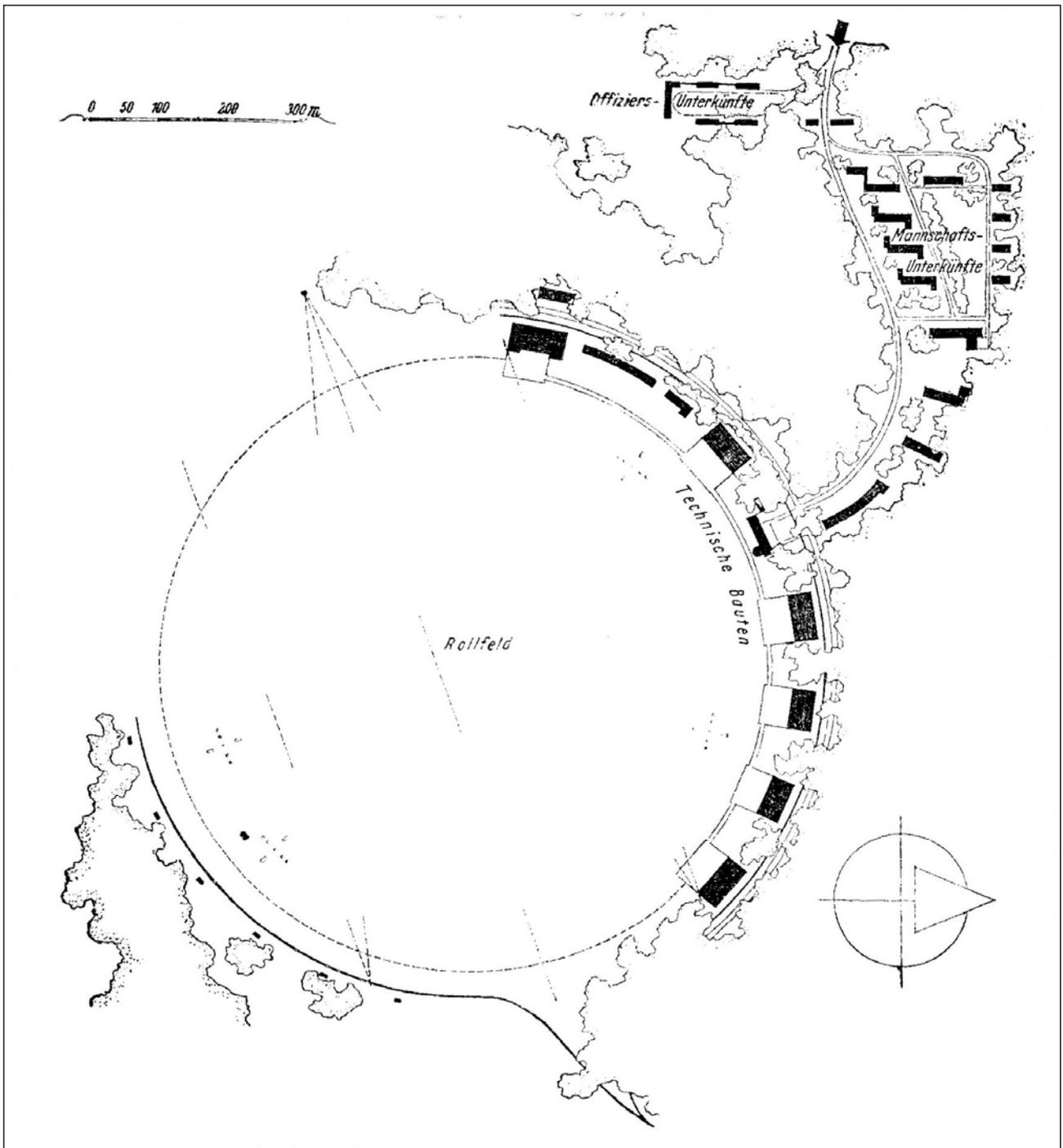
Mit dem Begriff Flugplatz verbindet sich im allgemeinen Sprachgebrauch eine Land- oder Wasserfläche, auf der Luftfahrzeuge starten und landen können. Das schließt meist auch die Bebauung mit Kontrollturm (Tower) und Hallen zur Wartung und Unterbringung der Luftfahrzeuge mit ein. Schwieriger, wenn nicht ganz unverständlich sind für den Laien die zahlreichen Begriffe im Zusammenhang mit der militärischen Nutzung von Flugplätzen. Im Folgenden soll ein Überblick zur Entwicklung des Flugplatzbegriffes im Militärwesen der DDR gegeben werden.

Den ersten Luftfahrern genügte für ihre Ballonaufstiege eine einfache Wiese, eine auch heute noch gängige Praxis bei Ballonfahrern. Die ab 1880 entstandene militärische Luftschiffertruppe benötigte bereits für die Lagerung und Vorbereitung ihrer Technik an den Start- und Landeplätzen sogenannte Ballonhallen. Folgerichtig wurden diese Gebäude am Rand von bestehenden Exerzier- und Paradeplätzen (z. B. Tempelhofer Feld in Berlin) errichtet. Auch die ersten Motorflieger nutzten solche Plätze für ihre ersten Sprünge und Vorführungen. Vor dem 1. Weltkrieg fanden vor allem in größeren Städten Flugveranstaltungen auf Exerzierplätzen oder Pferderennbahnen statt. Der rasch zunehmende Einsatz von Motorflugzeugen erforderte aber die Schaffung spezieller Flugplätze, an denen sich auch die für Montage, Betrieb und Wartung der Maschinen notwendigen Gebäude befinden sollten. Eine Übersicht von 1914 zählt 31 Flugplätze und Flugfelder, weitere 14

Militärflugplätze sowie ein 37 Orte umfassendes „Verzeichnis der Landegelände mit Schuppen in Deutschland“. [3]

Die Entwicklung der Militärluftfahrt im 1. Weltkrieg, vor allem die umfangreichen Flugzeugparks erforderten den Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur. Neben Flugzeughallen, Motorenprüfständen und Materiallagern mussten fliegendes und technisches Personal untergebracht und versorgt werden. Im Auftrag des Militär-Bauamtes des preußischen Heeres entstanden Typenprojekte für Flugzeug- und Werfthallen, Prüfstände sowie Unterkünfte, die an den Fliegerstationen (Flugplätzen) des Heimatheeres meist nach einem einheitlichen Schema halbkreisförmig angelegt wurden.

Diese Erfahrungen flossen ab 1933 auch in Planungen der Bauverwaltung zur Anlage der Flugplätze für den zunächst getarnten Aufbau der Luftwaffe ein. Der Fliegerhorst war in Funktionsbereiche aufgeteilt. Wesentlicher Bestandteil des Fliegerhorstes war das Rollfeld mit einem Durchmesser von 1.000 m. [4] Die ursprünglich nur gewalzten Rasenflächen wurden mit zunehmender Masse der Flugzeuge und aufgrund witterungsbedingter Einschränkungen ab Ende der 1930er Jahre mit befestigten Decken versehen. Direkt am Rollfeld befanden sich im Halbrund die Flugzeughallen, die Werfthalle, Startgebäude, Triebwerksprüfstand und Tankeinrichtungen. Daran schlossen sich der Kfz-Bereich mit Garagen und Werkstätten sowie die Materiallager an. Am weitesten vom Flugfeld entfernt befand sich der



Lageplan eines Flughafens<sup>[5]</sup>

Unterkunftsbereich, der aus Unterkunfts-, Schul- und Verwaltungsgebäuden, Küchen und Speisesälen, Lazarett, Kino und kleinen Wohnhäusern bestand.

Nach der Verwendung unterschied die Luftwaffe u. a. folgende Flugplatzkategorien:

- Fliegerhorst
- Einsatzhafen I. und II. Ordnung
- Feldflugplatz
- Arbeitsplatz
- Industrieplatz.

Vor allem auf den bereits vor dem 2. Weltkrieg entstandenen Fliegerhorsten (den sogenannten Friedens-

standorten) und Industrieplätzen war eine gut entwickelte Infrastruktur nach o. g. Schema vorhanden. Die waffentechnische Entwicklung während des Krieges und die alliierten Luftangriffe führten zu einer deutlichen Veränderung der Flugplatzanlagen. Größere Waffenzuladungen und die Einführung von Strahlflugzeugen bedingten eine Verlängerung der befestigten Start- und Landebahnen, die Dezentralisierung der Flugzeuge führte zu einer flächenmäßigen Erweiterung der Flugplätze.

Die ersten Planungen der DDR-Fachleute bauten auf den in Deutschland und der UdSSR gesammelten Erfah-

rungen auf. So verwundert es nicht, wenn sich in den Dokumenten neben der sowjetischen Kategorisierung der Flugplätze in Klassen auch ehemalige deutsche Bezeichnungen wie Einsatz-Flughafen wiederfinden. Mit dem im Herbst 1953 beginnenden selbständigen

deutschen Flugbetrieb im Rahmen der Aeroklubs entstanden auch die ersten für die Organisation des Flugbetriebes erforderlichen Vorschriften. So legte die Verwaltung der Aeroklubs\* in der Flugbetriebsordnung die Definitionen der verschiedenen Flugplätze fest.

NfD-Tgb.-Nr. Ü 30/54

Bestätigt: am 21.4.54

Flugbetriebsordnung für die Aeroklubs (FBO)

...

### 3. Kapitel

#### Klassifizierung der Flugplätze

##### 31. Die Flugplätze werden eingeteilt:

- a) nach ihrer Ausstattung in ständige Flugplätze, Feldflugplätze und Landeplätze; nach Zweckbestimmung und Art des Flugbetriebes;
- b) in Verbands-, Schul-, Verkehrsflugplätze, Flugplätze zur besonderen Verwendung, Reserveflugplätze und Scheinflugplätze;
- c) nach ihrer militärischen Verwendung: in operative Flugplätze und rückwärtige Flugplätze.

32. Ein ständiger Flugplatz besitzt in der Regel feste Start- und Landebahnen, sowie stationäre fliegerische Anlagen und Einrichtungen.

33. Ein Feldflugplatz besitzt ein völlig hergerichtetes Rollfeld und zeitweilige, feldmäßige oder zerlegbare fliegerische Anlagen und verlegungsfähige Einrichtungen.

34. Ein Landeplatz ist ein Flugfeld, dessen Ausmaße Start und Landung einzelner Flugzeuge oder kleiner Verbände erlauben.

35. Ein Verbandsflugplatz ist ein Flugplatz, auf dem fliegende Verbände stationiert sind und fliegerische Arbeit geleistet wird.

36. Ein Schulflugplatz ist ein Flugplatz, auf dem fliegendes Personal in einer Fliegerschule oder in Lehrgängen eine fliegerische Ausbildung erhält.

37. Verkehrsflugplätze sind Flugplätze, welche an einer bestimmten Luftverkehrslinie (Trasse) gelegen sind, über alle fliegerischen Anlagen technischer und versorgungsmäßiger Art verfügen und Überlandflüge von Flugzeugen aller Muster in jeder Hinsicht gewährleisten.

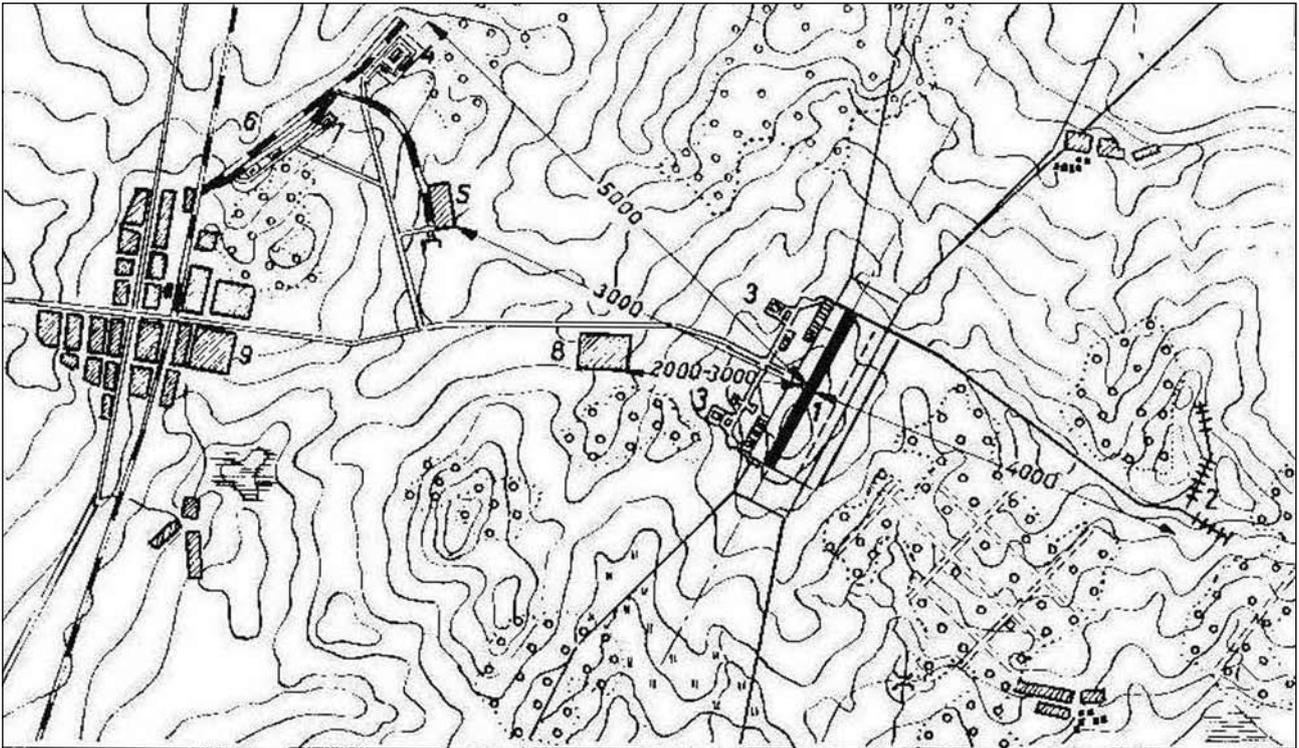
38. Flugplätze zur besonderen Verwendung sind Flugplätze, welche für die Durchführung von Spezialaufträgen sowie für die Erprobung von Flugzeugen einschließlich ihrer Ausrüstung, Spezialausrüstung und Motoren bestimmt sind. Diese Flugplätze verfügen über wissenschaftliche Prüf- und Forschungsanlagen.

\* Die ersten militärischen Fliegerkräfte der DDR wurden im August 1952 unter der Bezeichnung Volkspolizei-Luft (VP-Luft) aufgestellt. Die Einheitsbezeichnungen (Jagdfliegerdivision, Jagdfliegerregiment usw.) entsprachen den Bezeichnungen vergleichbarer sowjetischer Einheiten. Zur Verschleierung des militärischen Charakters sollten ab Mai 1953 Tarnbezeichnungen für die Einheiten der VP-Luft eingeführt werden. Die endgültige Bezeichnung Aeroklub (Tarnbezeichnung für die Fliegerdivision) wurde mit Wirkung vom 23. September 1953 eingeführt.

Mit der Erweiterung des militärischen und zivilen Flugbetriebes wurde der Flugplatzbegriff auf Grundlage der realen Nutzungsbedingungen in der DDR weiterentwickelt. Zu Beginn der 60er Jahre unterschied man die Flugplätze nach ihrer Bestimmung (Nutzung) in Militär-, Verkehrs-, Sport- und Spezialflugplätze.<sup>[6]</sup>

Nach den Vorstellungen der Militärs stellte der Flugplatz einen Komplex von speziell vorbereiteten und ausgestatteten Geländeabschnitten, Gebäuden und Anlagen dar, die den Start, die Landung, die Unterbrin-

gung und Wartung der Flugzeuge und die Stationierung der Truppenteile und Einheiten der Luftstreitkräfte gewährleisten. In der Regel sollte auf jedem Flugplatz nur ein Fliegergeschwader mit Fliegertechnischem Bataillon untergebracht sein. Der Flugplatz bestand aus den Nutzungsbereichen Flug-, Dienst-, Unterkunft- und Wohnzone, einer Aufteilung die sich auch bei den in den 70er und 80er Jahren neu errichteten Flugplätzen wiederfindet.



DV-134/2

**Schema eines Flugplatzes**

- 1 - Flugfeld; 2 - Dezentralisierungsraum (Behelfs-SLB); 3 - Treib- und Schmiermittelstofflager; 4- Treib- und Schmiermittelstoffsammler; 5 - Munitionslager; 6 - Lager für fliegertechnisches Gerät; 7 - Trafostation; 8 - Unternehmungszone; 9 - Wohnzone

Einige dieser Festlegungen blieben Wunschvorstellungen, denn die im Schema dargestellte großräumige Aufteilung der Nutzungsbereiche konnte an keinem Flugplatz der NVA umgesetzt werden und die Stationierung von zwei Fliegertruppenteilen bzw. -einheiten an einem Flugplatz war zeitweise gängige Praxis.

Die ausschließlich durch die Luftstreitkräfte genutzten Militärflugplätze wurden nach drei Kriterien unterteilt:

1. Nach der Art des Flugbetriebes

- Einsatzflugplätze (EF)
- Ausweichflugplätze (AF)
- Scheinflugplätze (SF)
- Manöverflugplätze (MF)
- Schulflugplätze (SchF).

2. Nach dem Grad des Ausbaus und der Einrichtung

- Ständige Flugplätze (für längere Stationierung von Einheiten vorgesehen, stationäre Einrichtungen)
- Feldflugplätze (kurzzeitige Stationierung von Einheiten, minimale bzw. transportable Einrichtungen)

3. Nach dem technischen Charakter der Flugfelder

- Flugplätze 1. Klasse sind in der Regel zur Stationierung von Bombenfliegerkräften bestimmt
- Flugplätze 2. Klasse sind in der Regel zur Stationierung von Jagdbombenflieger- und Jagdfliegerkräften bestimmt
- Flugplätze 3. Klasse sind in der Regel zur Stationierung von Transportfliegerkräften bestimmt
- Flugplätze 4. Klasse (Landeplätze) dienen zur Aufnahme leichter Kolbenmotorflugzeuge

Für die Klassifizierung war die Länge der SLB mit künstlicher Decke entscheidend.

Klasse	Länge des Arbeitsfeldes bzw. SLB in m	Max. Anrollstrecke beim Start in m	Max. Ausrollstrecke bei Landung in m	Zulässige stat. Belastung bei Einzelradlast in Mp
I.	2.500	1.850	1.650	17
II.	2.000	1.350	1.200	12
III.	1.200	900	600	5

Diese Festlegungen waren bis 1980 gültig. In der dann eingeführten neuen Dienstvorschrift für Projektierung und Bau von Flugplätzen<sup>[7]</sup> hatte man die Definitionen erneut überarbeitet. Die Vorschrift galt nun für alle Flugplätze der NVA, sie berücksichtigte damit den Fakt, dass alle Teilstreitkräfte über eigene Fliegerkräfte verfügten bzw. zukünftig verfügen würden. Die Einteilung erfolgte nun nach folgenden Kriterien:

1. Nach ihrer Zweckbestimmung

- Militärflugplatz (Flugplatz, auf dem Fliegertruppenteile und -einheiten basiert sind)
- Schulflugplatz (Flugplatz, auf dem Fliegertruppenteile und -einheiten militärischer Lehreinrichtungen basiert sind)

- Trassenflugplatz (Flugplatz zur Sicherstellung von Flügen über große Reichweiten und in Trassen)
- Spezialflugplatz (Flugplatz, der von wissenschaftlichen Forschungs- und Erprobungseinrichtungen genutzt wird).

2. Nach ihrem Ausrüstungsgrad

- Flugplätze der ständigen Basierung (Flugbetriebsflächen mit fester Decke, feste Bauten und stationäre Ausrüstung, ständige Basierung von Fliegertruppenteilen und -einheiten)
- Manöverflugplätze (in der Regel Flugbetriebsflächen mit teilbefestigter Decke und eine mobile Ausrüstung, zeitweilige dezentralisierte Basierung von Fliegertruppenteilen und -einheiten)

3. Nach den technischen Parametern der Flugfelder

Kennziffern	Klasse des Flugplatzes			
	I	II	III	Landeplatz
Länge des Arbeitsfeldes des Flugfeldes (Länge der SLB) in m	2.500	1.800	1.200	300 ... 800
Einzelradlast, kN	170	120	50	-

In Dokumenten zur Nutzung der Flugplätze wurde auch der Begriff operativer Flugplatz verwendet. Diese Bezeichnung findet sich im Zusammenhang mit den Militärflugplätzen, auf denen ständig Fliegertruppenteile

und -einheiten basiert waren und von denen der Einsatz im Kriegsfall erfolgen sollte.

Im folgenden Text werden zur Unterscheidung die Begriffe ständiger Flugplatz und Feldflugplatz verwendet.

