

„Umbruch – Eine Chronik 1989 bis 2007“ von Horst Brändel

Einblicke in den Luftsport der DDR (Teil 1)

Mit dem Ende des 2. Weltkrieges und seinen tiefgreifenden Folgen wurde zunächst jede fliegerische Betätigung in Deutschland verboten. Lediglich die Schar der alten und neuen Modellflieger konnte noch ihre Blicke zum Himmel wenden. Bald wurden jedoch die noch wenigen, in Verstecken verborgenen Segelflugzeuge mit übermaltem Hakenkreuz, ans Tageslicht gebracht. Die neuen Ordnungshüter duldeten mehr oder weniger das scheinbar geheime Treiben.

In der DDR vereinnahmte die Organisation der Freien Deutschen Jugend (FDJ) den Luftsportgedanken und gründete Sektionen des Modell- und Segelfluges. Unter dieser Regie wurden im April 1950 in Ribnitz-Damgarten die ersten Segelflugstarts durchgeführt. Mit Altbeständen und dem Selbstbau des Schulgleiters SG-38 konnten relativ schnell erste Grundlagen für die Entwicklung des Segelfluges geschaffen werden. Für die Modellflieger war das Angebot von Bauplänen nahezu ausgeschöpft. Die Beschaffung von Baumaterial richtete sich nach den Möglichkeiten der Nachkriegszeit.

Nicht sicher dokumentiert, soll Stalin unter dem Eindruck des sich verschärfenden Weltkonfliktes, die Bildung einer Wehrorganisation nach sowjetischem Muster in der DDR gefordert haben. Nach einigen Auseinandersetzungen mit der FDJ um die Vorherrschaft, kam es dann 1952 zur Gründung der Gesellschaft für Sport und Technik (GST). Eine Bezugnahme zur Bindung ans Militär wurde in der Namensgebung vermieden. Die GST war aber von vornherein und in immer stärkeren Umfang an die vormilitärische Erziehung und Ausbildung der Jugend gebunden. Alle am Luftsport Interessierten mussten sich diesen Tatsachen beugen. Die Mitgliedschaft in der GST erforderte nur einen geringen finanziellen Beitrag, für die Jugendlichen war er nahezu frei. Alle Aufwendungen übernahm der Staat über den Haushalt der NVA.



Die Vorsitzenden der GST trugen Uniformen der NVA und waren in den ersten Jahren rekrutierte Spanienkämpfer. Sie ließen zunächst eine relativ ungezwungene Entwicklung an den inzwischen 72 Segelflugplätzen zu. An den zentralen Schulen, hauptsächlich in Schönhagen und Laucha, wurden die erforderlichen Fluglehrer und Techniker herangebildet. Zuerst in Schmiedeberg, dann in Gotha und schließlich in Lommatzsch erfolgte die industrielle Produktion der für den Luftsport benötigten Segelflugzeuge. Altbewährte Typen für die Fortgeschrittenen-Schulung, wie „*Baby IIb*“ und „*Meise*“ wurden konstruktiv modifiziert und in großen Stückzahlen gefertigt. Der neuentwickelte Schuldoppelsitzer *FES* stellte sich als gelungene Konstruktion heraus und beendete mit seiner Einführung die Einsitzer-Schulung auf dem SG-38, von dem 431 Stück gebaut worden waren. Zwei SG-38, sozusagen Ehrenexemplare, noch in den späten achtziger Jahren nachgefertigt, sind noch heute flugfähig. In den Anfangsjahren waren die fliegerischen Leistungsziele besonders auf Dauerflüge ausgerichtet. Am Lauchaer Hang wurde die Rekordmarke auf 30 Stunden gesetzt. Mit den *Libelle*-Typen aus Lommatzsch standen den DDR-Segelfliegern nach und nach leistungsfähige Konstruktionen zur Verfügung, die den Streckenflug und die Wettkampftätigkeit aktivierten. Die Anzahl der vorhandenen Segelflugzeuge pendelte immer um die Stückzahl 450...600.

Von den damals etwa 30.000 Segelfliegern wurde viel geflogen, naturgemäß traten auch Unfälle auf. Die GST-Führung forderte ständig mehr politische Erziehung, um das Verantwortungsbewusstsein zu stärken. Mit dem neuesten Spross aus Lommatzsch, dem „*Favorit*“, gelangen internationale Bestleistungen, wie die Umrundung des 500-Kilometer-Dreiecks. Mit dem Ende der DDR-Luftfahrtindustrie wurde auch die Segelflugzeugentwicklung und -produktion, mit Schockwirkung für alle Beteiligten, beendet.



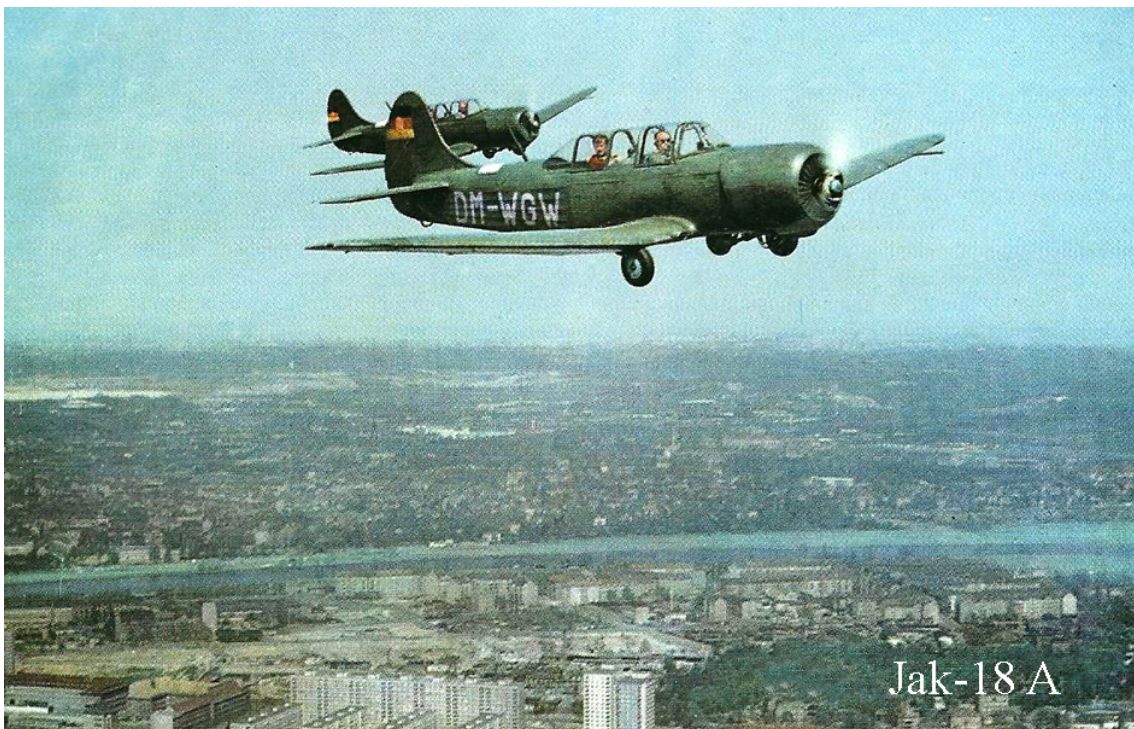
Nach der Aufhebung der Flugbeschränkungen für den Motorflug begann 1956 nach einer Fluglehrerheranbildung in Neuhausen bei Cottbus die konzentrierte Ausbildung von jungen Piloten an sieben ausgewählten Flugplätzen der GST. Die Auswahl bevorzugte geeignete Segelflieger, die später die *Mig*-Typen der NVA beherrschen sollten. Das System der Nachwuchsgewinnung für das Militär wurde immer mehr zur Hauptaufgabe der GST. Es kam zu einer jährlichen „Abverfügung“ von 60...80 Absolventen, die im Schnitt 20...25 Motorflugstunden erreicht hatten.

Als Ausbildungsflugzeuge standen die robusten *Jak-18*, *Jak 18 U* und *Jak 18 A*, die vorher in der Flugschulung der NVA eingesetzt waren, für die GST-Schulung bereit. Mit der Aufnahme des Motorfluges konnte, neben dem vorherrschenden Windschlepp, auch der Flugzeugschlepp im Segelflug ermöglicht werden. Anfänglich standen dafür drei geschenkte *PO-2 „Podwa“*, übrigens in Gegenleistung zu Musikinstrumenten für eine sowjetische Fliegerkapelle, zur Verfügung. Dann wurde die tschechische Typenreihe *Zlin* in größerer Stückzahl eingeführt, mit der auch die Anfänge im Motorkunstflug gestaltet werden konnten.



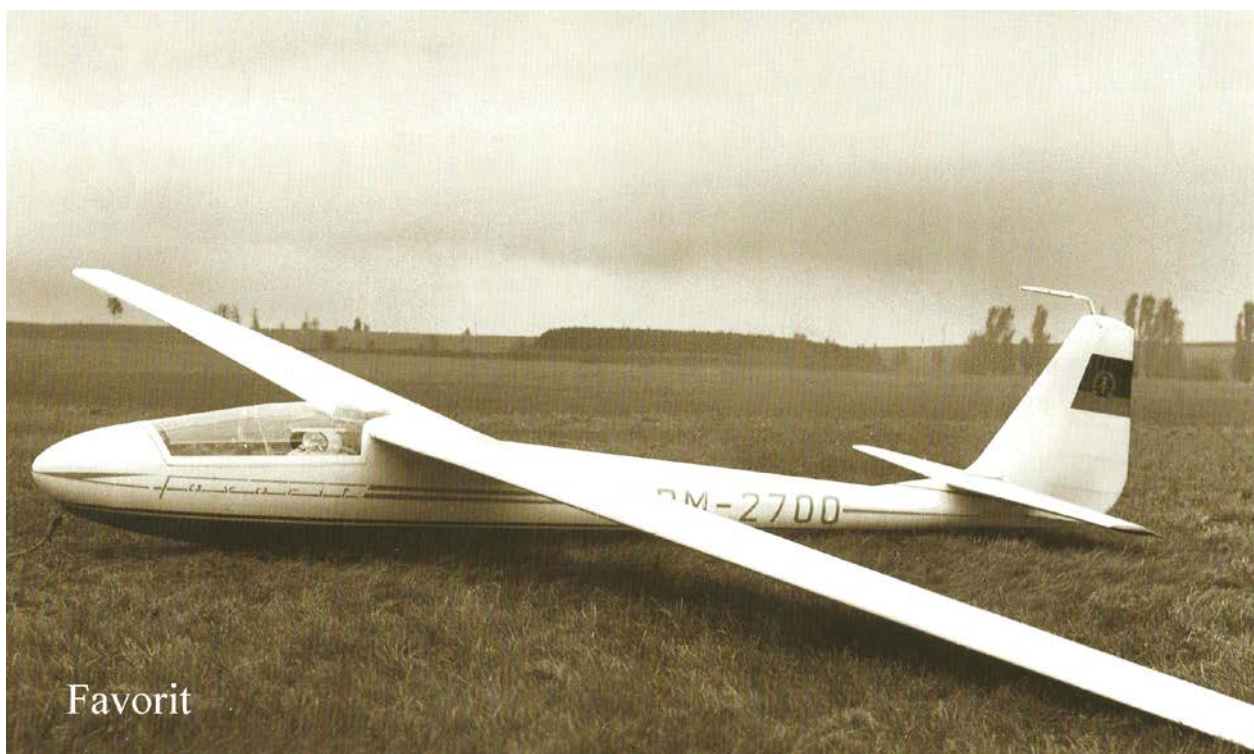
Analog zur Förderung des Fallschirmsports in den sozialistischen Ländern formierten sich in der DDR entsprechende Interessen. Anfangs waren das nur Absprünge von selbstgebauten Podesten oder Abrollübungen. Dann kam es zum Bau von 16 Sprungtürmen, der größte davon stand mit 53 Metern Absprunghöhe in Halle. Damit sollte ein Fallschirmsprunggefühl erzeugt und der Mut der jungen Springer gefördert werden. Mit Hilfe sowjetischer Instrukteure, Flugzeuge und Fallschirme absolvierte 1956 eine Auswahl von angehenden Springern, darunter mehrere ehemalige Fallschirmjäger der Wehrmacht, die ersten Fallschirmsprünge im Rahmen der GST. Mit der Übernahme von drei *AN-2 „Anna“*, die dann zwischen ausgewählten Flugplätzen pendelten, nahm der Fallschirmsport beträchtliche Fahrt auf. Bald waren es mehr als 3.000 aktive Springer, darunter zahlreiche Mädchen. Der Bedarf an Fallschirmen konnte durch die Bekleidungswerke Seifhennersdorf recht schnell gedeckt werden: anfangs waren es Nachbauten sowjetischer Fallschirme, gefolgt von eigenen Entwicklungen für die Ausbildung und den Leistungssport sowie die gesamte Palette der Rettungsfallschirme. Die Fallschirmproduktion in Seifhennersdorf hat die Wende übrigens überlebt und beliefert internationale Märkte mit leistungsfähiger Fallschirmtechnik. Zudem ist das Werk unter der Neufirmierung *SPEKON* mit Dämmmatten Zulieferer für Airbus.

Der DDR-Luftsport hatte mit der Veranstaltung von vielen Wettbewerben in allen seinen Sportarten ein regelrechtes Wettkampfsystem bis hin zu DDR-Meisterschaften geschaffen. Sogar internationale Vergleiche konnten erfolgreich gestaltet werden. Unterstützt von den Segelfliegern der Armee- Sportvereinigung „Vorwärts“ und den Fallschirmsportlern der Sportvereinigung „Dynamo“ stellte der eigens dazu gebildete Aeroklub der DDR, bei der Federation Aeronautique Internationale (FAI), den Antrag um Aufnahme. Nach langen Diskussionen, besonders politisch beeinflusst, bestätigte die 53. Generalkonferenz 1960 in Barcelona den DDR-Antrag mit dem Status als assoziiertes Mitglied. Damit konnten die DDR-Luftsportler zwar an internationalen Meisterschaften teilnehmen und Rekorde aufstellen, waren aber bei Wahlen nicht stimmberechtigt.



Nach der Schließung der DDR-Grenzen und dem Mauerbau kam es 1962, nach ersten Republikfluchten mit Flugzeugen der GST, zur Durchsetzung von Zuverlässigkeitsüberprüfungen der Luftsportler. Die Absetzbewegung ging weiter und die radikale Einengung des Luftsports, bei Schließung fast der Hälfte der Flugplätze, war eine der Folgen. 1968 wurde durch die Staatsführung eine neue militärische Leitung der GST eingesetzt, die Luftsportler hatten als besonders sensible Abteilung später sogar einen General in Uniform als Vorgesetzten. Der Ausschluss von vielen Flugsportlern, besonders aus dem Bereich der Ausbilder und Techniker, war ein schwerer Aderlass. Fadenscheinige Begründungen verdeckten die wahren Gründe in Form von Westverwandtschaft oder geglaubter politischer Unzuverlässigkeit.

Andererseits entwickelte sich trotz dieser Bedingungen eine hohe Qualität und Intensität der Ausbildung im Segelflug und Fallschirmsport. Der Flugzeugbedarf für den Segelflug wurde inzwischen mit leistungsfähigen Importen aus Polen gedeckt. Ende 1970 war fast die gesamte in der DDR produzierte Technik abgelöst. Die Typen „Bocian“ und „Puchacz“ als Doppelsitzer, der „Pirat“ als Schuleinsitzer und die „Jantar“-Reihe waren jetzt auf den Flugplätzen präsent. Für die vorwiegend praktizierte Windenschlepp-Schulung kamen selbstfahrende tschechische „Herkules“-Winden zum Einsatz, zunehmend aber auch die insgesamt 68 polnischen „Wilga“ für den Flugzeugschlepp. Sie hatten zwar einen hohen Kraftstoffverbrauch, waren aber in ihrer Steigleistung unübertroffen. Sie sind bis heute bei Meisterschaften als Schlepper gefragt, weil sie selbst große Teilnehmerfelder in kurzer Zeit in die Luft bringen können.





Die sportliche Leistungsentwicklung im Segelflug wurde immer mehr durch die Luftraum-Einschränkungen seitens der sowjetischen und NVA-Luftstreitkräfte, durch die drei alliierten Luftkorridore nach Westberlin und das eingeschränkte grenznahe Fliegen behindert. Mit Ausnahme eines Europameistertitels der Frauen blieb der Schritt in das internationale Spitzengeschehen sehr begrenzt. Das Auslandstraining der DDR-Auswahlkader in Polen und der Sowjetunion konnten das Manko nicht ausgleichen, zudem waren die finanziellen Mittel für Hochleistungsflugzeuge und moderne Sportstrukturen begrenzt. Darüber hinaus ließ das hohe Leistungsvermögen des westdeutschen Segelfluges keine Ambitionen für eine politisch angeordnete Vorrangstellung aufkommen.

Im Modellflug gab es eine gute, von den Schulen unterstützte Breitenentwicklung sowie ein reges Wettkampfgeschehen und zahlreiche Erfolge bei Welt- und Europameisterschaften. Aber auch hier ließen materiell-technische Engpässe in nur einigen Disziplinen internationales Auftreten zu.

Motiviert durch das Training für Flugveranstaltungen hatte sich in der DDR eine talentierte und leistungsstarke Gruppe von Kunstflugpiloten herausgebildet. Ihnen standen die damals besten Flugzeuge der *Zlin 526-Baureihe* zur Verfügung. Höhepunkt waren die Weltmeisterschaften 1968 in Magdeburg, wo Titel und Medaillen erkämpft werden konnten. Nach jahrelangem Gerangel um die neue Generation von Flugzeugen für den Kunstflug mit der CSSR und Sowjetunion zerfiel die Kunstflugmannschaft der DDR. Erst mit der tschechischen *Z-50* konnte Ende der achtziger Jahre der Neubeginn gestartet werden. Mit der bewährten „*Wilga*“ war auch ein geeignetes Flugzeug für den international aufkommenden Präzisionsflug vorhanden, und auch hier formierte sich schnell eine Auswahlmannschaft. Das Training der Akteure nur im Freizeitbereich genügte allerdings nicht, um international über das Mittelfeld hinauszukommen. Zudem fehlte eine zielgerichtete Nachwuchsentwicklung.



Der Fallschirmsport hatte sich immer mehr auf die Ausbildungszentren der Bezirke formiert. Die Anzahl der Absetzflugzeuge war inzwischen auf dreizehn AN-2 angestiegen, der zwischenzeitliche Einsatz von tschechischen L-60 „Brigadyr“ musste wegen der gefährlichen Anbringung des Höhenleitwerkes in der Ebene zur Absprungtür, aufgegeben werden.

Auch eine von der GST-Führung angeordnete völlige Konzentrierung des Fallschirmspringens an der neugebildeten Fallschirm-Sprungschule Halle-Oppin wurde wegen der immensen Kosten schnell wieder zurückgenommen. Auf der Grundlage starker internationaler Erfolge war es möglich, den Fallschirmsport im Verbund mit der Sportvereinigung „Dynamo“ nach den Prinzipien geförderter olympischer Sportverbände der DDR zu organisieren.

Die beiden Leistungssportklubs in Halle-Oppin und Eilenburg waren für diese Zwecke bestens ausgestattet, verfügten über Berufstrainer, modernste Sportfallschirme und sicherten ihren Nachwuchs zum Teil über die Kinder- und Jugendsportschulen der DDR. International erstmalig wurden besonders talentierte Kinder im Alter von 14 Jahren unter medizinischer Kontrolle an das Fallschirmspringen herangeführt. Mit mehr als 25 Titeln und 63 Medaillen bei Weltmeisterschaften und über 100 Weltrekorden bestimmten die DDR-Fallschirmspringer das internationale Niveau über mehrere Jahrzehnte. Ein Ausdruck dafür war die sehr erfolgreiche Veranstaltung der Weltmeisterschaft 1966 in Leipzig und die langjährige Präsidentschaft in der Internationalen Fallschirmsportkommission (CIP). Der gesamte Bedarf des NVA-Fliegernachwuchses wurde nach 1970 nur noch aus dem Kreis geeigneter Segelflieger ausgewählt. Regelrechte Kampagnen zu ihrer politischen Gefügigkeit kamen zur Anwendung. Ihre Ausbildung zu Motorfliegern erfolgte konzentriert an den Fliegerschulen Schönhagen und Jahnsdorf auf dem tschechischen Schulflugzeug Z-42 (55 Stück). Der Nachwuchs für die Fallschirmjägertruppe wurde ebenfalls in den Sektionen des Fallschirmsports gesichtet und an der Fallschirmsprungschule Halle-Oppin in Lehrgängen zielgerichtet für den Armeedienst vorbereitet.



Zlin Z-42



Die Motor-Kunstflug-Weltmeister-Mannschaft 1968 von Schönhagen – v.li. Heinz Hübler, Peter Kahle, Günter Börner, Dieter Kappahn, Horst Karlstedt und Erwin Bläske

Teil 3 - Die ostdeutschen Sportflugzeuge in der Hand der Treuhand

Im Wirbel der deutschen Wiedervereinigung hatten sich die Luftsportler der ehemaligen DDR in demokratisch geführten Vereinen organisiert, die neuen Landesverbände gegründet und die Mitgliedschaft im Deutschen Aero Club geebnet. Einhergehend wurden alle unter politischen Zwängen ausgeschlossenen Luftsportler wieder an ihren Flugplätzen aufgenommen. Aber auch die Plätze selbst, von zuletzt 37, erweiterten sich unter dem Druck der Ausgesperrten wieder auf 72 Plätze, wobei das Wachstum durch Nutzung aufgegebener Militärflugplätze, Agrarlandeflächen und der grünen Wiese weiter anhielt.

Die vorhandenen 442 Segelflugzeuge, 163 Motorflugzeuge und mehr als 100 Schleppwinden waren in kameradschaftlicher Weise auf alle damals bestehenden Vereine, unter Duldung der GST-Nachfolgeorganisation Bund Technischer Sportverbände (BTSV), umverteilt worden. Der Anspruch der Vereine auf das ehemalige GST-Fluggerät wurde damit begründet, dass es als „Volkseigentum“ galt, für den Luftsport ausgelegt war und in jahrelanger Wartung und Pflege erhalten worden war. Alle Schranken für einen erfolgreichen Neubeginn schienen gefallen zu sein. Plötzlich stand als dunkle Gewitterfront die von der Bundesregierung ins Leben gerufene Treuhandanstalt im Raum. Zuerst bestand die Annahme, die Treuhand sei nur für die Eigentumsüberführung der volkseigenen Betriebe zuständig. Aber mit der Bildung einer Abteilung für Sondervermögen stand die Abwicklung der ehemaligen GST auf der Tagesordnung, um mit finanziellem Gewinn deren Vermögen in eine andere Eigentumsform zu überführen.



Zuerst wollte die Treuhand in nassforscher Weise alle Flugzeuge und Geräte einlagern, was den Stillstand des Luftsportgeschehenes bedeutet hätte. Hier zahlte sich bereits die Vernetzung des ostdeutschen Luftsports im DAeC als sehr positiv aus und dessen Lobby wischte das Vorhaben vom Tisch. Sicher hätten auch die ostdeutschen Flieger mit ihrem gestärkten Bewusstsein nicht tatenlos die Hallentore geöffnet. Ein nächster Schritt der Treuhand war die Wertschätzung der Flugzeuge. Eine Firma aus Bremen bewertete in einer wochenlangen Rundreise jedes einzelne Motorflugzeug und die Segelflugzeuge nach Typen im Block. Der errechnete Verkehrswert belief sich auf rund 11 Millionen DM. Eine erstaunlich niedrige Bewertung, da das Gerät relativ neu war. Jetzt sollten die Ostdeutschen ihre Kaufanträge unterbreiten. Jedoch die Vereine reagierten nicht, auch die Westdeutschen übten Solidarität. Nur ein zweimotoriges Flugzeug vom Typ *Morava L-200*, dessen Einstufung als Sportflugzeug umstritten war, wurde verkauft. Der aktive Flugbetrieb führte natürlich zu Beschädigungen und zu einigen Brüchen an den Flugzeugen, sofort erhob die Treuhand Anspruch auf Schadenersatz - und neuer Streit um die Rechtspositionen war die Folge. Als neuen Schachzug legte die Treuhand Mietforderungen mit hohen Versicherungsleistungen für die Flugzeuge auf den Verhandlungstisch. Der DAeC antwortete mit einer Verzögerungstaktik, und die Mietverträge kamen nie zur Umsetzung.

Durch den Einzug der neuen Luftfahrt-Gesetzgebung waren die Vereine mit dem Eigentumsrecht konfrontiert. Die GST-Flugzeuge konnte nicht einfach so weiter geflogen werden. Aus der Sicht des Luftfahrt-Bundesamtes hatten die ostdeutschen Vereine mit der faktischen Inbesitznahme der Flugzeuge die Halterpflichten übernommen. Dank guter Voraussicht konnte das für die Reparatur und Wartung erforderliche „Technische Betriebshandbuch“ für alle Vereine vorgelegt werden und das LBA gab nach einigen Nacharbeiten recht schnell seine Zustimmung. Parallel lief die Schulung und Prüfung der Techniker und Fallschirmwarte für den Erwerb der neuen Lizenzen sowie die Begutachtung der Werkstätten mit ihren Ausstattungen. Die Vorstände der neuen Länder einigten sich auf die Bildung eines gemeinsamen „Luftfahrttechnischen Betriebs“ als Koordinator und Rechtsvertreter. Die technischen Herausforderungen, die mit Um- und Nachrüstungen an den Flugzeugen verbunden waren, wurden mit Tatkraft in den Vereinen gelöst. Hart war die Auseinandersetzung mit dem LBA um die Anerkennung der Lärmwerte der Motorflugzeuge. Bei all den Vorgängen um die technische Sicherstellung der GST-Flugzeuge war von der Treuhand nichts zu hören.



Ein völlig neues Problem sorgte plötzlich für Unruhe. Bei ihren Inspektionen an einigen Flugplätzen hatten die Treuhand-Leute eilige Bautätigkeiten an Flugzeugteilen entdeckt. Es waren Arbeiten zur Wiederinstandsetzung von bereits abgeschriebenen Flugzeugen, die nach Stasi-Bestimmungen eigentlich hätten vernichtet werden sollen, aber aus ihren Verstecken wieder ans Tageslicht kamen. Mehr als 30 Flugzeuge erreichten so in kurzer Zeit einen flugfähigen Zustand. Die noch nicht vorhandene Werkstattzulassung für derartige Arbeiten bereitete dem LBA beträchtliche Probleme bei der Verkehrszulassung dieser Flugzeuge, bis auch hier ein Kompromiss gefunden werden konnte. Noch aufregender war die Auseinandersetzung um das Eigentumsrecht. Die Treuhand forderte den Zugriff und am anderen Ende des Seils zogen die betroffenen Vereine, da sie ja mit erheblichen Gefahren dieses Gerät bewahrt hatten. Auch hier verhandelte der DAeC geschickt und die Flugzeuge wurden als „Altflugzeuge“ auf eine separate Liste gesetzt.

Im Deutschen Aero Club war inzwischen der Luftsport in den neuen Ländern zur Chefsache erhoben worden. Mit dem Vizepräsidenten Theo Rack an der Spitze wurden regelrechte Strategien entwickelt und das DAeC-Büro unter Leitung von Horst Brändel sicherte den ständigen Informationsfluss zu den Landesverbänden. Über diese waren die Vereine bei den Treuhandinspektionen immer gut vorbereitet. Allmählich kehrte eine Art Sachlichkeit in den Beziehungen zur Treuhandanstalt ein und die ständigen Besuche in deren Zentrale am Alexanderplatz in Berlin waren nicht mehr so frustrierend.

Im vierjährigen Kampf mit Unmengen von Schriftverkehr, immer neuen Aufstellungen und Forderungen, mit ungezählten Gesprächen bis hin zum Finanzminister Theo Waigel und einer erfolgreichen Rede von Theo Rack vor dem Sportausschuss des Bundestages konnten Wege gefunden werden, das besagte Luftsportgerät den Vereinen in den neuen Bundesländern zu übereignen. Zuerst gab die Treuhand die Ersatzteilbestände und Baumaterialien im Werkstattlager Schönhagen frei, danach den beträchtlichen Bestand aus dem GST-Zentrallager Fürstenwalde/Spree. Besonders glücklich waren die Vereine, die eines der 20 Triebwerke oder eine der Luftschrauben mitnehmen konnten. Zuletzt folgte das Lager in Halle-Opplin mit den Ersatzteilen für die Flugzeuge des Typs An-2 und der Fallschirmtechnik, die die Treuhand mit intensiven Bemühungen an Firmen hatte verkaufen wollen. Am 23. Februar 1994 war es dann soweit, die Treuhand übergab die Flugzeuge und über 2.000 Fallschirme aller Art an den Deutschen Aero Club und dieser am gleichen Tag an die Landesverbände der neuen Länder. Tage darauf erfolgte die Verteilung an die Ortsvereine mit der Eigentumseinschränkung, die Flugzeuge mit einer Sperrfrist von 12 Jahren nicht verkaufen zu dürfen.

Wertvollen Beistand beim jahrelangen Ringen leistete der Deutsche Sportbund, der immer wieder die Gleichbehandlung im Sport einforderte und sich bis in die Regierungsebene für den Luftsport einsetzte. Noch engagierter handelte der Sportausschuss des Deutschen Bundestages mit seinen Weichenstellungen und Beschlussvorlagen für die zuständigen Ministerien. Wertvoll war auch die Hilfe des Luftfahrt-Bundesamtes mit seinen zahlreichen Gutachten, zügigen Genehmigungsverfahren und der frühzeitigen Verankerung der Vereine in der Luftfahrzeug-Stammrolle. Nicht zuletzt drängten auch die Luftsportler immer stärker, indem sie sich zu Wort meldeten und auf ihre regional politischen Verantwortungsträger Einfluss nahmen, um den Druck in Richtung Regierung zu verstärken. Mit dem übernommenen Fluggerät konnte an den Flugplätzen noch viele Jahre eine erfolgreiche Ausbildung junger Luftsportler und ein umfangreicher Sportbetrieb gewährleistet werden. Ohne diese Bestände wäre die Wende für den ostdeutschen Luftsport zum Fiasko geworden. Durch sorgsame Wartung und Pflege sind zahlreiche der ehemaligen GST-Flugzeuge immer noch in Betrieb.



DAeC-Präsident Klaus Scheer bei der Vertragsunterzeichnung zur Übergabe der ehemaligen GST-Flugzeuge an die Landesverbände; Dr. Diersdorf – Direktor der Abteilung Sondervermögen der Treuhandanstalt – hat bereits unterschrieben.



Weitergabe der übergebenen Flugzeuge an die Präsidenten der Bundesländer – hier Horst Brändel und Heinz Krieger, der den Vertrag für den LV Mecklenburg-Vorpommern unterzeichnet.

Teil 4 - Die Kommunalisierung der GST-Flugplätze

Zum Zeitpunkt des Endes der DDR waren im Ergebnis der politischen Zwangsmaßnahmen nur noch 37 Flugplätze der GST in Betrieb. Im Zuge der sich anbahnenden Wiedervereinigung kam es zu einer regelrechten Aufbruchsstimmung und besonders die bisher ausgegrenzten Luftsportler machten Druck. Grenznaher Raum oder andere Restriktionen waren kein Thema mehr. Durch entschlossenes Handeln des Flug- und Fallschirmsportverbandes der DDR erfolgte in Zusammenarbeit mit der noch tätigen Hauptverwaltung für zivile Luftfahrt in einem Schnellverfahren die Wiederezulassung der meisten der bislang geschlossenen Flugplätze. Die Zulassungsunterlagen waren ja noch vorhanden und entscheidungsbereite Mitarbeiter lösten die Vorgänge vorwiegend vom Schreibtisch aus. Durch spätere Neuzulassungen von ehemaligen Militärgeländen, Agrarplätzen und sonstigen Flächen waren nunmehr nahezu 100 Flugplätze wieder in Betrieb genommen worden.

Die Flugplätze standen mehrheitlich in Verwaltung der ortsansässigen Luftsportvereine, aber auch zunehmend in der Zuständigkeit von gewerblichen Unternehmen. Mit der Wiedervereinigung Deutschlands meldete sich in der Eigentumsfrage der Flugplätze die Treuhandanstalt und machte mit einer staatlich sanktionierten Mitteilung vom Dezember 1990 ihre Zuständigkeit geltend.

Zuerst ging es um Pacht- und Mietverträge für die Geländeflächen und Gebäude. Eine eigens dazu beauftragte Maklergesellschaft sollte alle diese Vorgänge regeln, sie legte Musterverträge vor und über die ungenügend instruierten Regionalvertreter brach ein regelrechtes Chaos aus. Unter der Nutzung der vorhandenen Rechtslücken und wegen der unannehmbaren Forderungen verweigerten die Vereine ihre Unterschriften. Eine neue Gesellschaft, die die Treuhand ins Rennen schickte, konnte die Situation nicht wesentlich verbessern, es kam zu nur wenigen Verträgen. In den Versicherungsfragen hatte sich die Treuhand zudem ein weiteres Problem organisiert. Die Vereine waren aufgefordert worden, für die Flugplätze eigenständige Verträge abzuschließen, später kam ein Widerruf und die Verträge sollten annulliert werden. Die vielen örtlichen Versicherungen nahmen diese Vorgehensweise, bei aller Macht der Treuhand, nicht hin. Bis zur Mitte der neunziger Jahre hielten die Auseinandersetzungen zu dieser Thematik an, bis ein Kompromiss gefunden werden konnte.

Bei den ständigen Verhandlungen mit der Treuhand und den zuständigen Regierungsstellen deutete sich eine Entwicklung in Richtung Kommunalisierung der Flugplätze ab. Inzwischen hatte sich auch bei den neuen Landesregierungen das Interesse an regionalen Flugplätzen verstärkt und diese gaben Impulse an die zuständigen Städte und Gemeinden. 1992 kam es zu einer ersten Welle von Anträgen zur Übernahme von Flugplätzen durch die Kommunen. Mit Hinweis auf den Einigungsvertrag gab die Treuhand bekannt, dass beim Nachweis von Eigentumsrechten eine unverzügliche und direkte Übertragung von Flugplätzen möglich ist. Nahezu alle Vereine versuchten Einblick in die örtlichen Grundbücher zu erlangen, aber es kam trotz aller Mühen zu keinen greifbaren Ergebnissen. Selbst die von den ehemaligen Reichssegelflugschulen in Schönhagen (Trebbin), Laucha, Großrückerswalde und Ballenstedt genutzten Plätze waren vor 1945 kein Eigentum des Aeroclubs von Deutschland. Das gleiche Ergebnis bei den Recherchen zur Übergabe des Hauses des Aeroclubs von Deutschland am Flugplatz Rangsdorf sowie des Hauses der Flieger in Berlin (Berliner Abgeordnetenhaus). Überall stand in den Grundbüchern der Reichsfiskus als Eigentümer.



Durch Beschluss des Bundestages vom Februar 1993, eingebracht von der Fraktion der SPD, wurde der Weg zur Kommunalisierung aller Sportanlagen geebnet. Aber in den Regierungsstellen gab es immer noch heftige Querschüsse, die den Luftsport nicht als Breitensport akzeptieren wollten und Umweltgefahren aufzählten. Wieder war die harte Lobbyarbeit des DAeC angesagt und besonders der Druck der Landesverbände auf ihre Regionalpolitiker war sehr wirksam.

Plötzlich begann die Treuhandanstalt, diesmal in Zuständigkeit des Direktorrats Kommunalvermögen, mit der Kommunalisierung der ehemaligen Agrarflug-Stützpunkte, auf denen ja ebenfalls Luftsport betrieben wurde. Sie bildete unter Mitbeteiligung des Verkehrs- und Finanzministerium sowie der Liegenschaftsverwaltung dazu eigens eine Kommission. Sofort sprang der DAeC auf den fahrenden Zug, und Horst Brändel erhielt die Genehmigung, die sogenannte fliegende Kommission, sie war mit einem Hubschrauber unterwegs, zu begleiten. Innerhalb von 14 Tagen konnten die Flugplätze Nauen, Gardelegen, Parchim, Greiz und Gotha in nahezu unbürokratischer Weise an die sogenannten Belegenheitskommunen übereignet werden. Die Gunst der Stunde nutzend, drängte der DAeC auf die Weiterführung dieser Aktion bei den GST-Flugplätzen. Nach erfolgten Umbildungen und einigem Stuhle rücken in der Treuhand wurden im Mai 1993 die GST-Plätze zum Vorgang der Kommunalisierung aufgerufen, wobei auch hierzu eine ähnliche Kommission gebildet wurde. Die Kommunen hatten ihre Kaufabsicht mitzuteilen, eventuelle Restriktionsansprüche zu benennen, Altlasten im Umweltbereich anzusagen und den Status der Landeplatzgenehmigung vorzulegen. Die Vertreter der Landesämter waren an den Vorgängen beteiligt worden. Der DAeC sicherte über seine Landesverbände die Teilnahme der Ortsvereine. Sie hatten dann beim Ortstermin ihren Verein vorzustellen und die in die Baulichkeiten und Flugbetriebsflächen eingebrachten Leistungen sowie ihr Nutzungskonzept zu erläutern. Gewerbliche Nutzer hatten die gleiche Aufgabe.

Erster Flugplatz war Schönhagen mit der Übereignung an den Landkreis, bedingt durch die vorgesehene überregionale Nutzung. Danach reiste die Kommission wochenlang durch die neuen Bundesländer. Erstes Problem waren die angetroffenen Flugplatzgrößen. Zu DDR-Zeiten wurden die nach dem Krieg vorgefundenen Flugplätze, meist 1.000 x 1.000 Meter groß, einfach wieder in Betrieb genommen. Einige Plätze, die als militärische Notlandeplätze gedient hatten, erreichten sogar Größen von 160 ha. Die Kommission musste sich von ihrer Vorgabe aus den alten Bundesländern von 25 ha auf durchschnittlich 80 ha umorientieren. Bei mehreren Plätzen konnte die Flugplatzgrenze nach den Grundbuchauszügen nicht mehr ausgemacht werden, sie war einfach zugewachsen. In Neustadt-Glewe zum Beispiel wurde die Grenze tief im Wald aufgefunden – eine wilde Mülldeponie gehörte so plötzlich noch zum Flugplatz.

Die Kommission traf in der Regel zügige Entscheidungen. Sehr wirksam waren die immer gut vorbereiteten Darstellungen und vorgelegten Konzepte der Vereine bzw. Unternehmen. Bei Flugplätzen mit gewerblicher Nutzung bestimmte die Kommission in der Regel einen für die Kommunen erträglichen Preis. Die anteilige Vereinsnutzung wirkte preissenkend. Bei ausschließlicher luftsportlicher Nutzung ging der Platz kostenfrei an die Kommune. In den Zuordnungsbescheiden wurde anfangs eine Begünstigung der Vereine auf 15 Jahre festgeschrieben, später erreichte der Verhandlungsdruck des DAeC eine Frist von 25 Jahren. Für diese Zeit konnten die Vereine die Plätze kostenfrei nutzen. Alle Zuordnungsbescheide beinhalteten eine Klausel, die Restitutionsansprüche Dritter ermöglichte, von denen es in der Folge eine ganze Reihe gab. Am Flugplatz Fredersdorf waren es anfangs ganze 63, da der Platz in den dreißiger Jahren parzelliert worden war. Die Treuhand regulierte das vorwiegend durch Geländeaustausch, bei Ansprüchen jüdischer Eigentümer zog die Kommission sofort ihre Zuständigkeit zurück.

Bis 1994 wurden den Kommunen 54 Flugplätze zugeordnet. In den folgenden Jahren ging es meist um Plätze mit unschlüssigem Nutzungskonzept, Blockaden von Alteigentümern, Widerstand von Umwelt-aktivisten oder politischem Streit in den Kommunen. Mit der Zuständigkeit des Bundesvermögensamtes konnten auch bisher militärisch genutzte Flächen, als Flugplätze umgewidmet, Kommunen zugeordnet werden. Gegen Ende der Kommunalisierung gelang es einigen Vereinen, sich am Flugplatzeigentum zu beteiligen. Vorwiegend ging es dabei um den Kauf von Teilflächen mit dem Bestand von Hallen und Einrichtungen. Nach Streit zweier Kommunen um den Flugplatz Bronkow konnte z. B. der ansässige Verein sogar den gesamten Flugplatz kaufen. Bis 1998 waren alle zur Kommunalisierung beantragten 71 Flugplätze übereignet.

Nach und nach kehrten die Westberliner Luftsportler in die Berliner Region zurück. Ein Teil wurde Mitglied in den Vereinen des Landesverbandes Brandenburg, andere wurden als eigenständige Vereine Mitnutzer von Brandenburger Plätzen. Ganz entschlossene Vereine gründeten in Brandenburg eigene Flugplätze, so die Segelflieger in Lüsse, Neuruppin und Kammermark, die Drachenflieger in Jüterbog-Altes Lager und Segelitz oder die Fallschirmspringer in Gransee. Die Vereine kauften in diesen Fällen die notwendigen Gelände Flächen – meist verlassene Militärgelände – zu ebenfalls begünstigten Preisen. Besonders bei Neugründungen kam es anfangs zu heftigen Auseinandersetzungen mit den sich etablierenden Umweltschützern.

Heute, mit Sicht auf die vergangene Zeit, kann man feststellen, dass die damalige Kommunalisierung eine richtige Entscheidung für die Existenz des Luftsportes in den neuen Ländern war. In anderen Ländern, wie zum Beispiel in Bulgarien, wurde vorwiegend auf die Privatisierung der Flugplätze des Wehrsportverbandes gesetzt, ein willkommenes Feld für sofort zuschlagende Spekulanten.

Die ansässigen Vereine konnten die horrenden Pachtforderungen nicht aufbringen, und die Flugplätze zeigten sich als gewinnbringendes Bauland auf dem Markt. Aber auch in Deutschland zeigen sich Tendenzen, wo Kommunen das Interesse am Flugplatz verlieren, Flugplätze ein schönes Bauland versprechen, Verdrängungen stattfinden und das politische Gewicht der Vereine zu gering ist.



Auf der AERO: Übergabe der Urkunde zu Ehrenmitgliedschaft im Landesverband Brandenburg durch den Vorstand an Theo Rack; von l. nach r.: J. Dorf (Geschäftsführer), H. Brändel (DAeC), T. Rack, E. Reiche (Präsident).