

SCHLEISSHEIM - LUFTFAHRTSTANDORT MIT TRADITION

U. Roßbach, Lanzenhaarer Straße 3, 82041 Oberhaching, Deutschland

Zusammenfassung

Der Großraum München ist einer der renommiertesten Luftfahrtstandorte in Deutschland. Zu dieser Region gehört auch die Gemeinde Oberschleißheim mit ihrem Flugplatz. Gegründet im Jahr 1912 für die Königlich-Bayerische Fliegertruppe, ist der Flugplatz Schleißheim einer der ältesten Flugplätze in Deutschland, die von Anfang an durchgehend in Betrieb waren und noch sind. Genutzt wurde der Platz im Laufe der Zeit durch viele unterschiedliche Organisationen, sowohl zivile als auch staatliche / militärische. Der Vortrag gibt zunächst einen Überblick über diese reichhaltige Geschichte des Flugplatzes Schleißheim. Einige ausgewählte Ereignisse werden dann besonders beleuchtet. Auch und gerade solche, über die bisher nur wenig oder gar nichts veröffentlicht wurde, und die deshalb vielleicht nicht so sehr bekannt sind.

Keywords

Schleißheim, Königlich-Bayerische Fliegertruppe, Udet Flugzeugbau, Deutsche Verkehrsfliegerschule, Luftwaffe, US Army, Heeresflieger, Bundespolizei, Deutsches Museum

1. EINLEITUNG

Der Großraum München ist einer der renommiertesten Luftfahrtstandorte in Deutschland. Zu dieser Region gehört auch die Gemeinde Oberschleißheim mit ihrem Flugplatz. Gegründet im Jahr 1912 für die Königlich-Bayerische Fliegertruppe, ist der Flugplatz Schleißheim einer der ältesten Flugplätze in Deutschland, die von Anfang an durchgehend in Betrieb waren und noch sind. Allein dies verleiht ihm schon einen gewissen Status in der deutschen Luftfahrtgeschichte.

Genutzt wurde der Platz im Laufe der Zeit durch viele unterschiedliche Organisationen, sowohl zivile als auch staatliche / militärische. Darunter finden sich u.a. die Ehemalige Deutsche Luftwaffe, die US Army Air Forces, US Army und die Heeresflieger der Bundeswehr, aber auch die Bundespolizei, die Deutsche Verkehrsfliegerschule, die Deutsche Luft Hansa, diverse Fliegervereine sowie nicht zuletzt auch das Deutsche Museum mit seiner Außenstelle in der Flugwerft Schleißheim.

Der Vortrag gibt zunächst einen Überblick über diese reichhaltige Geschichte des Flugplatzes Schleißheim. Einige ausgewählte Ereignisse werden dann besonders beleuchtet. Auch und gerade solche, über die bisher nur wenig oder gar nichts veröffentlicht wurde, und die deshalb vielleicht nicht so sehr bekannt sind.

2. GESCHICHTLICHER ABRISS

2.1. Gründung und Frühzeit des Flugplatzes

Mit Erlass vom 15. März 1912 verfügte Prinzregent Luitpold von Bayern die Aufstellung einer "Fliegerkompagnie" am Standort "Ober-Schleißheim" zum 1.4. des Jahres [1]. Dies gilt als der Beginn des Flugplatzes Schleißheim. Das Flugfeld entstand auf den Weiden des Remonte-Depots Schleißheim. Das Personal wurde untergebracht in einem Gebäude des Depots. Für die Flugzeuge standen zu Beginn nur Zelte zur

Verfügung, sowie ein hölzerner Verschlag als Materiallager.

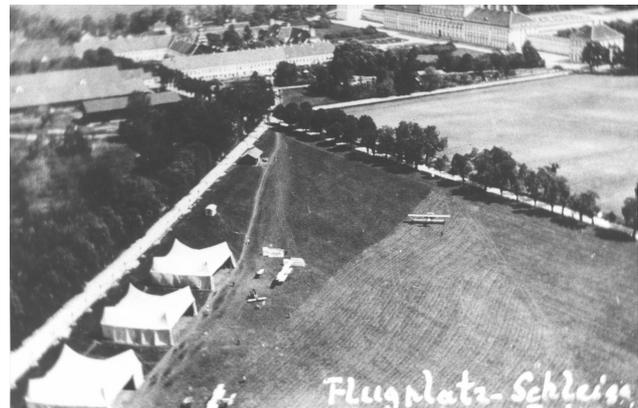


BILD 1. Beginn des Flugbetriebs auf dem Flugplatz Schleißheim. Im Hintergrund ist Schloss Schleißheim zu sehen.

Als erstes festes Flugplatzgebäude entstand im Herbst 1912 die Kommandantur. Das Gebäude existiert auch heute noch als Teil des Deutschen Museums. Umrahmt wurde die Kommandantur schon bald von hölzernen Flugzeughallen. Im Laufe des Jahres 1913 wurden weitere Hallen und eine Werkstatt errichtet, dazu eigene Kasernengebäude für die Fliegertruppe. Die Fliegerkompagnie wurde zum Bataillon aufgewertet, dem eine eigene Fliegerschule angegliedert war.

Nach Kriegsausbruch 1914 wurde die Fliegerschule und damit der Standort Schleißheim ständig vergrößert. Zusätzlich entstanden eigene Schulen für Beobachter und Funker. Als Flieger-Ersatz-Abteilung 1 war Schleißheim zuständig für die Bereitstellung des größten Teils des personellen und materiellen Nachschubs zu den bayerischen Fliegerverbänden an der Front. Unter anderem wurde von hier aus auch die Fliegerabteilung 304b als bayerischer Anteil des Unternehmens "Pascha II", der deutschen Unterstützung für die verbündeten Türken in Palästina, in Marsch gesetzt.

Das letzte Bauprojekt vor Kriegsende war die Errichtung einer neuen Werfthalle unmittelbar anschließend an die Kommandantur, wofür die dort befindliche Holzhalle versetzt wurde. Diese Werfthalle, die allerdings erst nach Kriegsende fertig gestellt wurde, bildet heute die zentrale Ausstellungshalle des Deutschen Museums.

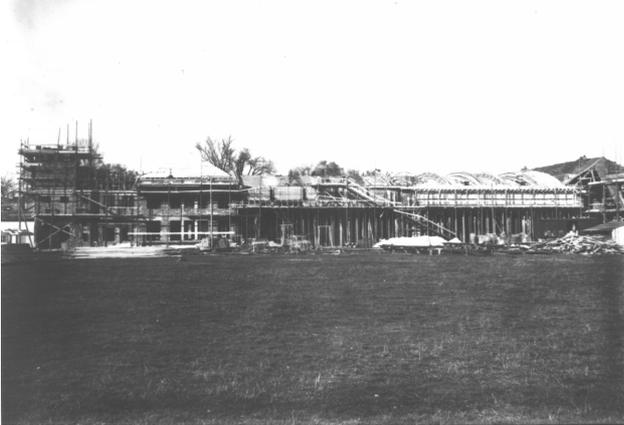


BILD 2. Die neue Werfthalle im Bau.

Entsprechend der Rolle beim Aufbau der Fliegerverbände wurden die meisten davon nach Kriegsende wieder in Schleißheim zusammen gezogen und hier außer Dienst gestellt. Der größte Teil des fliegenden Geräts wurde hier vernichtet [4].

2.2. Ziviler Luftverkehr

Im Januar 1919 richtete die Inspektion des bayerischen Luftfahrwesens einen Kurierdienst von Schleißheim aus nach Weimar ein [2]. Dort begann am 6. Februar die Nationalversammlung.

Entsprechend den Bestimmungen des Versailler Vertrages, die im Januar 1920 in Kraft traten, war das Fliegen in Deutschland stark eingeschränkt. Militärflugzeuge mussten abgeliefert oder zerstört werden. Dies galt auch für die meisten zu Verkehrsmaschinen umgebauten Militärflugzeuge, sowie für die militärische Flugplatz-Infrastruktur. In Verhandlungen mit der Inter-Alliierten Luftfahrt-Überwachungs-Kommission (ILK) konnte erreicht werden, dass an neun Flugplätzen je drei Hallen zu Zwecken der Durchführung des internationalen Luftverkehrs erhalten bleiben konnten. Einer davon war der Flugplatz Schleißheim [3].

Bis auf diese drei waren auch aus Schleißheim die Flugzeughallen abzubauen bzw. den Alliierten als Reparationsleistung zu übergeben. So finden sich einige der alten Schleißheimer Hallen heute in Le Bourget wieder.

Noch 1919 war in München der Bayerische Luft-Lloyd (BLL) gegründet worden. Mit behelfsmäßig zu Verkehrsflugzeugen umgebauten Militrmaschinen nahm die Fluggesellschaft den Betrieb von Rundflügen ab Schleißheim auf. Die meisten der Flugzeuge mussten aber 1920 abgeliefert werden. Im April 1921 wurde eine tägliche Flugverbindung nach Konstanz eröffnet. Der BLL wurde 1923 vom Junkers-Luftverkehr übernommen und in

die Trans-Europa-Union eingebracht, die im Oktober 1923 in Schleißheim gegründet wurde.

Mit der Fertigstellung des neuen Münchner Flughafens auf dem Oberwiesenfeld im Jahr 1926 verlagerte sich der Luftverkehr dorthin. Schleißheim blieb aber der technische Stützpunkt. Die Flugzeuge wurden abends von Oberwiesenfeld nach Schleißheim überführt, um sie dort unterzustellen bzw. zu warten. Morgens ging es dann wieder nach Oberwiesenfeld, und von dort aus in die Welt hinaus. Dies handhabte auch die Deutsche Luft Hansa so, die im Januar 1926 durch die Fusion des Junkers Luftverkehrs mit dem Deutschen Aero-Lloyd entstand. Erst als 1929 auf dem Oberwiesenfeld eigene Unterstell- und Wartungsmglichkeiten geschaffen waren, schwand die Bedeutung Schleißheim als Wartungsbasis.

Quasi mit Ende des Bauverbots im Mai 1922 begann die Firma Udet Flugzeugbau GmbH in München-Ramersdorf mit dem Bau von Klein- und Sportflugzeugen. Da in Ramersdorf kein Fluggelände zur Verfügung stand, wurde Schleißheim als Werksflugplatz auserkoren. Die fertig gestellten Flugzeuge wurden wieder zerlegt, per LKW nach Schleißheim transportiert, hier erneut zusammen gebaut und eingeflogen. Die Firma ging 1926 in Insolvenz und wurde mit staatlicher Unterstützung als Bayerische Flugzeugwerke in Augsburg neu gegründet.



BILD 3. Die letzten Flugzeugtypen der Udet Flugzeugbau im winterlichen Schleißheim. V.r.n.l.: Sportflugzeug U 10, Verkehrsflugzeug U 11 "Kondor", Schulflugzeug U 12 "Flamingo".

Das erfolgreichste Flugzeug der Firma, das Schulflugzeug U 12 "Flamingo", wurde noch lange in Augsburg gefertigt. Es war in den ausgehenden 20er Jahren das Schulflugzeug schlechthin in Deutschland und an vielen Fliegerschulen anzutreffen. So auch an der Deutschen Verkehrsfliegerschule (DVS). Diese entstand 1927 als Tarnorganisation der Reichswehr, um Piloten für zukünftig hoffentlich wieder mögliche Luftstreitkräfte auszubilden. Es wurden aber auch Flugzeugführer für die zivilen Luftverkehrsgesellschaften ausgebildet. Die DVS unterhielt zehn Fliegerschulen in ganz Deutschland, eine davon in Schleißheim.



BILD 4. Die Filiale der DVS in Schleißheim war in der neuen Werfthalle untergebracht.

2.3. Luftwaffe

Mit der öffentlichen Präsentation der Luftwaffe 1935 waren getarnte Fliegerschulen nicht mehr notwendig, und die DVS wurde aufgelöst. An ihre Stelle traten die Fliegerschulen der Luftwaffe. Schleißheim wurde dabei zum zentralen Standort für die Jagdfliegerausbildung. Viele der später berühmt gewordenen Asse wie Mölders oder Galland erlernten hier ihr Handwerk.

Zur Besetzung des Rheinlands 1936 wurden die Jagdflieger abgezogen, und es blieb die bisher noch nebenbei betriebene Anfänger- und Fortgeschrittenenschule (A/B-Schule). Im März 1939 kehrte die Jagdfliegerschule zurück, und die A/B-Schule wurde abgegeben. Mit Kriegsausbruch wurde die Ausbildungstätigkeit intensiviert, und es entstanden Zweigstellen in Bad Aibling und Neubiberg.

Die Jagdfliegerschule Schleißheim wurde im April 1940 zur Zerstörerschule umgebildet. Nach dem ersten nächtlichen Angriffen der Briten musste sich diese ab Juni 1940 auch mit der Nachtjagdausbildung befassen. Im Mai 1942 wurde sie dann auch offiziell zur Nachtjagdschule 1. Mit den zunehmenden Luftangriffen wurde die Schule in eine Einsatzrolle gedrängt, und im März 1943 schließlich in Nachtjagdgeschwader (NJG) 101 umbenannt. Dieses ging im September 1943 in Schleißheim neu aufgestellten NJG 6 auf. Teile des NJG 6 blieben bis Kriegsende in Schleißheim.

Noch 1942 war die Fliegertechnische Schule 3 nach Schleißheim verlegt worden und hatte neue Gebäude im Süden des Platzes bezogen. Im Norden des Platzes, nahe des Schlosses, wurde ein Großraumgefechtsstand für die Luftverteidigung im süddeutschen Raum errichtet. Der Bunker mit dem Decknamen "Minotaurus" wurde erst 1971 gesprengt, im Rahmen der Vorbereitungen zu den Olympischen Spielen 1972 in München [5].

Um den immer größer und schwerer werdenden Flugzeugen gerecht zu werden, baute die Luftwaffe 1943 eine betonierte Start- und Landebahn von zunächst 600 m Länge. Diese wurde später in Vorbereitung einer Stationierung von Me 262 Düsenjägern auf 1600 m verlängert. Die Düsenjäger kamen nie.



BILD 5. In der Luftaufnahme vom 9.4.1945 sind die Spuren voran gegangener Bombardements deutlich zu sehen.

2.4. US-Streitkräfte

Am 29. April 1945 wurde der Flugplatz Schleißheim durch den Fliegerhorstkommandanten Oberst Schröder und den Kommandeur der Fliegenden Gruppe, Oberleutnant Spoden, kampflös den anrückenden amerikanischen Verbänden übergeben. Die neuen Hausherrn gingen als erstes daran, den im Kriegsverlauf mehrfach bombardierten Platz wieder instand zu setzen. Im September 1945 verlegte dann ein mittleres Bombergeschwader im Rahmen der US Army of Occupation nach Schleißheim. Nachdem der befürchtete weitere deutsche Widerstand ausblieb, wurden die Bomber im Februar 1946 abgezogen. Dabei machte man die Startbahn unbrauchbar.

Kaum weg, überlegten es sich die Amerikaner anders und kamen wieder. Nachdem sie die Startbahn ein zweites Mal repariert hatten, ließ sich die US Army ab Juli 1947 dauerhaft auf dem "Schleißheim Airfield" nieder. Stationiert waren hier zunächst leichte Transportflugzeuge, später vor allem Hubschrauber. Bell H-13 sowie Sikorsky H-34 und H-37 prägten für die nächsten Jahre das Bild auf dem Flugplatz. In den 50er Jahren wurde ein markanter Tower neben dem bogenförmigen, noch aus Luftwaffenzeiten stammenden Flugleitungsgebäude errichtet.



BILD 6. Abstellfläche mit Sikorsky H-37 und Bell UH-1B der US Army.

Ab April 1966 wurde hier die Umschulung von Hubschrauberführern auf die neuen Bell UH-1B für den Einsatz in Vietnam aufgebaut. Damit war Schleißheim die einzige Fliegerschule der US-Streitkräfte außerhalb der Heimat.

Aber bereits ab 1967 wurde die Ausbildung wieder zurück gefahren, und die US Streitkräfte zogen sich nach und nach vom Platz zurück. Am 31. Mai 1973 wurde er schließlich wieder den deutschen Behörden übergeben. Es blieben allerdings noch einige Mitarbeiter von Radio Free Europe / Radio Liberty (RFE/RL). Diese Tarnorganisation der CIA betrieb in Schleißheim eine Monitorstation zur Überwachung eventueller Störungen ihrer in den Ostblock abgestrahlten Radiosendungen. Sie stellte erst 1993, nach dem Ende des Kalten Krieges, den Betrieb in Schleißheim ein.

2.5. Bundeswehr und Bundesgrenzschutz

Parallel zu den amerikanischen Verbündeten waren bereits 1958 Heeresflieger der neu gegründeten Bundeswehr auf dem Fliegerhorst Schleißheim stationiert worden. Zunächst mit Dornier Do 27 ausgerüstet, sollte die Heeresfliegerstaffel 1 die 1. Gebirgsdivision in München unterstützen. Bereits im folgenden Jahr wurde die Staffel umbenannt in Heeresfliegerstaffel 8 (Geb) und mit Hubschraubern Alouette II ausgestattet. 1960 erhielt die Staffel auch Sikorsky H-34. Diese wurden ab 1969 durch die UH-1D ersetzt. Aber bereits zwei Jahre später wurden Letztere wieder abgegeben, und es blieben die Alouette II.



BILD 7. Sikorsky H-34 der Heeresfliegerstaffel 8.

1981 zog die Staffel um nach Penzing, und die Heeresflieger gaben den Standort Oberschleißheim auf.

Bereits im September 1964 war die 1962 in Rosenheim aufgestellte Fliegerstaffel Süd des Bundesgrenzschutzes (BGS) nach Schleißheim verlegt worden. Dort wurden die früheren Gebäude der Fliegertechnischen Schule im Süden des Platzes bezogen. Anfangs mit Alouette II ausgerüstet, liefen ab 1968 Bell UH-1D zu, ab 1974 auch S.A. 330 Puma, später ersetzt durch Super Puma.



BILD 8. Bell UH-1D vor einer Halle der ehemaligen Fliegertechnischen Schule in Schleißheim.

2.6. Sportflieger

In Schleißheim stationierte amerikanische Soldaten gründeten 1953 den "Lone Star Flying Club". Im Zuge einer Neuordnung der Flugsportaktivitäten der US Army wurde der Verein umbenannt in "Red Baron Flying Club U.S. Army Europe" (später nur noch "Red Baron Flying Club") und in Bad Tölz beheimatet. Anfang der siebziger Jahre kehrte er zurück nach Schleißheim. Aufgrund des Abzugs der US Army hatte der Verein bald mehr deutsche als amerikanische Mitglieder und wurde folgerichtig 1994 als "Red Baron Flying Club e.V." nach deutschem Recht neu gegründet.

Der erste deutsche Luftsportverein siedelte sich 1965 in Schleißheim an, damals noch parallel zu den amerikanischen und deutschen Heeresfliegern. Der Ikarus Luftsportclub, 1954 in der Fröttmaninger Heide gegründet, zog in diesem Jahr um und brachte drei Segelflugzeuge mit. Von Angehörigen der Bundeswehr wurden zwei weitere Vereine gegründet, die sich Schleißheim zur Heimat auserkoren.



BILD 9. Sportflugbetrieb vor den Junkershallen.

2.7. Jahre der Unsicherheit

Nach dem Abzug der Bundeswehr war Schleißheim rechtlich gesehen kein Flugplatz mehr. Um Rechtssicherheit bemüht, konnte unter der Federführung des Ikarus die Genehmigung als Sonderlandeplatz und damit der Fortbestand des Flugplatzes erreicht werden.

An der Bausubstanz des Flugplatzes ging diese Zeit aber nicht spurlos vorbei. Die Kasernenanlagen wurden abgerissen, gleichfalls viele weitere Gebäude der Flugplatzinfrastruktur. Verschont blieben lediglich die Gebäude des BGS, die Junkershallen, in denen sich die Sportflieger einquartiert hatten, und einige der alten Kraftfahrzeughallen sowie die alten Flugleitungsgebäude mit dem von den Amerikanern errichteten Tower und der daneben liegenden Versandhalle.

Auch die Werfthalle aus dem Jahr 1918 mit der angrenzenden Kommandantur war dem Verfall preisgegeben und stand schon auf der Abbruchliste.

1983 formierten sich einige Schleißheimer und andere Luftfahrt-Enthusiasten, denen die historische Bedeutung der Gebäude bewusst war, und gründeten den "Verein zur Erhaltung der historischen Flugwerft e.V.". Ziel war es, die Gebäude nicht nur zu erhalten, sondern auch wieder herzurichten und einer sinnvollen, möglichst musealen, Nutzung zuzuführen.

Es gelang, für dieses Anliegen die Unterstützung des damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Franz-Josef Strauß zu gewinnen. Die Gebäude wurden noch im gleichen Jahr unter Denkmalschutz gestellt. 1986 begannen die Sanierungsarbeiten, und 1992 eröffnete das Deutsche Museum hier seine erste von mittlerweile drei Außenstellen. Als Ergänzung der historischen Gebäude entstanden noch eine neue 5000 m² große Ausstellungshalle und eine Restaurierungswerkstatt [2].



BILD 10. Die Werfthalle vor der Sanierung.

3. DER FLUGPLATZ HEUTE

Die "Flugwerft Schleißheim des Deutschen Museums" ist als Außenstelle ganz dem Themenbereich der Luft- und Raumfahrt gewidmet. Der Museumskomplex besteht aus der Werft, der Kommandantur von 1912, der Werkstatt, von deren Galerie die Restaurierungsarbeiten beobachtet werden können, und der neuen Ausstellungshalle. Auf 6500 m² erwarten den Besucher rund 70 Luftfahrzeuge. Zu sehen sind Motorflugzeuge, Segelflugzeuge und Helikopter aus der Frühzeit der Luftfahrt bis heute, vom Wolfmüller Gleiter aus dem Jahr 1907 bis zum ersten Prototypen des Eurofighters, dazu Motoren und andere Ausrüstungsgegenstände. Auch Teile der Europa-Rakete befinden sich unter den Exponaten [9]. Im Winter sind häufig historische Gastflugzeuge untergestellt. Ein Rollweg führt zur Startbahn des Flugplatzes. So können

zukünftige Exponate, sofern sie noch flugfähig sind, auf dem Luftweg ins Museum überführt werden.

Auf der aktiven Seite wird der Flugplatz von mittlerweile sechs Luftsportvereinen genutzt. Es haben noch weitere Vereine, deren angestammte Plätze in der Umgebung von München geschlossen wurden, hier ihre Heimat gefunden. Als Dachverband für die in Schleißheim ansässigen Luftsportvereine wurde im Jahre 2001 der "Flugplatz Schleißheim e.V." gegründet. Durch diesen wurde 2012 das Gelände von der BIMA erworben. Von der ehemals 1600 m langen befestigten Startbahn werden ca. 800 m genutzt. Parallel dazu gibt es eine Grasbahn für die Segelflieger [11].

Historische Luftfahrt findet mindestens zweimal im Jahr statt, wenn die Ju 52 der Schweizer Ju-Air von Schleißheim aus ihre Rundflüge anbieten. Auch der Zeppelin NT ist regelmäßig zu diesem Zweck vor Ort.



BILD 11. Fast schon wie in alten Zeiten: Flugbetrieb mit Ju 52 und An-2. *Foto: U. Roßbach.*

Mit der Umbenennung des BGS in Bundespolizei im Jahre 2005 ging auch eine Umbenennung der Staffel einher. Heute firmiert sie als Fliegerstaffel Schleißheim. Ausgestattet ist sie neben dem Super Puma mit Eurocopter EC 135 und EC 155.

2010 begann der teilweise Abriss der Gebäude und der Ersatz durch großzügige Neubauten. Der erste Bauabschnitt wurde 2016 offiziell bezogen. Ein zweiter Abschnitt ist noch im Bau. Geplant ist, dass auch die Hubschrauberstaffel der Landespolizei Bayern vom derzeitigen Standort am Flughafen München nach Schleißheim umzieht und sich die Gebäude mit der Bundespolizei teilt [10].

Auf dem Gelände der ehemaligen kgl.-bayer. Kaserne ist mittlerweile eine Schrebergartenanlage entstanden, in der viele Schleißheimer Bewohner ihre Freizeit verbringen. Ein Teil des Geländes wird noch von einer Außenstelle des Deutschen Wetterdienstes genutzt. Von hier finden noch regelmäßig Aufstiege von Wetterballons statt. Im Nordosten des Platzes, wo die Luftwaffe ab 1935 weitere Kasernenbauten errichtet hatte, befinden sich heute die Sportanlagen der Gemeinde Oberschleißheim.

Die Bemühungen, auch die alten Flugleitungsgebäude unter Denkmalschutz stellen zu lassen, scheiterten im Jahr 2008. Die Gebäude wurden abgerissen, und an ihrer Stelle errichtete der Landkreis München dort eine internationale Jugendbegegnungsstätte. Der amerikanische Tower entging dem Abriss. Er wurde umgestaltet und in die Einrichtung integriert.

4. AUSGEWÄHLTE EREIGNISSE

4.1. Bedeutsame Flüge ...

Im Laufe seiner nun über 100-jährigen Geschichte war der Flugplatz Schleißheim Schauplatz, Start-, Endpunkt oder Zwischenstation auf einigen bedeutsamen Flügen. Eine Auswahl davon soll hier vorgestellt werden.

Am 19. März 1922 startete der damalige Leiter der Flugüberwachungsstelle Schleißheim, Franz Hailer, mit einer Rumppler C.I in Schleißheim und landete etwa zwei Stunden später auf dem Schneeferner, unweit des Münchner Hauses. Damit vollbrachte er die erste Landung auf der Zugspitze. Wegen danach einsetzenden heftigen Schneefalls konnte er allerdings nicht wieder starten. Der Flug war dennoch ein Meilenstein auf dem Weg zu einer möglichen Versorgung von Berghütten aus der Luft [2] - wofür sich allerdings mittlerweile Hubschrauber als geeigneter erwiesen haben.

1920 fand der erste Flug von London nach Kapstadt statt. Die beiden südafrikanischen Piloten Pierre van Ryneveld and CJ Quintin Brand starteten dazu in einem Vickers Vimy Bomber aus dem 1. Weltkrieg. Fast 80 Jahre später machten sich die beiden Briten Peter MacMillan und Lang Kidby daran, in einer nachgebauten Vimy auf die Spuren historischer Flüge mit diesem Typ zu gehen. Bei der Nachstellung des Flugs von London nach Kapstadt machten sie dabei u.a. auch in Schleißheim Station [2].

1911 wurde der "Deutsche Rundflug um den B.Z. Preis der Lüfte" veranstaltet. Der Wettbewerb führte über mehrere Städte in Norddeutschland, mit Start und Ende in Johannisthal. Auf dieses Ereignis beruft sich der Deutsche Aero Club e.V. bei der Veranstaltung seiner Deutschlandflüge. 2011, zum 100-jährigen Jubiläum, wählte man den Flugplatz Schleißheim, der historisch in die gleiche Altersklasse fällt, als Ziel der letzten Etappe [8]. Am 9. Juli 2011 landeten dann nacheinander 124 Teilnehmerflugzeuge und rollten dann zur Abschlussveranstaltung vor die Werfthalle.



BILD 12. Die Teilnehmer des Deutschlandflugs 2011 sammeln sich auf der Abstellfläche vor der Werfthalle.
Foto: O. Bichel.

2011/12 entstand in Österreich der Nachbau eines Albatros D.III Jagdflugzeugs aus dem 1. Weltkrieg. Nach Fertigstellung wurde das Flugzeug nach Schleißheim verbracht und absolvierte hier am 10. April 2012 seinen Erstflug und auch die weiteren Flüge bis zur Zulassung [9].



BILD 13. Der Albatros D.III Nachbau fliegt in Schleißheim während des Jubiläums-FlyIns 2012.
Foto: F. Morasch.

4.2. ... und ein Weltrekord

In den 1980er Jahren erlebte das Interesse an einem Muskelkraft-getriebenen Flug eine Renaissance. Anders als bei den von Leonardo da Vinci oder Otto Lilienthal projektierten Schlagflügel-Apparaten sollte aber jetzt ein Propeller über Pedale angetrieben werden, ähnlich dem Antrieb von Fahrrädern.

Der Münchner Günter Rochelt entwickelte eine Reihe von solchen Flugzeugen unter dem Namen "Musculair". Dabei verwendete er moderne Werkstoffe wie Komposit-Materialien und bediente sich konsequent Methoden des Leichtbaus.

Sein zweites Gerät, "Musculair 2", wog leer nur 24 kg. Damit wurde am 2. Oktober 1985 auf dem Flugplatz Schleißheim ein Dreieckskurs von 1500 m Länge in einer Zeit von 2 Minuten und 2 Sekunden absolviert. Dies entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 44,32 km/h und war zu der Zeit der absolute Geschwindigkeitsweltrekord für Muskelkraftflugzeuge. Ein Rekord, der auch heute noch gilt.

Das Flugzeug befindet sich seitdem in der Sammlung des Deutschen Museums und ist in Schleißheim ausgestellt [2] [9] [12].

4.3. Pionierleistungen in der Luftrettung

Mit dem Beitritt zur ICAO 1956 verpflichtete sich die Bundesrepublik zum Aufbau eines Such- und Rettungsdienstes (SAR) für den Fall von Flugzeugunglücken, insbesondere in unwegsamem Gelände. Während im Norden der Republik diese Aufgabe den Marinefliegern zufiel, mit ihrer Kompetenz in Flügen über See, wurde sie für den südostdeutschen Raum den Gebirgsheeresfliegern in Schleißheim übertragen.

Die Chronik der Heeresfliegerstaffel 8 weist für den Zeitraum von 1959 bis 1966 allerdings keinen solchen Einsatz aus Anlass eines Flugunfalls auf. Es sind aber diverse Flüge zur Suche nach vermissten Bergsteigern (sowohl, entsprechend der primären Aufgabenstellung, Gebirgsjägern als auch Zivilisten) sowie Rettungsflüge nach Lawineneingängen verzeichnet. Außerdem fanden einige Flüge zur Rettung verunglückter Skifahrer statt. Sehr oft wurden auch verletzte oder erkrankte Soldaten aus ihren Kasernen in geeignete Kliniken geflogen [7].

In dieser Zeit wurde eine sehr gute Zusammenarbeit mit der Bergwacht aufgebaut. So war die HFS 8 auch zur Stelle, als die Bergwacht 1970 mit dem Gedanken spielte, an Pfingsten nicht nur Berg-, sondern auch "Asphaltrettung" durchzuführen. Der Hintergrund dieser Idee ist wohl darin zu sehen, dass es in den Bergen auch auf den Straßen im Ausflugsverkehr häufig zu Unfällen kam.

So stand am Pfingstwochenende eine Bell UH-1D der Heeresflieger in Schleißheim bereit, zusammen mit einem zivilen Notarzt. Und sie kam häufig zum Einsatz [6].

Aufgrund der positiven Erfahrungen mit dieser Kombination wurde das Ganze am langen Fronleichnamswochenende wiederholt, und später an allen Wochenenden. Bis zum Herbst wurden ca. 140 solcher Einsätze geflogen. Zu dem Zeitpunkt zog sich die Staffel aus dem Projekt zurück, da die UH-1D nach Roth abgegeben werden sollten.



BILD 14. Besatzung und Notarzt auf dem Weg zum Hubschrauber.

In der Zwischenzeit war auch der ADAC auf die Schiene aufgesprungen, und am 1. November 1970 wurde eine Bo 105 als Rettungshubschrauber "Christoph" in Dienst gestellt. Stationiert am Klinikum München-Harlaching, übernachtete "Christoph" aber auch häufig in Schleißheim, bis 1977 in Harlaching ein eigener Hangar gebaut wurde. Und auch bei den Einsätzen profitierte der ADAC sicherlich von den Erfahrungen, die die Schleißheimer Heeresflieger vorher gemacht hatten.

Die Rettungshubschrauber des Katastrophenschutzes im Bundesministerium des Inneren für den süddeutschen Raum werden auch heute noch von der Bundespolizei in Schleißheim betreut.

5. SCHLUSSBETRACHTUNGEN

Gegründet im Jahr 1912, ist der Flugplatz Schleißheim der älteste noch existierende Flugplatz in Bayern. Und auch deutschlandweit gehört er mit zu den ältesten.

In seiner nunmehr über 100-jährigen Geschichte war der Flugplatz praktisch ununterbrochen in Betrieb. Dabei diente er in den einzelnen Phasen seiner Existenz praktisch allen Nutzergruppen - Militär, Polizei, Luftverkehr, Sportfliegerei und Luftrettung. Auch das unterscheidet ihn von den meisten anderen Flugplätzen in Deutschland. Dabei war er auch Schauplatz einiger durchaus herausragender Ereignisse.

Dies ist weiten Teilen der Öffentlichkeit, und sogar an der Luftfahrt durchaus Interessierten, nicht wirklich bewusst. Dieser Vortrag soll auch dazu dienen, diesen Zustand zu ändern.

6. QUELLENVERZEICHNIS

- [1] Erlass Nr. 5533 vom 15. März 1912, München, 1912; erhalten im Bayerischen Hauptstaatsarchiv
- [2] Verein zur Erhaltung der historischen Flugwerft Oberschleißheim: Geflogene Vergangenheit - Luftfahrt in Schleißheim seit 1912, Oberschleißheim, 2001
- [3] Nachrichten für Luftfahrer, Jahrgang 1, Nr. 1, Reichsverkehrsministerium, Berlin, 1920
- [4] Bürger, Otto: Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe in Schleißheim und ihre Spuren in die Gegenwart, Oberschleißheim, 2008
- [5] Bürger, Otto: Schleißheim und der Münchner Norden zur Zeit des Nationalsozialismus 1933 - 1945, Oberschleißheim, 2009
- [6] Burghart, Hans, Dr. med.: Persönliche Kommunikation, Straßlach-Dingharting, 2009
- [7] Heeresfliegerstaffel 8, Staffelchronik, Oberschleißheim, 1966
- [8] Deutscher Aero Club e.V.: Flyer zum Deutschlandflug 2011, Braunschweig, 2011
- [9] www.deutsches-museum.de. Homepage des Deutschen Museums
- [10] www.oberschleissheim.de. Homepage der Gemeinde Oberschleißheim
- [11] www.flugplatz-schleissheim.de. Homepage des Flugplatz Schleißheim e.V.
- [12] www.fai.org. Homepage der Fédération Aéronautique Internationale
- Alle Bilder Sammlung Bayerische Flugzeug-Historiker e.V., soweit nicht anders angegeben.