



Bestandssignatur	: RL 21
Bestandsbezeichnung	: Fliegerhorstkommandanturen und Flugplatzkommandos der Luftwaffe
Bestandsart/-typ	: Schriftgut, Staatliche Unterlagen
Zitierweise	: BArch RL 21/...
Benutzungsort	: Freiburg
Zuständiges Referat	: MA 5

Bestandsgeschichte

Die Akten stammen aus Rückführungen aus den USA und Großbritannien an die Dokumentenzentrale des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes. Von dort wurden die Akten 1968 an das Bundesarchiv, Abteilung Militärarchiv abgegeben.

Inhaltliche Charakterisierung:

Von der Luftwaffe sind ca. 1000-1500 Flugplätze im Reich und den besetzten Gebieten betrieben worden. Verglichen damit stellt das erhalten gebliebene Schriftgut von ca. 170 Kommandanturen und Platzkommandos mit rund 350 Akten nur einen verschwindend geringen Teil der ursprünglichen Überlieferung dar. Von den einzelnen Dienststellen sind in aller Regel nur Splitterunterlagen - vor allem Befehle, Meldungen, Berichte, Richtlinien und Pläne - vorhanden. Diese können dennoch einen Einblick in die vielfältigen Tätigkeitsbereiche der Kommandanturen vermitteln, wenn die ergänzenden Bestände, v.a. RL 20 (Flughafenbereichskommandos), RL 19 (Luftgaukommandos und Luftgaustäbe) und RL 24 (Luftzeuggruppen), herangezogen werden.

Eine Ausnahme bilden die Kriegstagebücher und Anlagen der Fliegerhorstkommandantur A 208/XII in Tours von 1941-1943, die mit 15 Akten eine kontinuierliche Überlieferung darstellen. Ferner sind noch die Luftlageberichte der See-Fliegerhorstkommandantur List/Sylt von 1939-1945 mit fünf Akten hervorzuheben.

Vorarchivische Ordnung:**Erschließungszustand:****Verwandtes Archivgut im Bundesarchiv:**

RL 2-III Generalstab der Luftwaffe / Generalquartiermeister; hier: 2. Abteilung (Organisation)
RL 2-III Generalstab der Luftwaffe / Generalquartiermeister; hier: Abt. Luftwaffenbodenorganisation
RL 4 Ausbildungsdienststellen im Reichsluftfahrtministerium (mit Inspektionen und Waffengeneralen);
hier: General der Fliegerbodenorganisation und des Flugbetriebes
RL 19 Luftgaukommandos und Luftgaustäbe
RL 20 Flughafenbereichskommandos der Luftwaffe
RL 24 Luftzeuggruppen
RL 22 Fliegertechnische Dienste und sonstige Technische Dienste der Luftwaffe
RL 14 Verbände und Einheiten der Nachrichtentruppe der Luftwaffe
RL 23 Bautruppen und Pioniere der Luftwaffe
RW 43 Reichsstelle für Landbeschaffung im OKW
ZA 1 Operational History (German) Section der Historical Division der US-Army / Studiengruppe Wehrmachtführung und Heer
ZA 3 Operational History (German) Section der Historical Division der US-Army / Studiengruppe Luftwaffe



MSG Militärgeschichtliche Sammlungen

PH 9-XV/3 Lagepläne sämtlicher Fliegerhorste des deutschen Heeres (hrsg. 1918)

RL 17/62a: enthält u.a. Gliederung einer Fliegerhorstkommandantur, Dez. 1937

Amtliche Druckschriften:

Literatur:

Aufklärungsgeschwader 51 Immelmann. Garnison Eschbach - Fliegerhorst Bremgarten, Koblenz (u.a.) 1983

Bader, Georg und Detlev Graß: Militärflugplatz, Berlin 1987

Best, Peter B. und Andreas Gerlof: Flugplatz Gatow, Berlin 1998

Bischoff, Gerd: Die militärische Nutzung des Flugplatzes Kempten-Durach (1936-1945), Immenstadt im Allgäu (Eigenverlag) 2014

Böhm, Klaus: Flughafenbereiche, Fliegerhorste, Flugplätze 1939-1945. Einsatzorte und Einsatzzeiten dargestellt anhand der Feldpostnummern, Bönstrup 1998

Braatz, Kurt: Schafsweide. Deutsche Geschichte auf dem Luftwaffen-Einsatzhafen Zellhausen 1937-1945, Wang 2001

Bukowski, Helmut und Christel Trilus: Fliegerhorst Schönwalde/Berlin, Wölfersheim-Berstadt 1999

Endres, Robert: Zum Verbleib der Luftwaffenakten beim Zusammenbruch 1945 und danach, in: Militärgeschichtliches Forschungsamt (Hrsg.): 50 Jahre Luftwaffen- und Luftkriegs-Geschichtsschreibung, Freiburg 1970, S. 25-31

Freund, Gerhard: Der Fliegerhorst Gelnhausen-Rothenbergen 1935-1945 und der Luftkampf über dem Kinzigtal, Steinau 1997

Guides to German Records Microfilmed at Alexandria/Va. Washington 1958 ff., Bd. 13, 24, 25

Held, Walter: Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg. Eine Bibliographie der deutschsprachigen Nachkriegsliteratur, 5 Bände, Osnabrück 1978

Mattiello, Gianfranco und Joachim Streit: Fliegerhorstkommandanturen und Flugplätze der deutschen Luftwaffe 1935-1945. Einsatzorte und Einsatzzeiten, Osnabrück 2000

Mehner, Kurt und Reinhard Teuber: Die deutsche Luftwaffe 1939-1945. Führung und Truppe, Norderstedt 1993 (Kriegsspitzengliederung und Stellenbesetzung)

Mohn, Johannes (Hrsg.): Werneuchen - die Geschichte eines Fliegerhorstes in Brandenburg, Köln 1998

Ries, Karl und Wolfgang Dierich: Fliegerhorste und Einsatzhäfen der Luftwaffe. Planskizzen 1935-1945, Stuttgart 1996

Stadt Wunsdorf (Hrsg.): Fliegerhorst Wunsdorf. Der Fliegerhorst des Dritten Reichs, 1995

Stärk, Hans: Fassberg. Geschichte des Fliegerhorstes und des gemeindefreien Bezirks



Faßberg in der Lüneburger Heide, Selbstverlag 1971

Tessin, Georg: Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939-1945, 22 Bände, Osnabrück 1965 ff.

Völker, Karl-Heinz: Die deutsche Luftwaffe 1933-1939, Stuttgart 1967

Zapf, Jürgen: Flugplätze der Luftwaffe 1934-1945. Und was davon übrig blieb. Mehrbändige Reihe, Zweibrücken 2001 ff.

Zweckverband Flugplatz Bitburg (Hrsg.): Flugplatz Bitburg. Militärstandort und Wirtschaftsfaktor einer Region. Entstehung, Entwicklung, Schließung, Konversion Air base Bitburg, 1998

**Umfang, Aufbewahrungs- : 364
einheiten**

Bearbeiter/in : MA 5

Stand (Jahr) : 2016

Information zur Provenienz

Name : Fliegerhorstkommandanturen und Flugplatzkommandos der Luftwaffe

Existenzzeit : 1934 - 1945

Institutionsgeschichte : Die von der Luftwaffe betriebenen militärischen Flugplätze - es handelte sich um Landflugplätze und Seeflugplätze - wurden eingeteilt in:

- Fliegerhorste (Land und See)
- Einsatzplätze (Land und See)
- Feldflugplätze
- Seeflugstützpunkte
- Gefechtslandeplätze
- Arbeitsplätze Scheinflugplätze

Insgesamt bildeten sie den wesentlichen Teil der Fliegerbodenorganisation, deren Aufgabe es war, den fliegenden Verbänden geeignete Flugplätze zum Starten und Landen anzubieten, für die Verpflegung und Unterbringung der Truppe zu sorgen und die Wartung, Munitionierung sowie die Instandsetzung der Flugzeuge sicherzustellen.

Eine durch wiederholte Grenzänderungen wechselnde Zahl militärischer Flugplätze, auf denen Kommandanturen bzw. Platzkommandos den Dienstbetrieb regelten, wurde in einem Flughafenbereich unter einem Kommando des Flughafenbereichs (Kdo.FI.B. - später Koflug) zusammengefasst. Mehrere Flughafenbereiche bildeten den von einem Luftgaukommando geführten Luftgaubereich. In der Regel deckten zwei bis drei Luftgaue den Bereich eines Luftflottenkommandos territorial ab.

Fliegerhorste waren voll ausgebaute Plätze, auf denen



im Frieden ständig Flugbetrieb herrschte. Sie bildeten die Friedensstandorte der fliegenden Verbände, der Fliegerschulen, der Fliegerausbildungsregimenter und von höheren Nachschubeinrichtungen (Luftzeugämter und Luftparke). In jedem Flughafenbereich wurde ein Fliegerhorst als Leithorst bestimmt, an dem alle Flugplätze nachrichtentechnisch angeschlossen waren. Dieser war seit dem 1. Juli 1939 zugleich Sitz des Kommandanten eines Flughafenbereichs.

Ab 1935 wurden zur Entflechtung und Tarnung des Aufmarsches eine Reihe weitgehend getarnter, unbesetzter Einsatzplätze, die so genannten E-Häfen, geschaffen. Unterschieden wurde - abhängig von dem Ausbau ihrer Anlagen - zwischen Einsatzplätzen I. und II. Ordnung. Es musste lediglich ein Rollfeld vorhanden sein, das den flugtechnischen Erfordernissen für Blindflug genügte. E-Häfen waren in erster Linie für den Einsatz von Kampf-, Sturzkampf- und Zerstörergeschwadern vorgesehen. Leichte Verbände wie Aufklärer, Schlachtfieger und Jäger mit eigener Bodenorganisation waren in der Regel auf Feldflugplätzen untergebracht. In der Nähe von Gefechtsständen der Kommandostellen, die über Aufklärungsverbände verfügten, gab es zum Landen behelfsmäßig eingerichtete Gefechtslandeplätze, die den Aufklärern als Zwischenlandeplätze dienten. Als Seeflugstützpunkte wurden Plätze bezeichnet, auf denen im Frieden Luftdienst- und -teilkommandos ständig Flugbetrieb durchführten. Arbeitsplätze waren Nebenplätze eines mit einer Schule (Flugzeugführerschule) belegten Fliegerhorstes, die den Horst während des laufenden Schulbetriebs entlasten sollten. Scheinflugplätze sollten die feindliche Luftaufklärung täuschen und angreifende feindliche Verbände zum Bombenabwurf veranlassen.

Ab 1935 wurden die Fliegerhorste ihrer Größe nach in die Gruppen A bis D für die Horste, L für die Leithorste und E für die Einsatzplätze eingeteilt und entsprechend belegt. Die Belegung für Land- und Seeflugplätze sah wie folgt aus:

Landflugplätze

Gruppe A: Verbände und Schulen
Gruppe B: Luftzeugämter und Luftparke
Gruppe C: vorgesehen für Flieger-Übungsplätze
Gruppe D: Flieger-Übungsplätze der Lw. Reserve
Gruppe E: Kampf-, Sturzkampf- und Zerstörerverbände
Gruppe L: Verbände und Schulen

Seeflugplätze

Gruppe A: Belegung mit mehr als 3 Staffeln, Flugzeugführer- und Waffenschulen
Gruppe B: Belegung mit 2 - 3 Staffeln



Gruppe C: Belegung mit 1 Staffel
Gruppe D: Belegung mit Luftparke (See)
Gruppe E: vorübergehend für Seefliegerverbände

Neben der Klassifizierung der Plätze nach der Größenordnung gab es eine weitere nach der Anfliegbarkeit der Plätze. Dazu wurden die Flugplätze nach ihrer Eignung für

- Schönwetter-Tag- und Nachtlandungen
- Schlechtwetterlandungen und Nachtlandungen unter erschwerten Bedingungen

in fünf Klassen eingestuft. Für jede Klasse waren Mindestgrößen der Start- und Landeflächen, bei Seeflugplätzen auch Mindestwassertiefen, festgeschrieben. Die Anfliegbarkeit wurde durch eine Ziffern-Buchstaben-Kombination von drei Zeichen verdeutlicht (z. B. 2 B 3), wobei die erste Ziffer (1 - 5) die Einsatzfähigkeit, der Buchstabe die Ausrüstung des Platzes mit Befeuerungsanlagen (A - D für und X ohne Nachtbefeuerung) und die letzte Ziffer (1 - 5) die Durchführung von Schlechtwetterlandungen und von Nachtlandungen unter erschwerten Bedingungen angab.

Analog zu dieser Klassifikation wurden auch die auf den Plätzen einzusetzenden Dienststellen, nämlich die Fliegerhorstkommandanturen, die Leithorste und Einsatzplätze sowie die Platzkommandos für Nebenplätze aller Art, eingestuft und mit den für die Horste gültigen Großbuchstaben, gefolgt von einer Zahlenkombination aus arabischen und römischen Ziffern gekennzeichnet. Die arabische Aufstellungsnummer wurde durch Schrägstrich von der römischen Nummer des aufstellenden Luftgaukommandos getrennt (z. B. Fl.H.Kdtr. (A) 11/XVII Beauvais).

Im Laufe des Krieges kam es immer wieder zur Umwandlung von Platzkommandos in Fliegerhorstkommandanturen und umgekehrt. Auch Seeflugstützpunkte wurden in Platzkommandos umbenannt.

Die einzelnen Kommandanturgruppen unterschieden sich sowohl in ihrer Personalstärke als auch in ihrer Ausstattung mit Flugplatzeinrichtungen (s. Anlage 1). Im Zuge der Personaleinsparungen kam es ab Februar 1944 zu einschneidenden Änderungen in der Fliegerbodenorganisation. Mit Wirkung vom 1. April 1944 wurden die bisherigen Fliegerhorstkommandanturen A und E sowie die Flugplatzkommandos A, B und C organisatorisch aufgelöst und in neu aufzustellende Fliegerhorstkommandanturen A (o) und E (v) überführt. Dies hatte zur Folge, dass im Heimatkriegsgebiet nur noch die Kommandanturen A (o) und Platzkommandos verwendet, während in den Feldluftgauen die E-



Horstkommandanturen das Hauptkontingent stellten.

Kommandanten der Fliegerhorste waren ab 1933 in Personalunion die Kommandeure der auf den Plätzen befindlichen Einheiten bzw. Dienststellen (fliegende Verbände, Flieger- und Luftkriegsschulen, Fliegerersatzabteilungen, Luftzeugämter und Luftparke). Lagen mehrere Einheiten auf dem Platz, übernahm der dienstälteste Kommandeur die Aufgaben des Fliegerhorstkommandanten.

Als ab 1935 zwischen die Stäbe eines Luftkreiskommandos und die Masse der ihnen unterstellten Einheiten höhere Führungsstäbe eingeschoben wurden, kam es ab 1936 auch zu einer Aufhebung des Unterstellungsverhältnisses der Kommandanturen. Sie unterstanden nun in Luftkreis-, ab August 1938 in Luftgauangelegenheiten den Luftkreis- bzw. Luftgaukommandos und in truppendienstlichen Angelegenheiten den jeweiligen Truppenvorgesetzten der Führungsstäbe. Mit der am 1. Juli 1939 verfügten Aufstellung und bereits friedensmäßigen Besetzung der Stelle des Kommandanten eines Flughafenbereichs, d.h. eines Führungsstabes der Fliegerbodenorganisation, wurde die bisherige Kommandostruktur verändert.

Fliegerhorstkommandanten unterstanden nun in allen Luftgau- und allen truppendienstlichen Angelegenheiten, soweit sie die Horstkommandantur betrafen, dem Kommandanten des Flughafenbereichs. Ab Mobilmachung wurden dann Zug um Zug die Stellen der Fliegerhorstkommandanten hauptamtlich besetzt, anfangs nur auf Horsten, die mit fliegenden Verbänden belegt waren, wie dies die Kriegsstarkeachweisung (KStN) 1304 vom 1. Juli 1938 bereits vorsah. Mit Einsetzung hauptamtlicher Horstkommandanten - überwiegend Oberstleutnante und Oberste - galt es auch, die Kompetenzen zwischen ihm und dem Kommandeur der auf dem Platz liegenden Verbände zu regeln. In der L.Dv. 1201 (RLD 3/1201) wurden entsprechende Richtlinien aufgestellt und festgelegt, dass der Horstkommandant dem Dienstältesten Offizier, dem Verbandsführer, während der Anwesenheit des Verbandes auf dem Platz zur Durchführung aller für den Verband notwendigen Versorgungsaufgaben unterstand.