

Die bewegte Geschichte des Militärflugplatzes Göttingen

Die Geschichte des Göttinger Militärflugplatzes ist spannend, vielseitig – und in vielerlei Hinsicht auch tragisch. Heute droht der frühere Fliegerhorst in Vergessenheit zu geraten; dabei ist er vielfach immer noch präsent.



Göttingen. Dass Göttingen einmal einen Militärflugplatz hatte, gerät bei jüngeren Generationen immer mehr in Vergessenheit. Dabei kann es äußerst spannend sein, sich mit diesem bedeutsamen Kapitel der jüngeren Göttinger Geschichte zu beschäftigen. Und manchmal ist diese Geschichte sogar viel näher, als es auf den ersten Blick den Anschein haben mag – wenn auch die Gründe dafür mitunter tragisch sind.

**Heutiger Standort
THW OV Göttingen hinter dem
nicht mehr vorhandenen Turm**

Blickrichtung gen Westen



heutige Grätzelstr.

ZUR GALERIE

Historische Aufnahmen vom ehemaligen Militärflugplatz im Bereich des heutigen Groner Industriegebietes.

Als am 1. Juni 2010 auf dem Schützenplatz eine Fliegerbombe aus dem Zweiten Weltkrieg explodiert, kommen drei Mitarbeiter des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Hannover ums Leben, sechs weitere werden verletzt. Die Zehn-Zentner-Bombe mit Langzeitzünder hatte in einem Korridor zwischen dem alten Flugplatz und dem Güterbahnhof gelegen.

Acht Luftangriffe auf Göttingen

Immer wieder kommt es in der Vergangenheit zu Explosionen, beispielsweise am 21. Dezember 1992, als die Bewohner des sogenannten Blümchenviertels durch einen lauten Knall aus dem Schlaf gerissen werden – oder am 30. Dezember 1998, als sogar ein Stadtbus während einer Explosion in der Pfalz-Grona-Breite beschädigt wird.

Der historische Hintergrund: Zwischen dem 7. Juli 1944 und dem 7. April 1945 gibt es insgesamt acht Luftangriffe auf Göttingen. 107 Menschen kommen dabei ums Leben. 59 Wohnhäuser und rund 300 Wohnungen werden zerstört.

Zu den Zielen der alliierten Bomber gehört auch der Fliegerhorst. Von deutschen Jagdfliegern werden am 16. August 1944 sechs US-Bomber vom Typ Boeing B-17 („Flying Fortress“) abgeschossen; sie gehören zu einer Formation aus zwölf Maschinen im Anflug auf Halle/Saale. Eine Maschine stürzt bei Deiderode ab, eine zweite bei Hebenshausen.

Reichsbahnzentramt Göttingen

Ab 1936 war Curt Emmelius (1882 – 1968) Direktor des Reichsbahnzentramtes (RZA) Berlin. Unter seiner Leitung wurden 1945, kurz vor Kriegsende, wichtige Akten und Materialien in Räumlichkeiten auf dem Göttinger Fliegerhorst verlagert. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurde dort das Reichsbahnzentramt Göttingen gegründet. Emmelius leitete das RZA Göttingen bis zu seinem Ruhestand 1947. Mit Gründung der Deutschen Bundesbahn 1949 wurde es in Bundesbahnzentramt (BZA) umbenannt und kurze Zeit später nach Minden/Westfalen verlegt.

Am 27. September 1944 kommt es zur sogenannten Luftschlacht über dem Seulingswald (osthessisches Bergland). Zuvor waren 35 US-Bomber vom Kurs abgekommen und hatten statt der Henschel-Werke in Kassel die Bahnanlagen in Göttingen als Ersatzziel angesteuert, den Rangierbahnhof und das Ausbesserungswerk aber verfehlt.

Bei der Besetzung des Flugplatzes entdecken die US-Amerikaner in einem Hangar von Deutschen erbeutete Maschinen – darunter eine P-47 Thunderbolt und eine P-51 Mustang. Als die Britische Armee versucht, die größte Flugzeughalle in der Nähe des Egelsberges zu sprengen, soll die Detonation so stark sein, dass eine ganze Häuserzeile später Risse aufweist.

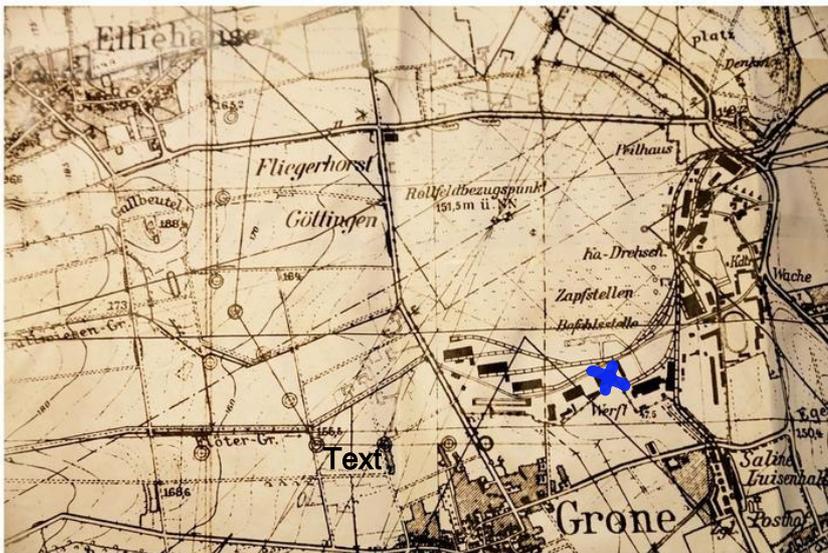
100 Gebäude über den Flugplatz verteilt

Das Flugplatzgelände umfasst damals das Gebiet zwischen Elliehäuser Weg im Norden und Industriestraße im Süden, zwischen Otto-Brenner-Straße und Martin-Luther-Straße im Westen und Holtenser Landstraße

und Königsallee im Osten. Insgesamt sind zu dieser Zeit knapp 100 Gebäude und weitere Bauten über das Gelände verteilt.

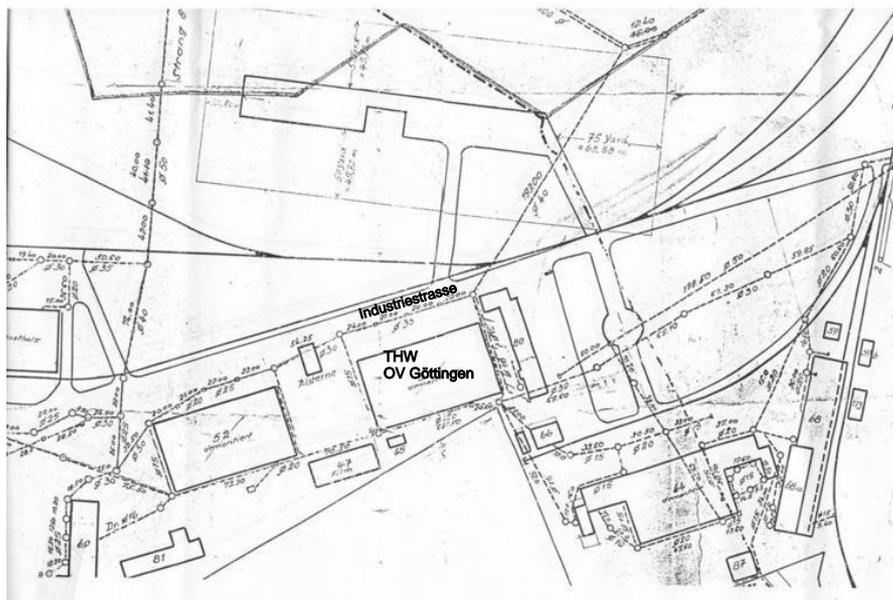
An der Ostseite sind vor allem Kasernen- und Verwaltungsgebäude sowie die Offiziersmesse untergebracht, die Hangars liegen fast alle an der südlichen Seite des Platzes. Die Mitte des Rollfeldes befindet sich im Bereich der heutigen Adolf-Hoyer- und Florenz-Sartorius-Straße. Das Landefeuerturm, also die Einflugschneise, liegt an der nordöstlichen Seite, am Elliehäuser Weg. Zur Verteidigung gibt es drei Flaktürme.

Erschlossen worden war das Flugplatz-Areal seinerzeit auch durch das heutige Industriestammgleis, das Hermann Barthold Levin 1892 ursprünglich für Tuchmacherei und Saline hatte erbauen lassen.



THW Ortsverband Göttingen

Lageplan Flugplatz, 1930er-Jahre. Quelle: Sven Schreivogel



Lageplan Flugplatz-Südseite (inkl. Einträge Versorgung nach ziviler Umnutzung) Quelle: Sammlung THW Göttingen

Noch 1943 errichtet die Luftwaffe fünf Hallen zur Lagerung von Motoren und Tragflächen für 6000 Flugzeuge im Börltal, westlich von

Grone. Die Autobahn soll mit einem Brückenbauwerk überquert werden – doch das bleibt kriegsbedingt nur ein Fragment. Im Zuge der A7-Verbreiterung wird dieses östliche Widerlager der sogenannten Fliegerbrücke später abgerissen.

Kommandanten des Flugplatzes sind unter anderen Major Gustav Banse (1935 bis 1937) und Oberst Karl Dauselt (1944/45). Auf dem Fliegerhorst sind kaum Kampfgeschwader stationiert. Bedeutung für den Standort haben aber die Georg-August-Universität und aus der Forschung hervorgegangene Institutionen. Bereits 1917 schreibt der Verwaltungsausschuss, dass „die Einrichtung einer Fliegerstation u.a. auch wegen der flugwissenschaftlichen Arbeit fraglos lebhaft zu begrüßen sei“ („Die strenge Form“, Seite 36).

Erste Planungen für Göttinger Fliegerhorst schon ab 1916

Erste Planungen zur Anlage eines Fliegerhorstes in Göttingen gibt es bereits während des Ersten Weltkrieges zwischen 1916 und 1918. Zum Bau kommt es aber infolge der deutschen Kapitulation nicht mehr.

Die konkreten Planungen für den Bau und Betrieb des Militärflugplatzes der deutschen Luftwaffe in der Gemarkung Grone beginnen am 1. September 1934, und zwar auf Anordnung des Reichsluftfahrtministeriums.

Gebaut wird in den Jahren 1935 und 1936. Der bereits vorhandene Gründerzeit-Gebäudebestand der Levinschen Wollwarenfabrik aus der Mitte des 19. Jahrhunderts wird mit einbezogen; in den Neubauten spiegelt sich dann aber eher eine neue Sachlichkeit wider – im Bauhausstil und im Sinne der damaligen sogenannten Luftwaffenmoderne.

„Sonderkommando“ für die „Horten IX“

In einer Halle der Autobahnmeisterei bauten die Brüder Walter und Reimar Horten von 1943 bis 1945 ihre sogenannten Nurflügler vom Typ „Horten IX“, die auf dem nahe gelegenen Flugplatz erprobt wurden. Eigens für die Entwicklung hatte man in Göttingen das „Sonderkommando IX“ eingerichtet. Am 18. Februar 1945 kam es in Oranienburg beim Landeanflug zu einem Unfall, der den Piloten das Leben kostete. Kurze Zeit später wurde das „Sonderkommando IX“ aufgelöst. Ein Exemplar der „Horten IX“ wurde 1945 von der US-Army erbeutet und in die USA gebracht. Erster Prototyp war ein unmotorisierter Segler. Zweiter Prototyp, diesmal mit Strahltriebwerken der Firma Junkers ausgerüstet, war ein noch heute futuristisch wirkendes Düsenflugzeug. Am 18. Dezember 1944 erfolgte dessen inoffizieller, am 2. Februar 1945 dann der offizielle Erstflug in Oranienburg. Umgangssprachlich wird der Nurflügler als „Horten IX“ bezeichnet. Korrekt ist eigentlich „Horten H IX“ oder „Ho 229“. Gebaut wurde die „Horten IX“ in der damals neu eingerichteten Autobahnmeisterei Göttingen, jeweils in drei Teilen (Rumpfteil, linker und rechter Flügelteil). Nach deren Fertigstellung erfolgte ein Transport per Lkw oder Traktorenanhänger zu einem der beiden Hangars an der Südseite des Flugplatzgeländes – zur Endmontage. Das Konstruktionsbüro der Brüder Horten war im Vereinsheim des FC Grone von 1910 am Siekweg nahe der Autobahnmeisterei eingerichtet – damals noch eingeschossig mit Flachdach.

Mit einer Gesamtfläche von mehr als 100 Hektar ist der Fliegerhorst bei seiner Eröffnung am 21. April 1937 die größte Militäranlage in Göttingen. Er verfügt über sieben Hangars: die Werft im südlichsten Abschnitt der heutigen Rudolf-Winkel-Straße, die Hallen 51 und 52 (Südseite heutige Industriestraße), weiter westlich die baugleichen Hallen 53, 54 und 55 (Nordseite Industriestraße).

Lesen Sie auch: [Zeugnisse aus mehr als 100 Jahren DLR](#)

Die Aerodynamische Versuchsanstalt (AVA, heute Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) unterhält mit der Halle 56 einen eigenen Forschungshangar an der nordwestlichen Seite des Flugfeldes – die sogenannte AVA-Halle. Der gesamte Luftwaffen-Stützpunkt mit dem Decknamen „Helenental“ dient vor allem Wartungs- und Versuchszwecken. Für Reparaturarbeiten nutzen die Flugzeugmonteure die Werft im südöstlichen Bereich des Areals.

Aerodynamische Versuchsanstalt

Zu den Vorgänger-Institutionen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) gehörten die 1909 in Göttingen gegründete Aerodynamische Versuchsanstalt (AVA), die 1912 in Berlin gegründete Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) sowie die 1936 in Braunschweig gegründete Deutsche Forschungsanstalt für Luftfahrt (DFL). Gründer der AVA war Prof. Ludwig Prandtl (1875 – 1953); er leitete das Institut bis 1937. Sein Nachfolger war Albert Betz. In Folge des Zweiten Weltkriegs wurde die AVA von 1945 bis 1948 durch die Britische Militärregierung beschlagnahmt, 1953 neugegründet und 1956 in die Max-Planck-Gesellschaft integriert.

Das Luft- und Flakzeugamt, das bereits zu Friedenszeiten neben etwa 600 Soldaten auch 1200 Zivilpersonen beschäftigt, befindet sich in der früheren Wollwarenfabrik an der Levinstraße. Außerdem wird ein sogenannter Scheinflugplatz bei Rittmarshausen eingerichtet; damit soll die gegnerische Luftaufklärung getäuscht und vom tatsächlichen Flugplatz abgelenkt werden. Weitere solcher Scheinflugplätze gibt es damals beispielsweise auch bei Fritzlar, bei Celle und auf der ostfriesischen Insel Langeoog.

Lesen Sie auch

- [Auf den Spuren des Groner Industriegebietes](#)
- [Zeitzeuge Heinz-Günter Bode über die Bombenangriffe](#)
- [Das letzte Kriegsjahr: 1945 in Göttingen](#)

Im Juni 1941 wird das Kampfgeschwader 2 „Holzhammer“ nach Göttingen verlegt; ein Jahr später beginnt die Einrichtung des Zwangsarbeiter-Lagers Egelsberg – ein Barackenlager an der südöstlichen Ecke des Flugplatzes, begrenzt durch Königsstieg und Greitweg. Unter anderem werden hier Belgier, Franzosen und Holländer untergebracht.

Die Egelsbergschule wird während des Krieges als Lazarett genutzt. Einem Zeitzeugen-Bericht zufolge soll das dort installierte Leuchtfeuer für einfliegende Flugzeuge erst in den 50er-Jahren entfernt worden sein – das ist allerdings bislang nicht durch Bild- oder Textquellen belegt.

Vielfältige zivile Nachnutzung des Militärgeländes

Noch vor dem Einmarsch der US-Armee am 8. April 1945 räumt die Luftwaffe den Platz, einige Gebäude werden gesprengt. Mehrere Hangars werden Ende der 40er-Jahre abgerissen. Durch die Umwidmung für die zivile Nutzung hat das Flugplatzgelände später einen bedeutenden Anteil an der städtebaulichen Entwicklung des Göttinger Westens.

Auf Seite 71 des Buches „Grone, Stadtteil von Göttingen in Bild und Wort“ (Verfasser: August Kage) wird der inzwischen verstorbene Göttinger Architekt Albert Günther als „Miterbauer des Fliegerhorstes“ bezeichnet. Von 1946 an ist er als Bauleiter verschiedener Umbaumaßnahmen auf dem Flugplatzgelände nachgewiesen – unter anderem für das Filmaufbau-Atelier und das Textilwerk Tropitzsch.

Lesen Sie auch: [Filmdreh vor 60 Jahren – ein Göttinger Zeitzeuge erinnert sich](#)

Das Filmatelier schreibt zwischen 1948 und 1961 seine ganz eigene Geschichte auf dem Areal des ehemaligen Militärflugplatzes. Hier werden insgesamt rund 100 Filme gedreht, acht davon mit dem legendären Heinz Erhardt (darunter der Klassiker „Natürlich die Autofahrer“). Nach dem Ende des Filmateliers wird 1970 das Fernmeldezentralzeugamt hier untergebracht; es bleibt dort bis 1995.

Filmatelier Göttingen

Ein gutes Jahrzehnt lang war Göttingen das Filmmekka der noch jungen Bundesrepublik. Von 1948 bis 1961 entstanden in den hochmodernen Atelierhallen am Elliehäuser Weg rund 100 Spielfilme, darunter acht Heinz-Erhardt-Komödien sowie Frank Wisbars Antikriegs-Filmklassiker „Hunde, wollt Ihr ewig leben?“, „Nacht fiel über Gotenhafen“ und „Fabrik der Offiziere“. Der Gebäudekomplex hat eine wechselvolle Geschichte aufzuweisen. Gebaut als Hangar der Aerodynamischen Versuchsanstalt (heute Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt), wurde er nach dem Zweiten Weltkrieg erst als Filmstudio, dann als Fernmeldezentralzeugamt der Deutschen Bundespost genutzt. Heute ist das ehemalige Ateliergebäude Teil des Sartorius Campus.

Die Filmatelier-Halle ist bis heute weitgehend erhalten geblieben – ebenso einige weitere Gebäude aus jener Zeit. Darüber hinaus ist vom Flugplatz selbst praktisch nichts mehr zu erahnen, denn hier hat sich später das heutige Industriegebiet Göttingen-Grone angesiedelt. Umso wichtiger erscheint es, dass die jüngeren Generationen diesen Teil der Göttinger Geschichte nicht vergessen.

Lesen Sie auch: [In Göttingen gedrehter Fernsehfilm wiederentdeckt](#)

Was wurde aus den früheren Flugplatz-Gebäuden?

August-Spindler-Straße: ehemalige AVA-Halle, später Filmatelier Göttingen, Fernmeldezentralzeugamt

Grätzelstraße: ehemalige Kantine, später Casino (Lichtspielhaus),

heute Nordwestdeutsche Forstliche Versuchsanstalt / ehemalige
Trafostation, heute Kindertagesstätte

Industriestraße: ehemalige Waffenmeisterei, später Textilwerk
Tropitzsch

Königsallee: ehemalige Flakinstallationswerkstatt, später Outpost
(Diskothek)

Kurt-Huber-Weg: ehemalige Kompanieunterkunft, heute
Geschwister-Schöll-Gesamtschule

Levinstraße: ehemaliges Versandlager, später Physikalische
Werkstätten, heute Brockensammlung / ehemaliges Flaklager (zuvor:
Levinsche Wollwarenfabrik), heute Naturkost Elkershausen

Martin-Luther-Straße: ehemalige Halle 55 (Flugzeugersatzteile),
später Schöller/Peguform

Rudolf-Winkel-Straße: ehemaliges Heizwerk, später Tonplan

Inzwischen abgerissen wurden hingegen ein ehemaliges Bürogebäude
an der Industriestraße (später Filmgästehaus, Kreiswehrrersatzamt,
Technisches Hilfswerk) sowie die ehemalige Halle 53
(Flugzeugersatzteile, später Südostholz/Novopan).

GT/ET-Update – Der Newsletter

Die wichtigsten Nachrichten aus Göttingen, dem Eichsfeld und darüber hinaus täglich
um 17 Uhr in Ihrem E-Mail-Postfach.

Mit meiner Anmeldung zum Newsletter stimme ich der [Werbevereinbarung](#) zu.

Hinweis: Seit Sommer 2016 arbeiten Jan Reinartz und Sven Schreivogel
an einer Dokumentation über das Industriegebiet Göttingen-Grone.
Ergebnisse ihrer Recherchen sind in diesen Beitrag eingeflossen.

Von Markus Riese und Sven Schreivogel

Göttinger Tageblatt **Eichsfelder Tageblatt**

Citipost Göttingen | Radio.de