

SPUREN DER LUFTWAFFE



DER DEININGER FLUGPLATZ IM WANDEL

Welche Bedeutung und Nutzung hatte der Militärflugplatz von 1935 bis 1950 , wie lässt sich seine räumliche Struktur rekonstruieren und welche Erkenntnisse lassen sich daraus über temporäre, modulare und getarnte Militärarchitektur gewinnen?

Wissenschaftliche Arbeit im Rahmen des Moduls 2.3 Sondergebiet:
Unsichtbare NS-Architektur des M.A Studiengangs Architektur
an der Technischen Hochschule Augsburg

Betreuer: Prof. Dr.-Ing. Bernhard Irmler
Vorgelegt von Alina Schätzler, Ma.Nr.: 2239679
Wintersemester 2025/2026

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung
2. Historischer und politischer Kontext
 - 2.1 Militärische Aufrüstung und die Luftwaffe im Nationalsozialismus
 - 2.2 Typologie Militärischer Flugplätze der Luftwaffe
3. Standort und Vornutzung des Areals bei Deiningen
4. Planung und Aufbau des Militärflugplatzes Deiningen
 - 4.1 Auswahl des Standorts und infrastrukturelle Einbindung
 - 4.2 Räumliche Organisation und Tarnkonzept
 - 4.3 Architektur und Typologien
 - 4.4 Start- und Landebahn
5. Nutzung und bauliche Entwicklung während des 2. Weltkriegs
6. Der Flugplatz in der Endphase des Kriegs
7. Rückbau, Nachnutzung und Transformation nach 1945
8. Wahrnehmung, Alltag und Erinnerung: Zeitzeugenaussagen
9. Bedeutung für Ort, Landschaft und Erinnerungskultur
10. Fazit

Quellenverzeichnis

1. Einleitung

Das heutige Landschaftsbild nördlich der Gemeinde Deiningen ist geprägt von weitläufigen landwirtschaftlichen Nutzflächen, kleineren Waldgebieten und einem weitgehend unscheinbaren Wegenetz. Auf den ersten Blick lassen sich hier kaum Hinweise auf eine frühere militärische Nutzung erkennen. Nur vereinzelte, überwachsene Betonreste im Wald sowie archivalische Quellen und Zeitzeugenberichte erinnern an einen Militärflugplatz, der hier während des Zweiten Weltkriegs betrieben wurde. [11, 13]

Der Flugplatz Deiningen entstand in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre im Zuge der nationalsozialistischen Aufrüstung und war Teil eines dichten Netzes militärischer Flugplätze der Luftwaffe im süddeutschen Raum. [01, 24]

Nach dem Ende des Kriegs wurde die Anlage weitgehend zurückgebaut. Bauliche Strukturen wurden demontiert, technische Infrastrukturen entfernt und die Flächen erneut landwirtschaftlich genutzt. In der Folge verschwand der Flugplatz im Laufe der Jahrzehnte nahezu vollständig aus dem räumlichen Erscheinungsbild, sowie dem kollektiven Gedächtnis der Region. [11]

Anhand von Archivmaterial, technischen Beschreibungen und Zeitzeugenberichten wird der Flugplatz als geplante, funktional organisierte und zugleich getarnte militärische Anlage untersucht. Dabei wird er nicht allein als militärische Infrastruktur verstanden, sondern als landschaftlich eingebettetes Bauwerkssystem, dessen Architektur wesentlich von Tarnung, Flexibilität und logistischer Effizienz geprägt war. Die heutige Unscheinbarkeit des Ortes ist vielmehr Ergebnis genau jener architektonischen und funktionalen Prinzipien, die den Flugplatz in seiner aktiven Zeit bestimmten. [06, 17]

Die vorliegende Arbeit untersucht die Nutzung und Bedeutung des Militärflugplatzes Deiningen von 1935 bis 1950. Es wird betrachtet, wie sich dieser, trotz des nahezu vollständigen Verschwindens der baulichen Anlagen, rekonstruieren lässt und welche Erkenntnisse sich daraus für die Analyse temporärer, modularer und getarnter Militärarchitektur gewinnen lassen. Dabei werden Geschichte, Architektur und räumliche Entwicklung des Flugplatzes von der Planung über die militärische Nutzung bis zum Rückbau und zur Nachnutzung analysiert.

2. Historischer und politischer Kontext

2.1 Militärische Aufrüstung und die Luftwaffe im Nationalsozialismus

Nach der Machtübertragung an die Nationalsozialisten im Jahr 1933 wurde die militärische Aufrüstung zu einem zentralen und politischen, sowie wirtschaftlichen Ziel des Regimes. Mit der systematischen Aufhebung der Bestimmungen des Versailler Vertrags begann der schnelle Ausbau der Wehrmacht, der ab 1935 auch offiziell die Wiedererrichtung der Luftwaffe einschloss. [01, 24]

Die Luftwaffe wurde nicht nur als militärisches Instrument, sondern auch als technisches und symbolisches Repräsentationsprojekt verstanden. Infolgedessen wurden umfangreiche Anstrengungen unternommen, um im gesamten Reichsgebiet neue Flugplätze zu planen und zu errichten. Diese reichten von voll ausgebauten Fliegerhorsten bis hin zu getarnten Einsatz- und Ausweichplätzen, die im Kriegsfall kurzfristig aktiviert werden konnten. [02, 20]

Der Bau militärischer Flugplätze war eng mit infrastrukturellen Maßnahmen verknüpft. Bahnanschlüsse, Straßennetze, Energie- und Wasserversorgung wurden gezielt erweitert, um den schnellen Aufbau einsatzfähiger Anlagen zu ermöglichen. Für Tarnungszwecke sollten die Flugplätze möglichst unauffällig in die Kulturlandschaft eingefügt werden, sodass sie als Standort ziviler oder landwirtschaftlicher Natur aufgefasst werden. [13, 17]

2.2 Typologie Militärischer Flugplätze der Luftwaffe

Die Luftwaffe unterschied ihre Flugplätze nach Funktion, Ausbaugrad und strategischer Bedeutung. Neben Leithorsten und Feldflugplätzen bildeten insbesondere die sogenannten Einsatzhäfen (E-Häfen) eine zentrale Kategorie. Diese waren für die temporäre Aufnahme, Versorgung und Einsatzvorbereitung fliegender Verbände vorgesehen und konnten, je nach Ausstattung, als E-Hafen I. oder II. Ordnung klassifiziert werden. [03, 20]

E-Häfen I. Ordnung verfügten in der Regel über ein großflächiges Rollfeld von etwa 1.000×1.000 Metern, einen Gleisanschluss sowie Treibstoff- und Munitionsanlagen. Ergänzt wurden diese durch Unterkunfts- und Funktionsbauten sowie eine gesicherte Licht-, Kraft- und Wasserversorgung. Auch der Ausbau des Nachrichtennetzes und eine straßenseitige Erschließung waren verbindlich vorgesehen. Trotz dieser umfangreichen Infrastruktur waren E-Häfen I. Ordnung so konzipiert, dass ihre militärische Funktion im Landschaftsbild möglichst verborgen blieb. Architektonisch äußerte sich dies in der Verwendung landwirtschaftlicher Bautypologien, einer dezentralen Anordnung der Gebäude und der Einbindung in bestehende Vegetationsstrukturen. Flugplätze, die diese Anforderungen nicht vollständig erfüllten, wurden als E-Hafen II. Ordnung eingestuft. [17, 23]

Organisatorisch waren die militärischen Flugplätze Teil einer hierarchisch aufgebauten Bodenorganisation der Luftwaffe. Mehrere Flugplätze wurden jeweils zu einem Flughafenbereich zusammengefasst, der von einem Kommandanten am Leithorst geleitet wurde. Eine Vielzahl dieser Bereiche bildeten wiederum einen Luftgau, der für Mobilmachung, Versorgung, Luftverteidigung und Verwaltung verantwortlich war. Diese Struktur gewährleistete eine zentrale Steuerung und den effizienten Betrieb der Luftwaffen-Infrastruktur im Krieg. [02]

Der Flugplatz Deiningen wurde ab 1939 als Einsatzhafen I. Ordnung geführt. Organisatorisch war er dem Leithorst Ansbach unterstellt, der für den Betrieb, die Versorgung, den Ausbau sowie die Tarnung des Flugplatzes verantwortlich war. Diese übergeordnete Struktur prägte maßgeblich die räumliche Organisation und die bauliche Ausgestaltung des Areals. Zu diesem Zeitpunkt gehörte der Flugplatz zum Luftgau Nürnberg. [13]

Die Bezeichnung "Fl.H.Kdtr. E 10/XIII" setzt sich aus mehreren Elementen zusammen: Fl.H.Kdtr. steht für Fliegerhorstkommandantur als zuständige Dienststelle, der Buchstabe E kennzeichnet den Flugplatz als Einsatzplatz, die Zahl 10 bezeichnet die fortlaufende Aufstellungsnummer, und XIII verweist auf das aufstellende Luftgaukommando Nürnberg. [13]

Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs wurde die Bezeichnung des Flugplatzes aufgrund der Organisation mehrfach geändert. Im Zuge von Personaleinsparungen wurden zum 1. April 1944 erneute Anpassungen vorgenommen. Der Flugplatz Deiningen wurde zunächst als Platzkommando der Flughafenkommandantur "A(o) 31/VII Ansbach" unterstellt und anschließend der Flughafenkommandantur "E(v) 233/VII Oettingen" zugeordnet. Dabei kamen Flughafen-kommandanturen des Typs "A(o)" ausschließlich im Heimatkriegsgebiet zum Einsatz, während "E(v)-Kommandanturen" nur in den Feldluftgauen verwendet wurden. Zu diesem Zeitpunkt unterstand der Flugplatz dem Luftgaukommando München (VII). [13]

Ab dem 6. September 1944 wurde Deiningen dem neu gebildeten "Luftgaukommando V unterstellt". Für Soldaten und Angehörige war der Flugplatz unter der Feldpostnummer "05554" erreichbar. [16, 06]



Abbildung 1: Gedenkstein Flugplatz. Quelle: Gemeinearchiv Deiningen

3. Standort und Vornutzung des Areals bei Deiningen

Das Areal des späteren Militärflugplatzes befindet sich circa 1,6 Kilometer nördlich der Gemeinde Deiningen und ungefähr 6,5 Kilometer nordöstlich von Nördlingen im Nördlinger Ries. Die Fläche weist eine annähernd rechteckige Form mit Abmessungen von etwa 1.050 × 780 Metern auf und liegt auf einer Höhe von rund 424 Metern über dem Meeresspiegel. [04, 05]

Vor Beginn der militärischen Planungen wurde das Gelände überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Angebaut wurden unter anderem Getreide, Hackfrüchte, Wiesenflächen und Kartoffeln. Eigentümer großer Teile des Areals war die "fürstliche Standesherrschaft Oettingen-Wallerstein". [14, 15]

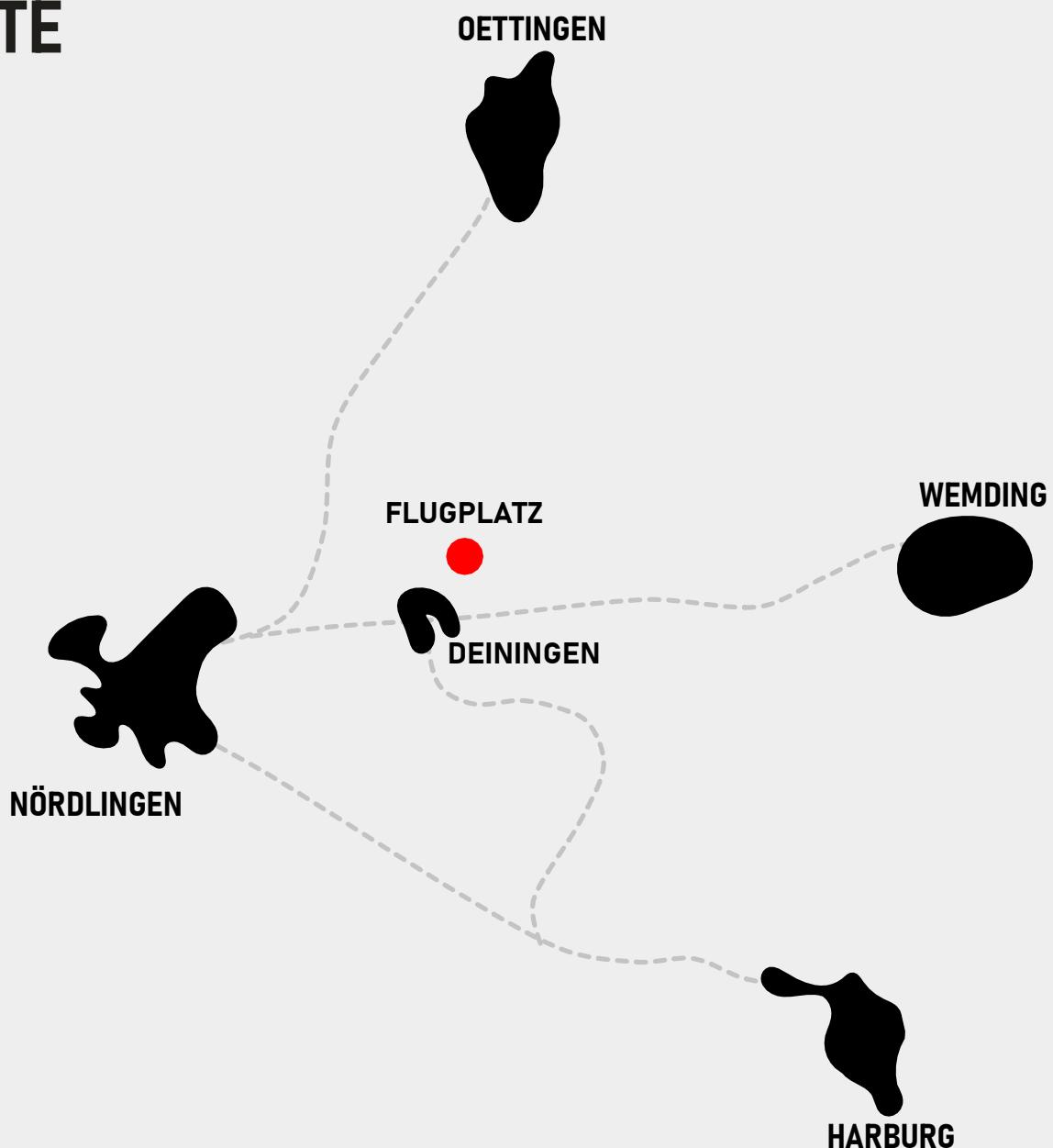
Aus militärischer Sicht galten die topographischen Bedingungen des Geländes als besonders günstig. Die ebene Fläche, der tragfähige Boden sowie die Nähe zu bestehenden Verkehrswegen und angrenzenden Waldgebieten sprachen für die Eignung des Standortes. [06, 16]

Bereits vor dem eigentlichen Bau des Flugplatzes kam es durch infrastrukturelle Vorarbeiten zu erheblichen Eingriffen in die bestehende Agrarstruktur. Insbesondere der Bau von Bahn- und Straßenanlagen führte dazu, dass Grundstücke zerschnitten, Zufahrten unterbrochen und Entwässerungssysteme beeinträchtigt wurden. Diese Veränderungen führten wiederholt zu Beschwerden der betroffenen Landwirte sowie der Gemeinde. [12, 18]

Der Grunderwerb erfolgte ab dem Jahr 1935 durch Kauf, Pacht sowie faktische Enteignung. Für den Fall einer späteren Aufgabe des Flugplatzes wurde dem fürstlichen Haus ein Rückkaufsrecht eingeräumt, was bereits früh auf eine zeitlich begrenzte militärische Nutzung des Areals hinweist. Zu Beginn wurden zunächst 75 Hektar Fläche gepachtet, wobei das fürstliche Haus zur Verpachtung gezwungen wurde. In der Folgezeit wurde das Areal erweitert und umfasste schließlich eine Gesamtfläche von 98,72 Hektar. [15, 11, 06]

Für den Bau des Flugplatzes wurden feste Kaufpreise für die betroffenen Grundstücke festgelegt. Der Grundpreis für Wiesenflächen betrug 1.175 Reichsmark pro Tagwerk (entsprechen etwa 0,35 Hektar), während Ackerland mit 1.100 Reichsmark pro Tagwerk bewertet wurde. Umgerechnet entspricht eine Reichsmark des Jahres 1935 etwa 5,20 Euro (Stand 2025). Daraus ergibt sich für ein Tagwerk Ackerland ein heutiger Vergleichswert von rund 6.000 Euro. [15, 07]

VEREINFACHTE KARTE



BESCHREIBUNG

Deiningen befindet sich 6,5 Kilometer entfernt von Nördlingen sowie etwa 19 Kilometer von Harburg, 12 Kilometer von Wemding und 14 Kilometer von Oettingen entfernt. Der ehemalige Militärflugplatz befindet sich etwa 1,6 Kilometer nördlich der Gemeinde Deiningen.

Abbildung 2: Lageplan in eigener Darstellung. Unter Verwendung von: <https://atlas.bayern.de>

4. Planung und Aufbau des Militärflugplatzes Deiningen

4.1 Auswahl des Standorts und infrastrukturelle Einbindung

Die Entscheidung für den Standort nördlich von Deiningen erfolgte im Rahmen systematischer Standortprüfungen, die ab Mitte der 1930er Jahre im Zuge des Aufbaus der Luftwaffe durchgeführt wurden. Ausschlaggebend waren mehrere Faktoren, darunter die ebene Topographie, die überwiegend landwirtschaftliche Nutzung ohne dichte Bebauung, die Nähe zur Bahnlinie Nördlingen - Wemding, sowie die Möglichkeit einer weitreichenden Tarnung durch angrenzende Waldflächen. Bereits ab dem Jahr 1936 war das Gelände offiziell als Notlandeplatz deklariert. [06, 16]

Ein zentrales Kriterium für die Standortwahl stellte die infrastrukturelle Anbindung dar. Der Flugplatz erhielt einen eigenen Gleisanschluss, der vom Bahnhof Deiningen direkt auf das Gelände führte. Diese Lösung ermöglichte eine verdeckte Anlieferung von Baumaterial, Treibstoff und Munition, ohne dass die militärische Nutzung der Anlage im Ortsbild unmittelbar sichtbar wurde. Aus Tarnungsgründen ließ man den Gleisanschluss später mit Gras überwachsen. Die Tankanlagen wurden gezielt in unmittelbarer Nähe der Gleise angeordnet, um Transportwege zu verkürzen und betriebliche Abläufe zu optimieren. Im Zusammenhang mit diesen neuen Aufgaben wurde der Bahnhof Deiningen in den Jahren 1941/1942 umgebaut und erweitert. Die Bauarbeiten am Flugplatz begannen bereits 1935 und konnten bis 1938 weitgehend abgeschlossen werden. Spätestens 1939 ist das Bestehen einer Fliegerhorstkommandantur in Deiningen schriftlich nachweisbar. [17, 06, 22, 16]

Auch bei der Straßenanbindung spielten funktionale und taktische Überlegungen eine zentrale Rolle. Bestehende Feld- und Waldwege wurden weitgehend beibehalten und lediglich so befestigt, dass sie für schwere Lastfahrzeuge nutzbar waren, um ihren ursprünglichen Zustand aus Tarnungszwecken zu erhalten. Wendeschleifen und Kehren für Fahrzeuge wurden bewusst in größerer Entfernung zum eigentlichen Flugfeld angelegt, um eine Enttarnung aus der Luft zu vermeiden. In diesem Zusammenhang erhielten auch die Ortsstraßen „Im Weiler“ und „Waldstraße“ einen befestigten Untergrund. [17, 22]

Die Versorgung des Flugplatzes mit Strom und Wasser stellte aufgrund fehlender lokaler Ressourcen eine besondere Herausforderung dar. Tiefbohrungen zur Eigenwasserversorgung blieben erfolglos, weshalb die Stadt Nördlingen verpflichtet wurde, ihr Wassernetz bis zum Flugplatz zu erweitern. Im Zuge dessen wurden auch der Bahnhof sowie der örtliche Kindergarten an die Wasserversorgung angeschlossen. Ergänzend entstanden auf dem Flugplatzgelände Regenwasserzisternen, die insbesondere dem Brandschutz dienten. Für die Bauarbeiten wurden zunächst einheimische Arbeitskräfte dienstverpflichtet. Als die Aus- und Umbauarbeiten körperlich zu anspruchsvoll wurden, wurden etwa 60 russische Kriegsgefangene herangezogen. Ihre Unterbringung erfolgte in zwei Baracken am östlichen Rand eines Waldstücks, bewusst abseits des eigentlichen Flugplatzgeländes. [24, 06, 11, 22]

4.2 Räumliche Organisation und Tarnkonzept

Der Flugplatz Deiningen war von Beginn an als getarnte militärische Anlage konzipiert. Ziel dieser Planung war es, die Infrastruktur möglichst unauffällig in das Landschaftsbild einzubetten und sowohl aus der Luft, als auch vom Boden aus, den Eindruck einer landwirtschaftlichen Nutzung zu vermitteln. Bereits in der Planungsphase sollten dabei sämtliche natürliche sowie künstlich herstellbaren Tarnmöglichkeiten berücksichtigt werden. [13, 17]

Ein zentrales Element der Anlage bildete das Rollfeld, das als begrünte Grasfläche ausgeführt wurde. Geplant war eine Ausdehnung von etwa 1.000×1.000 Metern. Klare Rollfeldgrenzen wurden bewusst vermieden, um eine visuelle Einbindung in die umgebende Agrarlandschaft zu erreichen. Die Nutzung von Gras anstelle einer durchgehenden Befestigung entsprach dabei nicht nur wirtschaftlichen Überlegungen, sondern stellte ein zentrales Element des Tarnkonzepts dar. [17, 23, 06]

Auch die Erschließung des Flugplatzes folgte den Grundsätzen der Tarnung. Zufahrtsstraßen wurden in größerer Entfernung, teils bis zu 1.000 Meter, vom eigentlichen Flugfeld geführt und nach Möglichkeit nicht aus ihrem natürlichen Verlauf verändert, um keine Aufmerksamkeit zu erregen. Das vergleichsweise wenig industrialisierte Nördlinger Ries wurde gezielt als Standort für militärische Anlagen bevorzugt, während die umliegende Landschaft weiterhin stark landwirtschaftlich geprägt blieb. [17, 22]

Die Gebäude des Flugplatzes wurden dezentral am Rand des Rollfeldes sowie in angrenzenden Waldstücken angeordnet. Dadurch entstand keine klar ablesbare militärische Struktur, sondern eine offene Anordnung einzelner Baukörper, die durch Wegeführungen und Vegetation miteinander verbunden waren. [17, 10]

Besonders charakteristisch ist die bewusste Anlehnung der Bauformen an landwirtschaftliche Gebäudetypen. Größere Funktionsgebäude wurden als Scheunen oder Gehöfte bezeichnet und auch äußerlich entsprechend gestaltet, sodass sie den Eindruck eines landwirtschaftlichen Betriebs, etwa zur Schafhaltung, vermittelten. Als gestalterische Vorbilder dienten unter anderem die Untere Mühle sowie der Möderhof. Auch das Wächterhaus wurde so konzipiert, dass es Stallungen und eine Futterküche umfasste. Insgesamt sollten die Gebäude an einen Gutshof erinnern. In den Akten des Bezirksamtes findet sich hierfür sogar die Bezeichnung „Reichshof Deiningen“, was gezielt der Irreführung potentieller Gegner diente. [22, 06, 10]

Zusätzlich erfolgte eine Begrünung der Dächer, um die Schattenbildung zu unterbrechen und eine Identifikation der baulichen Strukturen aus der Luft zu erschweren. Die Tarnung beschränkte sich demnach nicht allein auf Architektur und Bauform, sondern umfasste auch gezielte landschaftsplanerische Maßnahmen. Die Bäume wurden gezielt versetzt, um Gebäude, Rollwege und Abstellflächen zu verdecken, wobei laut Zeitzeugen großkronige Bäume mithilfe schwerer Zugmaschinen umgesetzt wurden, um die bestehende Vegetationsstrukturen weitgehend zu erhalten und gezielt zu ergänzen. [22, 10]

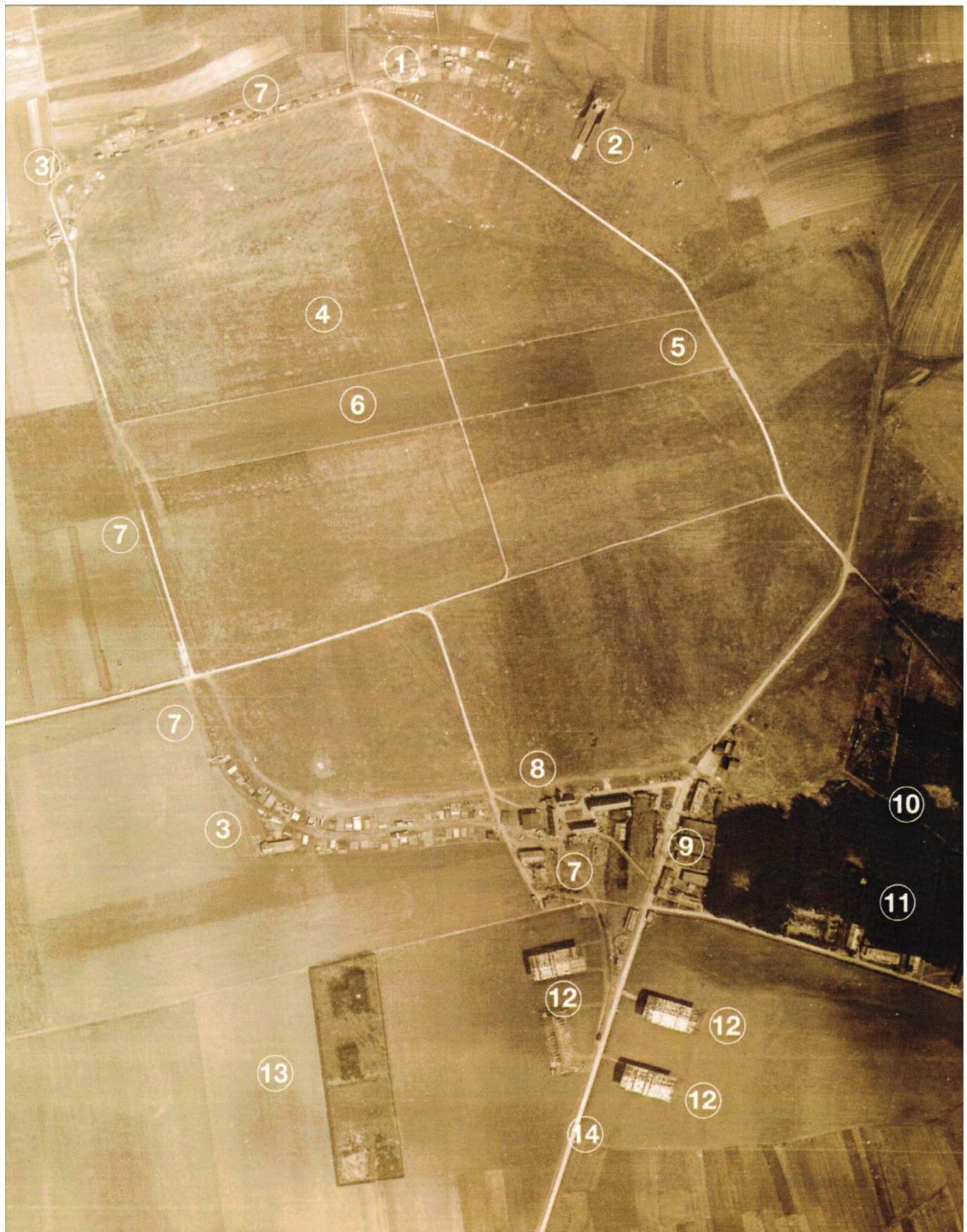


Abbildung 3: Luftbild der US-Air-Force vom 09.April 1945 aus dem Bildarchiv Luftbilddatenbank Ing.-Büro Dr. Carls
Quelle: Gemeinearchiv Deiningen

1: Abtankstelle, 2: Schießanlage, 3: Materiallager, 4: Rollfeld (1000x1000m), 5: Ringstraße, 6: Startbahn, 7: Bahngleis, 8: Flugplatzgebäude (Kommandantur, Platzlandwirtschaft, u. a.), 9: Baracken (Unterkünfte), 10: Waldschneisen zum Unterstellen von Flugzeugen, 11: Flakturm, 12: Offene Hallen, 13: Remise (Unterstände, zugleich Luftschutzbunker), 14: Straße nach Deiningen

4.3 Architektur und Typologien

Der Flugplatz Deiningen wies eine klar funktional gegliederte bauliche Struktur auf, die jedoch durch eine gezielt verschleierte äußere Gestaltung geprägt war. Zum Bestand gehörten Unterkunfts- und Funktionsbaracken, Lager- und Werkstattgebäude, technische Infrastrukturbauten sowie militärische Sonderbauten wie Munitionsbunker und Tankanlagen. Die Architektur folgte dabei funktionalen Erfordernissen, ohne den militärischen Zweck der Anlage offen erkennen zu lassen. [06, 11]

Ein architektonischer Schwerpunkt lag auf der sogenannten "E-Hafen-Scheuer", die als multifunktionales Gebäude konzipiert war. Äußerlich als landwirtschaftliches Wirtschaftsgebäude gestaltet, diente sie im Inneren der Lagerung von Geräten und Betriebsstoffen sowie im Ausnahmefall auch der Unterbringung von Personal. Durch eine Erhöhung des Dachraums und den Einzug von Zwischenböden konnte das Raumangebot flexibel erweitert werden. Zudem wurden Unterkunftsbaracken im zerlegten Zustand innerhalb der Scheuer eingelagert. [06, 17]

Das Wächterhaus erfüllte eine doppelte Funktion innerhalb der Flugplatzorganisation. Im Regelbetrieb war es als Wohnhaus für den Platzwirt vorgesehen, der zugleich Aufgaben der Bewachung übernahm. Im Ernstfall wurde das Gebäude als Befehlsstelle genutzt; hierfür waren im Dachgeschoss entsprechende Räumlichkeiten für Stabsfunktionen eingerichtet. [06, 17]

Die Unterkunftsbaracken waren bewusst einfach ausgestattet. Vorgesehen waren Arbeitsdienstbetten mit Strohsäcken, eine minimale Möblierung sowie eiserne Öfen zur Beheizung. Eine kasernenmäßige Vollausrüstung war nicht beabsichtigt, da der Flugplatz primär als temporärer Einsatz- und Ausbildungsstandort diente. Von diesen Baracken existierten jeweils drei Stück, die für eine Belegung von jeweils etwa 100 Personen ausgelegt waren. Im Zeitraum 1939/1940 wurden zusätzlich 14 Holzbaracken errichtet, wodurch die Gesamtkapazität erhöht wurde. [17, 23, 24]

Zu den technischen Sonderbauten gehörten die unterirdischen Treibstofftanks, die in eigens ausgehobenen Erdgruben versenkt wurden. Diese sogenannten emaillierten Tanks waren über Feldtankleitungen mit insgesamt 27 Zapfstellen am Rand des Rollfeldes verbunden und ermöglichen eine schnelle Betankung der Flugzeuge. [06, 23]

Die Munitionsniederlagen befanden sich in einem abgesetzten Waldgebiet und bestanden aus mehreren, bunkerartigen Anlagen mit begrenzter Überdeckung. Insgesamt wurden dort fünf Bunker errichtet, die ein Fassungsvermögen von rund 138 Tonnen Bomben- und MG-Munition aufwiesen. Die Tarnung wurde durch gezielte Bepflanzung verstärkt. Vor Kriegsbeginn wurden diese Anlagen von einer zivilen Firma aus Nürnberg bewacht. [06, 10, 11]

Nach den geltenden Richtlinien sollten für den Bau der Anlagen ausschließlich einheimische Baustoffe verwendet werden. Auch die Gestaltung der Umgebung trug zur unauffälligen Erscheinung des Flugplatzes bei. Um die Unterkunftsbaracken waren Blumenbeete angelegt, und das gesamte Gelände wurde als mustergültig sauber und gepflegt beschrieben. Zur Flugabwehr verfügte der Flugplatz über zwei Hochstände, die als Flaktürme genutzt wurden. In einem dieser Bauwerke war eine saubere Drei-Zimmer-Wohnung eingerichtet, während sich darüber das Flakgeschütz sowie die zugehörigen Scheinwerfer befanden. [22]

4.4 Start- und Landebahn

Ursprünglich war der Flugplatz Deiningen ausschließlich als Graspiste ausgelegt. Mit der zunehmenden Nutzung durch mehrmotorige Schul- und Transportflugzeuge wurde jedoch der Bau einer befestigten Start- und Landebahn erforderlich. [05, 16]

Die Start- und Landebahn hatte eine Länge von etwa 1.000 Metern, eine Breite von rund 50 Metern und war in Hauptwindrichtung ausgerichtet. Sie wurde im Rollierverfahren errichtet, bei dem großformatige Bruchsteine von Hand aufgestellt, verkeilt und anschließend mit einer Schicht Jurakies überwalzt wurden. Dieses Verfahren gewährleistete eine hohe Tragfähigkeit bei vergleichsweise geringem Materialeinsatz und fügte sich optisch besser in das umgebende Gelände ein als eine durchgehende Betonfläche. [04, 06]

Trotz der Befestigung blieb das Rollfeld insgesamt als landschaftliche Fläche erkennbar, da es mit zahlreichen kleinen Scheinwegen unterteilt wurde, die verhindern sollten, dass aus der Luft eine zusammenhängende Fläche sichtbar wurde. Dadurch blieb der natürliche Charakter des Geländes weitgehend erhalten. Die Grünflächen waren bei nassem Wetter anfällig für Überschwemmungen, wodurch die Integration der Start- und Landebahn in die Umgebung zusätzlich unterstützt wurde. Insgesamt maß die Start- und Landebahn, ausgestattet mit einem festen Beleuchtungssystem, rund 1.185 Meter. [05, 04, 13, 22]

Vor Kriegsbeginn wurde der Flugplatz nur gelegentlich angeflogen, vor allem, um die Tarnung aus der Luft zu überprüfen. Ab 1939 waren schließlich alle Voraussetzungen für den regulären Betrieb geschaffen. [06]

5. Nutzung und bauliche Entwicklung während des 2. Weltkriegs

Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs wandelte sich der Flugplatz Deiningen von einer vorbereiteten, zunächst nur eingeschränkt genutzten Anlage zu einem funktional aktiven Bestandteil der militärischen Infrastruktur der Luftwaffe. Seine Rolle als Einsatzhafen I. Ordnung bedeutete dabei untergeordnet eine dauerhafte Frontnutzung. Im Mittelpunkt stand eine flexible Einbindung in Ausbildungs-, Übungs- und Ausweichkonzepte, wodurch die militärische Relevanz vor allem im organisatorischen und logistischen Bereich zum Ausdruck kam. [05, 13]

Die bauliche Struktur des Flugplatzes war von Beginn an auf diese temporäre Nutzung ausgelegt. Statt massiver Kasernenbauten dominierte eine modulare Architektur aus mobilisierbaren Baracken, Scheunenbauten und technischen Funktionsgebäuden, die je nach Bedarf aktiviert, erweitert oder wieder stillgelegt werden konnten. Ab 1938 wurde die Fliegerhorstkommandantur eingerichtet, die unter anderem Material, Munition und Treibstoff bewachte, die Nachrichtenverbindung aufrechterhielt, die Wetterlage täglich dokumentierte und die Einsatzbereitschaft des Flugplatzes sicherstellte. [06, 17, 22]

Ab 1940 wurde der Flugplatz als Standort des Fliegerausbildungsgiments 43 genutzt, wobei die Flugzeugführerschulen Crailsheim und Roth hier stationiert waren. Später diente der Platz als Ausweichstelle für den Fliegerhorst Heuberg, um diesen zu entlasten. In diesem Zusammenhang kam es zu einer intensiveren Nutzung der vorhandenen Gebäude: Die zuvor eingelagerten Baracken wurden aufgebaut, und neben Schlaf- und Aufenthaltsräumen entstanden Unterrichtsräume für theoretische Schulungen, Werkstätten für Flugzeugwartungen sowie Gemeinschaftseinrichtungen wie Kasino, Kantine und einem Saal, der als Filmraum genutzt werden konnte. Darüber hinaus wurden Küchen, ein Krankenrevier, Feuerwache, Waschräume und Abortanlagen eingerichtet. Diese Räumlichkeiten waren für circa 600 Personen ausgelegt. [06, 11, 22]

Die räumliche Organisation folgte einer klaren funktionalen Trennung: Unterkunfts- und Sozialbauten lagen abgesetzt vom Rollfeld, während technische Einrichtungen wie Waffenmeisterei, Werkstätten und Tankanlagen in unmittelbarer Nähe der Flugzeugabstellflächen positioniert wurden. Diese Anordnung ermöglichte kurze Wege im Betriebsablauf, ohne den getarnten Charakter der Anlage zu beeinträchtigen. Mit zunehmender Nutzung wurden auch bauliche Ergänzungen erforderlich. Offene Flugzeugunterstände, sogenannte „Holländische Scheunen“, dienten der geschützten Abstellung von Schul- und Übungsflugzeugen. Ihre offene Konstruktion erlaubte eine schnelle Nutzung, während die Lage am Waldrand und die Einbindung in die Vegetation eine effektive Tarnung gewährleisteten. Ergänzend wurden Schneisen in den Wald geschlagen, um hier weitere Flugzeuge unterzustellen und die Tarnung aufrechtzuerhalten. [05, 06, 11, 17, 10]

Die militärische Nutzung erforderte zudem Schutzmaßnahmen gegen Luftangriffe. Erdüberdeckte Unterstände wurden ergänzt, während Flakstellungen an strategisch erhöhten Punkten errichtet wurden. Diese Anlagen blieben bewusst einfach ausgeführt und unterstrichen den Charakter des Flugplatzes als funktionale, nicht monumentale Militärarchitektur. Zum Personenschutz vor Fliegerangriffen wurden zudem entlang der Straße Richtung Fessenheim sowie an einzelnen Feldrändern Erdlöcher ausgehoben, die später mit Stroh ausgelegt und abgedeckt wurden. [06, 21, 22]

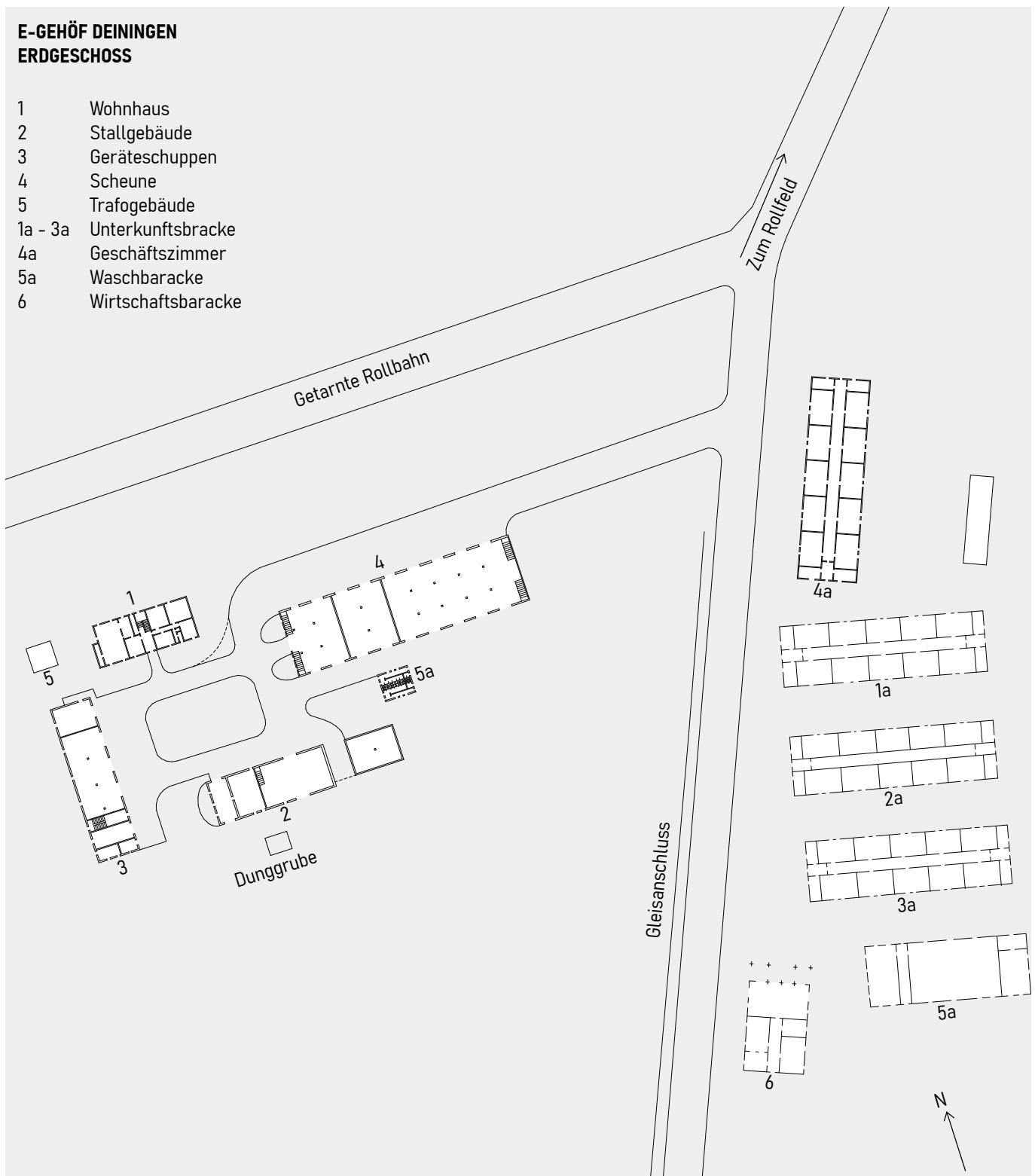


Abbildung 4: Grundriss Erdgeschoss in eigener Darstellung. Unter Verwendung von Grundrissen aus dem Staatsarchiv Augsburg

FLIEGERHORSTKOMMANDANTUR DEININGEN

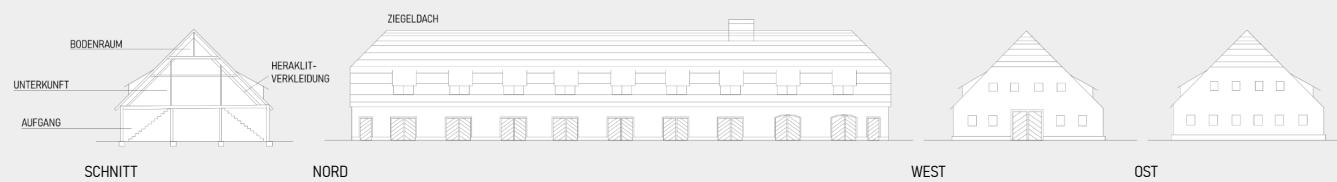


Abbildung 5: Schnitt und Ansicht in eigener Darstellung. Unter Verwendung von Plänen aus dem Staatsarchiv Augsburg

FLUGPLATZGEBÄUDE IN ANSICHT UND SCHNITT

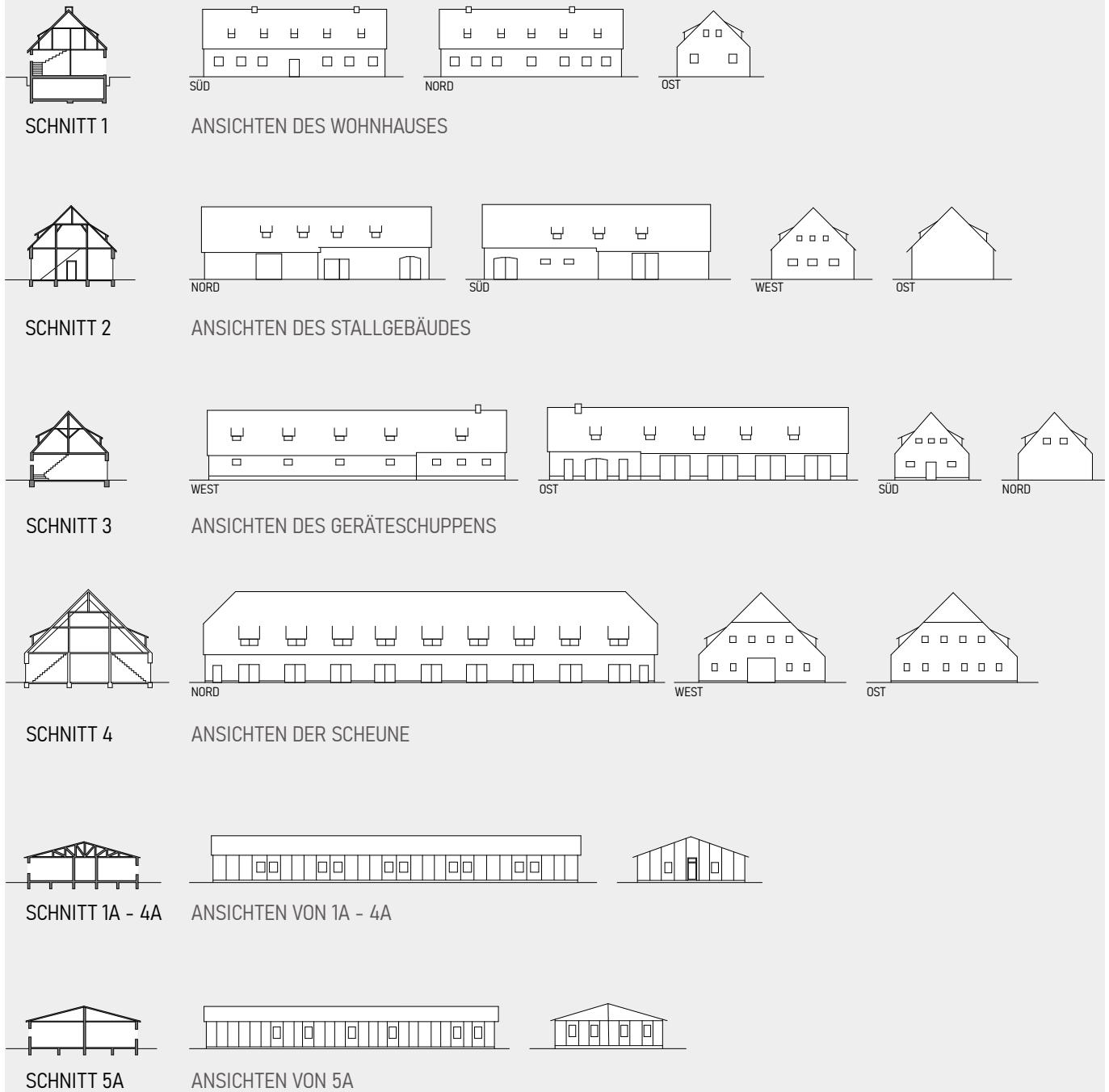
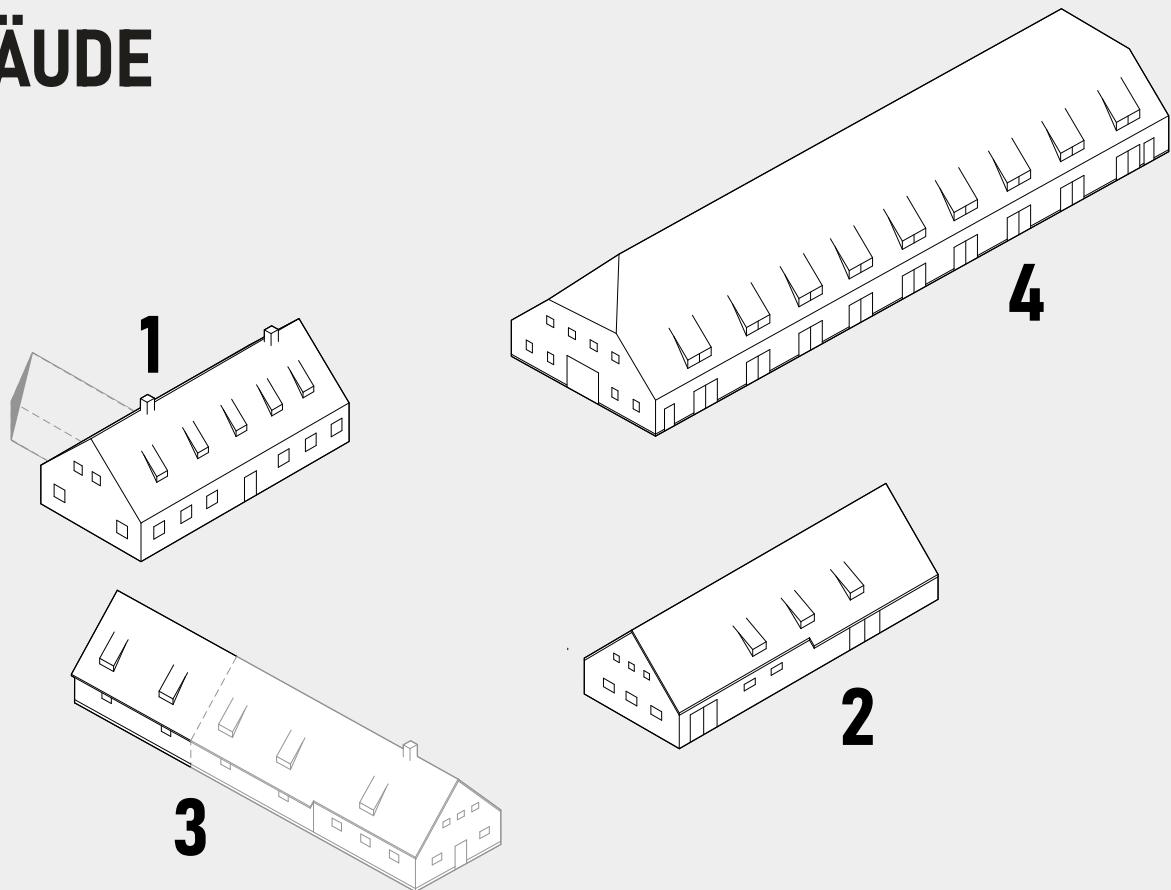


Abbildung 6: Schnitt und Ansicht in eigener Darstellung. Unter Verwendung von Plänen aus dem Staatsarchiv Augsburg

FLUGPLATZ- GEBÄUDE



LEGENDE

1 WOHNHAUS

Der graue Teil zeigt einen hinzugefügten Gebäudeteil, der nicht in den Originalplänen vorhanden ist. Quelle: Abb. 15, 16

2 STALLGEBÄUDE

Hier wurde nach Kriegsende ein Gebäudeteil abgebrochen. Quelle: Abb. 15, 16

3 GERÄTESCHUPPEN

Nach dem Krieg wurde eine Hälfte des Gebäudes abgerissen. Hier in grau dargestellt. Bis zuletzt stand der andere Teil noch auf dem Gelände. Quelle: Abb. 15, 16

4 SCHEUNE

Wurde auch als Halle C4 bezeichnet. Quelle: Abb. 8

Abbildung 7: Isometrie in eigener Darstellung. Unter Verwendung von Plänen aus dem Staatsarchiv Augsburg und Abb. 15, 16

6. Der Flugplatz in der Endphase des Kriegs

1943 wurde der Flugplatz Deiningen zu einer Fliegerhorstkommandantur hochgestuft, für eine ständige Belegung von rund 1.000 Mann ausgebaut und dem Luftgaukommando VII in München unterstellt. [06]

In der Endphase des Zweiten Weltkriegs veränderte sich die Bedeutung des Flugplatzes erneut. Ab 1944 führten der zunehmende Mangel an Treibstoff, Material und ausgebildetem Personal sowie die strategische Neuorientierung der Luftwaffe zu einer deutlichen Reduzierung des Flugbetriebs. In den letzten Kriegsmonaten wurden Jagdflieger auf dem Platz stationiert, weshalb zusätzlich ein Schießstand zum Feinjustieren der Bordwaffen errichtet wurde. Die Ausbildung auf mehrmotorigen Maschinen wurde eingestellt, da der Schwerpunkt nun auf der Ausbildung von Jagd- und Schlachtfliegerpiloten lag. [09, 16, 06]

Ab Ende 1944 wurde die Fliegerhorstkommandantur Deiningen aufgelöst. Das Platzkommando bestand lediglich aus einer Stammmannschaft von 12 bis 14 Personen, die die Anlagen verwalteten und betriebsfähig hielten. In dieser Zeit wurde der Flugplatz von der Kommandantur in Ansbach bzw. später in Oettingen/Heuberg geführt. Laut Feldpostübersicht waren die Einheiten auf dem Flugplatz am 31. Dezember 1944 aufgelöst worden, jedoch sollen noch im Februar 1945 Staffeln aus dem Berliner Raum hier stationiert gewesen sein, ohne dass planmäßiger Flugbetrieb stattfand. [06]

Durch die Einstellung der Ausbildung mehrmotoriger Flugzeugbesatzungen verringerte sich der Bedarf an umfangreicher Infrastruktur. Infolgedessen verloren mehrere Gebäude ihre ursprüngliche Funktion oder wurden nur noch eingeschränkt genutzt. Die modulare Architektur des Flugplatzes zeigte in dieser Phase ihre Flexibilität: Baracken konnten geräumt, technische Einrichtungen stillgelegt und Funktionsflächen reduziert werden, ohne dass umfassende bauliche Eingriffe notwendig gewesen wären. [06, 17]

Trotz der abnehmenden militärischen Bedeutung blieb der Flugplatz Ziel alliierter Luftangriffe. Tieffliegerbeschuss führte zu Schäden an Flugzeugen, Unterständen und technischen Einrichtungen und verdeutlichte die Grenzen der Tarnung unter den Bedingungen des Luftkriegs. Kurz vor dem Vorrücken der alliierten Bodentruppen wurden Teile der befestigten Startbahn gesprengt, was das Ende der aktiven Nutzung markierte und zugleich die strategische Bedeutung der Startbahn als zentrales Element des Flugplatzes unterstrich. [05, 11, 16]

Die letzte nachweisbare Nachricht einer Einheit auf dem Flugplatz stammt vom 30. März 1945. Am 22. April 1945 übergab der Platzkommandant, Hauptmann Steger, die Schlüssel des Flugplatzes an den Gutsverwalter Dobel in Klosterzimmern und bat ihn, die offizielle Übergabe des Geländes an die Gemeinde Deiningen zu veranlassen. [06, 22]

7. Rückbau, Nachnutzung und Transformation nach 1945

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs begann für den Militärflugplatz Deiningen eine Phase tiefgreifender räumlicher und funktionaler Transformation. Zunächst übernahmen amerikanische Truppen das Gelände, bevor schrittweise Maßnahmen zur Entmilitarisierung eingeleitet wurden. In der unmittelbaren Nachkriegszeit kam es zu einer informellen Aneignung der verbliebenen baulichen Überreste durch die lokale Bevölkerung. Baumaterialien, Metallteile und Ausstattungsgegenstände wurden aus den Gebäuden entnommen und weiterverwendet. Gleichzeitig stellten nicht geräumte Munitionsreste eine erhebliche Gefahr dar, die sich in mehreren tödlichen Unfällen äußerte. [11, 06]

Bereits in der ersten Woche nach Kriegsende sprengten Einheiten der US-Armee die Munitionsbunker im nahegelegenen Wald, wobei es auch zu Schäden an umliegenden Gebäuden kam. In den folgenden Monaten wurden zentrale Infrastrukturelemente des Flugplatzes entfernt: 1946 erfolgte der Abbau des Gleisanschlusses, die Reste der Start- und Landebahn wurden beseitigt und verwertbare Materialien anderweitig genutzt. Auch die offenen Flugzeughallen sowie der Flakturm wurden demontiert. Die Gemeinde Deiningen und das Flugplatzgelände wurden von Truppenteilen der 2. US-Armee kampflos übernommen; etwa ein Jahr lang nutzten amerikanische Soldaten die verbliebenen Gebäude als Unterkünfte. [06,11,22]

Ab dem Jahr 1946 begann eine temporäre zivile Nutzung zahlreicher Gebäude des ehemaligen Flugplatzes. Unterkunftsbaracken dienten der Unterbringung von Heimatvertriebenen, während frühere Funktionsbauten als Werkstätten, Lagerräume und kleinere Produktionsstätten genutzt wurden. Damit wandelte sich das Gelände schrittweise von einer militärischen Infrastruktur zu einem provisorischen zivilen Siedlungsraum. [09,11]

Die Ansiedlung dieser Bevölkerungsgruppen steht im Zusammenhang mit den bereits während des Krieges einsetzenden Vorbereitungen zur Vertreibung deutscher Bevölkerungsgruppen. Spätestens ab 1943 war absehbar, dass unter anderem Sudetendeutsche aus Böhmen und Mähren sowie Menschen aus Schlesien ihre Heimat verlassen mussten. Einige von ihnen gelangten in den Nachkriegsjahren nach Deiningen, wo sie als „Neubürger“ oder „Zugereiste“ bezeichnet wurden. [25]

Der ehemalige Flugplatz wurde bewusst als Unterbringungsort ausgewählt, um einen Großteil der Heimatvertriebenen möglichst geschlossen anzusiedeln. Trotz äußerst primitiver Bedingungen begannen sogenannte Quartiermacher damit, das Gelände und die verbliebenen Baracken so herzurichten, dass etwa 440 Personen dort untergebracht werden konnten. Weitere rund 150 Menschen fanden auf dem benachbarten Flugplatz Heuberg eine vorübergehende Unterkunft. Von Beginn an war jedoch klar, dass diese Lösung nur als Provisorium gedacht war. Langfristiges Ziel war die Errichtung einer dauerhaften Siedlung mit stabilen Wohnhäusern. Die Umsetzung verzögerte sich insbesondere aufgrund komplexer Eigentumsverhältnisse, da das Gelände auf mehrere Gemeinden, staatliche Flächen sowie den Besitz der fürstlichen Standesherrschaft Wallerstein verteilt war. [25]

Trotz erheblicher organisatorischer, wirtschaftlicher und infrastruktureller Schwierigkeiten entwickelte sich auf dem ehemaligen Flugplatz ein eigenständiger Siedlungs- und Lebensraum. Die Bewohner bemühten sich zunehmend um ihre Eingliederung in den wirtschaftlichen Prozess und den Aufbau eigener Existenzgrundlagen. Es entstanden Arbeitsstätten auf genossenschaftlicher Basis, darunter Betriebe der Textil-, Holz- und Metallverarbeitung sowie eine Großgärtnerei. Ergänzend bestanden eine Weberei sowie eine Firma zur Herstellung von Öfen und Herden. Parallel dazu entwickelte sich eine grundlegende soziale Infrastruktur mit einer Schule, in der rund 60 Kinder unterrichtet wurden, einer Kapelle zur musikalischen Begleitung, einer Kirche, einem Arzt, dem Gasthaus Reinl, dessen Fläche für viele Veranstaltungen genutzt wurde, sowie einem Kaufladen. [25,19]

Gleichzeitig traten zunehmend bauliche und infrastrukturelle Probleme auf. Schäden zeigten sich nicht nur an den alten Baracken, sondern auch an der Kanalisation sowie an bereits fertiggestellten Gebäuden. Hinzu kam das Fehlen einer gesicherten Trinkwasserversorgung. Mehrere Bohrversuche blieben erfolglos, weshalb die Stadt Nördlingen angewiesen wurde, ihre Wasserleitung über eine Strecke von rund zehn Kilometern bis nach Deiningen zu verlängern. Dieser Maßnahme stand die Stadt zunächst ablehnend gegenüber. Zudem reichte das vorhandene Angebot an Arbeitsplätzen für die Vielzahl der Siedler nicht aus, sodass viele von ihnen gezwungen waren, sich im weiteren Umfeld beruflich zu etablieren. [25]

Am 10. Juni 1950 wurde das Ansiedlungsprojekt offiziell als gescheitert erklärt. In der Folge setzte ein schrittweiser Rückbau des Lagers ein. Stark beschädigte Baracken wurden nach und nach abgebrochen, Bewohner umgesiedelt und das Gelände zunehmend aufgegeben. Bis Mitte 1952 lebten nur noch etwa 100 Personen auf dem ehemaligen Flugplatzgelände. Zu diesem Zeitpunkt standen lediglich noch fünf Baracken, einschließlich der Schulbaracke. Die letzten Bewohner verließen das Gelände ca. in den Jahren 1966 bis 1968. Eine Bevölkerungszählung vom 13. September 1950 weist für Deiningen insgesamt 1.541 Einwohner aus, darunter 641 Heimatvertriebene. [25]

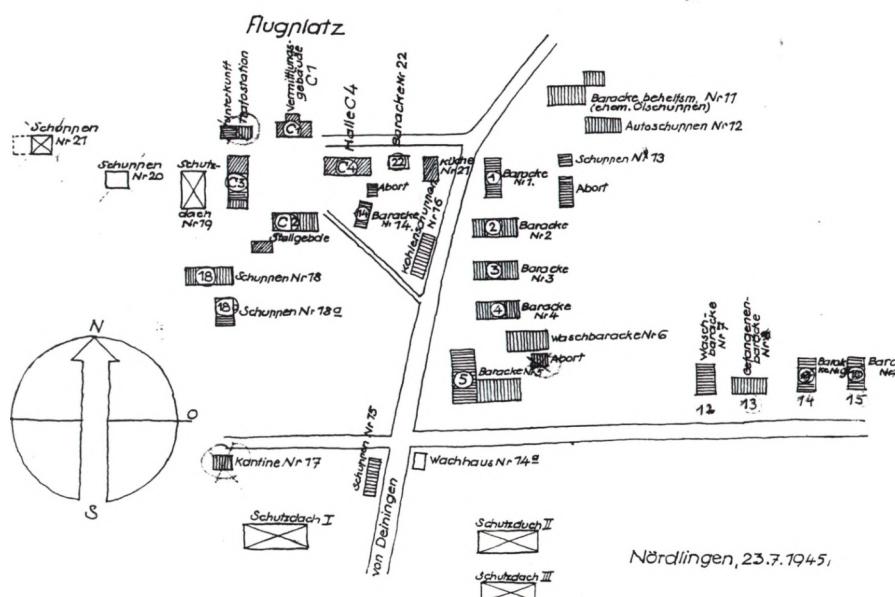


Abbildung 8: Skizze des Deininger Flugplatzes, kurz vor Kriegsende. Quelle: Gemeindearchiv Deiningen



Abbildung 9: Nach dem Krieg wurden die Materialien im Ort benötigt, Quelle: Gemeinearchiv Deiningen



Abbildung 10: Baracke 12 Quelle: Gemeinearchiv Deiningen



Abbildung 12: Blick in ein Barackenzimmer
Quelle: Gemeinearchiv Deiningen



Abbildung 11: Baracke 5 und der Abort aus 1950
Quelle: Gemeinearchiv Deiningen



Abbildung 13: Blick in ein Barackenzimmer
Quelle: Gemeinearchiv Deiningen



Abbildung 14: Luftbild aus 2002, Quelle: Private Fotos, W. Schramm

1: Deiningen 3: Wald mit Munitionsbunkern
2: Ehemaliger Flugplatz Deiningen 4: Klosterzimmern



Abbildung 15: Luftbild aus 2002,
Quelle: Private Fotos, W. Schramm



Abbildung 16: Luftbild aus 2002,
Quelle: Private Fotos, W. Schramm



Abbildung 17: Munitionsbunker,
Quelle: Private Fotos, R. H. Melber



Abbildung 18: Munitionsbunker,
Quelle: Private Fotos, R. H. Melber



Abbildung 19: Flugplatzgebäude, vermutlich das Wohnhaus (1)
Quelle: Gemeindearchiv Deiningen



Abbildung 20: Flugplatzgebäude,
Quelle: Gemeindearchiv Deiningen



Abbildung 21: Flugplatzgebäude, vermutlich die Scheune (4)
Quelle: Gemeindearchiv Deiningen



Abbildung 22: Flugplatzgebäude, vermutlich die Scheune (4)
Quelle: Gemeindearchiv Deiningen



Abbildung 23: Flugplatzgebäude, vermutlich der ehemalige
Geräteschuppen (3), Quelle: Gemeindearchiv Deiningen

Die Gebäude weisen eine Materialität aus Holz, verputztem Ziegelmauerwerk und sichtbar erneuerten Mauerwerksbereichen auf. Besonders die deutlichen Farbunterschiede zwischen freigelegten Ziegeln und angrenzenden Wandflächen lassen auf nachträgliche Reparaturen und Erneuerungen schließen, wie man in Abb. 22 erkennen kann. Mehrere Fassadenöffnungen wurden im Zuge der Umnutzung zugemauert, wie beispielweise in Abb. 23, und in kleinere Fensteröffnungen überführt, vermutlich um das Gebäude bewohnbar zu machen. Die unregelmäßige Anordnung und Ausführung dieser Eingriffe verdeutlichen den provisorischen Charakter der Maßnahmen. Zudem deuten abgebrochene oder fehlende Gebäudeteile darauf hin, dass die Baukörper im Laufe der Zeit reduziert und nur teilweise weitergenutzt wurden.

8. Wahrnehmung, Alltag und Erinnerung - Zeitzeugenaussagen

Neben archivalischen Quellen und baulichen Beschreibungen liefern Zeitzeugenaussagen einen wichtigen Beitrag zum Verständnis des ehemaligen Militärflugplatzes Deiningen. Sie ermöglichen eine Annäherung an den Ort aus der Perspektive seiner zeitweiligen Nutzer als auch Beobachter und ergänzen die architektonische Analyse um eine erlebte, subjektive Dimension. [10, 11]

Mehrere Zeitzeugen beschreiben den Flugplatz nicht als abgeschlossenen oder streng militärisch wirkenden Raum, sondern als weitläufige, offene Landschaft, in der sich technische Infrastruktur und landwirtschaftlich anmutende Gebäude überlagerten. Die Architektur wurde dabei häufig als unscheinbar oder provisorisch wahrgenommen. Statt massiver Bauten dominierten einfache Holz- und Zweckkonstruktionen, die sich kaum von zivilen Wirtschaftsgebäuden unterschieden. Diese Wahrnehmung bestätigt das konsequent umgesetzte Tarnkonzept, das den militärischen Charakter der Anlage bewusst verschleierte. [10, 13, 11]

Der eigentliche militärische Charakter des Ortes manifestierte sich für viele Zeitzeugen weniger in der Architektur als im Betrieb selbst. Geräusche startender Flugzeuge, der Geruch von Treibstoff sowie der regelmäßige Flugbetrieb prägten die Atmosphäre des Geländes stärker als die baulichen Strukturen. [10, 11]

Auch die Endphase des Kriegs wird in Zeitzeugenberichten eindrücklich beschrieben. Mit dem Rückgang des Ausbildungs- und Flugbetriebs wurde der Flugplatz zunehmend als leer und verlassen wahrgenommen. Gebäude und Flächen, die zuvor intensiv genutzt worden waren, lagen still und verloren ihre ursprüngliche Funktion. [11]

Besonders prägend sind die Erinnerungen an die unmittelbare Nachkriegszeit. Zeitzeugen berichten von der Aneignung der verbliebenen Gebäude und Materialien durch die lokale Bevölkerung. Ehemalige militärische Bauten wurden weniger als historische Zeugnisse denn als Ressource wahrgenommen, aus der Baumaterial, Brennstoffe und Gebrauchsgegenstände gewonnen werden konnten. Gleichzeitig verdeutlichen Berichte über Unfälle mit zurückgelassener Munition die Gefahren, die von den baulichen Relikten des Flugplatzes ausgingen, und erklären den raschen und konsequenteren Rückbau der Anlage. [09, 11]

Insgesamt zeigen die Zeitzeugenaussagen, dass der Flugplatz Deiningen weniger als architektonisches Ensemble erinnert wurde, sondern als funktionaler, temporärer Raum. Gerade diese Wahrnehmung trägt dazu bei, das nahezu vollständige Verschwinden der baulichen Strukturen aus dem heutigen Landschaftsbild zu erklären. Die Erinnerung an den Ort ist stärker an Nutzung und Ereignisse gebunden als an materielle Architektur, was den Flugplatz Deiningen zu einem exemplarischen Beispiel für eine bewusst unsichtbare Militärarchitektur macht. [13, 17]

9. Bedeutung für Ort, Landschaft und Erinnerungskultur

In Deiningen erinnert heute die Sudetenstraße an die Ansiedlung von Heimatvertriebenen aus dem Sudetenland nach dem Zweiten Weltkrieg. Sie kennzeichnet den Bereich, in dem zahlreiche neue Wohnhäuser errichtet wurden, und steht stellvertretend für die Integration der neu angesiedelten Familien, die ihre kulturellen Prägungen und Erinnerungen an die Herkunftsregion mitbrachten. Einzelne Grabsteine auf den örtlichen Friedhöfen verweisen noch auf diese Herkunft und dokumentieren die Migrationsbewegungen, doch sind solche Zeugnisse inzwischen nur noch vereinzelt erhalten. Viele Relikte dieser Phase sind im Laufe der Jahrzehnte verschwunden. [25]

Von der militärischen Nutzung des ehemaligen Flugplatzes sind ebenfalls nur wenige materielle Spuren vorhanden. Im angrenzenden Wald haben sich einzelne Betonsäulen erhalten, die einst zu den Munitionsbunkern gehörten und auf die frühere militärische Funktion des Areals hinweisen. Die übrigen baulichen Anlagen, insbesondere Teile der Start- und Landebahn, wurden nach Kriegsende gesprengt, abgetragen oder anderweitig verwertet. Nach Angaben des Archivs Deiningen gelangten Teile der gesprengten Startbahn in unbekannten Besitz und gelten bis heute als verschollen. Die verbleibenden Gebäude des Flugplatzes wurden Mitte März 2011 vollständig abgerissen. [04]

Die Baracke 22 stellt das einzige erhaltene bauliche Relikt des ehemaligen Militärflugplatzes Deiningen dar und besitzt damit einen besonderen dokumentarischen Wert. Ursprünglich als Lebensmittelmagazin genutzt, behielt das Gebäude diese Funktion auch in der unmittelbaren Nachkriegszeit bei. Um 1949 wurde die Baracke von Anton Scherling erworben und in ein einfaches Holzwohnhaus umgebaut. Die baulichen Anpassungen führte Scherling weitgehend in Eigenleistung durch, wobei Baumaterialien teilweise in Form von Naturalien von landwirtschaftlichen Betrieben aus der Umgebung bereitgestellt wurden. Die Wohnverhältnisse entsprachen jedoch lediglich einem provisorischen Standard: In den Wintermonaten war das Gebäude unzureichend beheizbar, Feuchtigkeit prägte das Raumklima, und es kam zur Bildung von Reif an den Innenwänden. Mit dem fortschreitenden Rückbau des Flugplatzes und der schrittweisen Auflösung der dortigen Wohn- und Nutzungsstrukturen verlor auch die Nutzung der Baracke am ursprünglichen Standort ihre Grundlage. Infolgedessen verlegte Scherling seinen Wohnsitz nach Heroldingen, wo er ein weiteres Gebäude instand setzte und gemeinsam mit seiner Familie bezog. Die Baracke 22 wurde vollständig demontiert und auf dem neuen Grundstück erneut errichtet. Dabei erfolgte eine bauliche Reduktion um etwa ein Drittel der ursprünglichen Länge, sodass der mittlere Gebäudeteil heute nicht mehr vorhanden ist. Trotz altersbedingter Schäden und der notwendigen Erneuerung einzelner Bauteile ist ein Großteil der ursprünglichen Konstruktion bis heute erhalten geblieben. Die Baracke wird gegenwärtig von den Nachkommen des ursprünglichen Eigentümers genutzt und dient als Nebengebäude. In dieser fort dauernden Nutzung kommt der besondere Quellenwert des Bauwerks zum Ausdruck: Baracke 22 fungiert sowohl als materielles Zeugnis der militärischen Infrastruktur des Flugplatzes Deiningen als auch als Beispiel für die pragmatische Nachnutzung militärischer Architektur in der Nachkriegszeit. [08]



Abbildung 24: Baracke 22 in Heroldingen, 2025. Quelle: Eigene Aufnahme

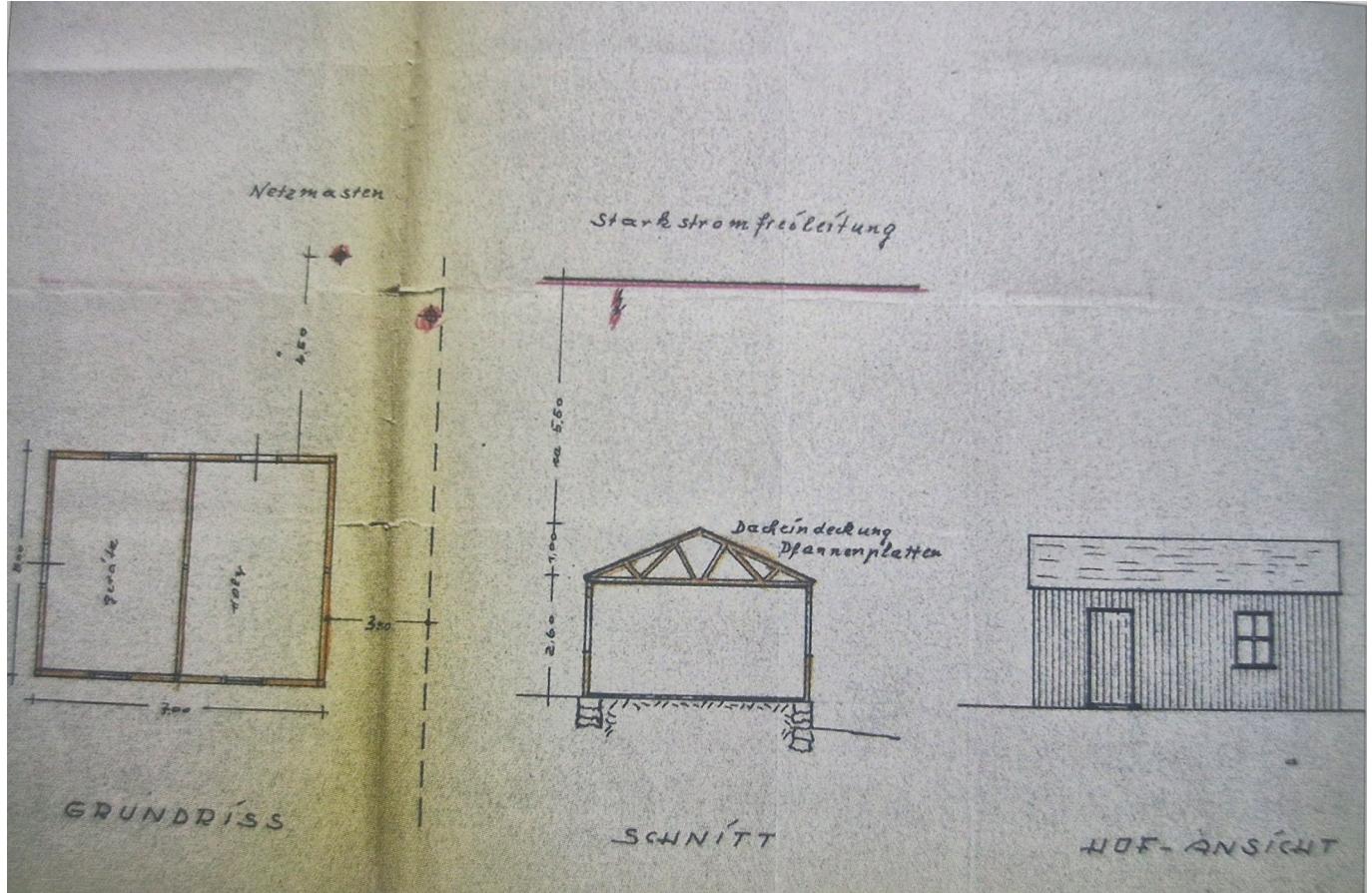


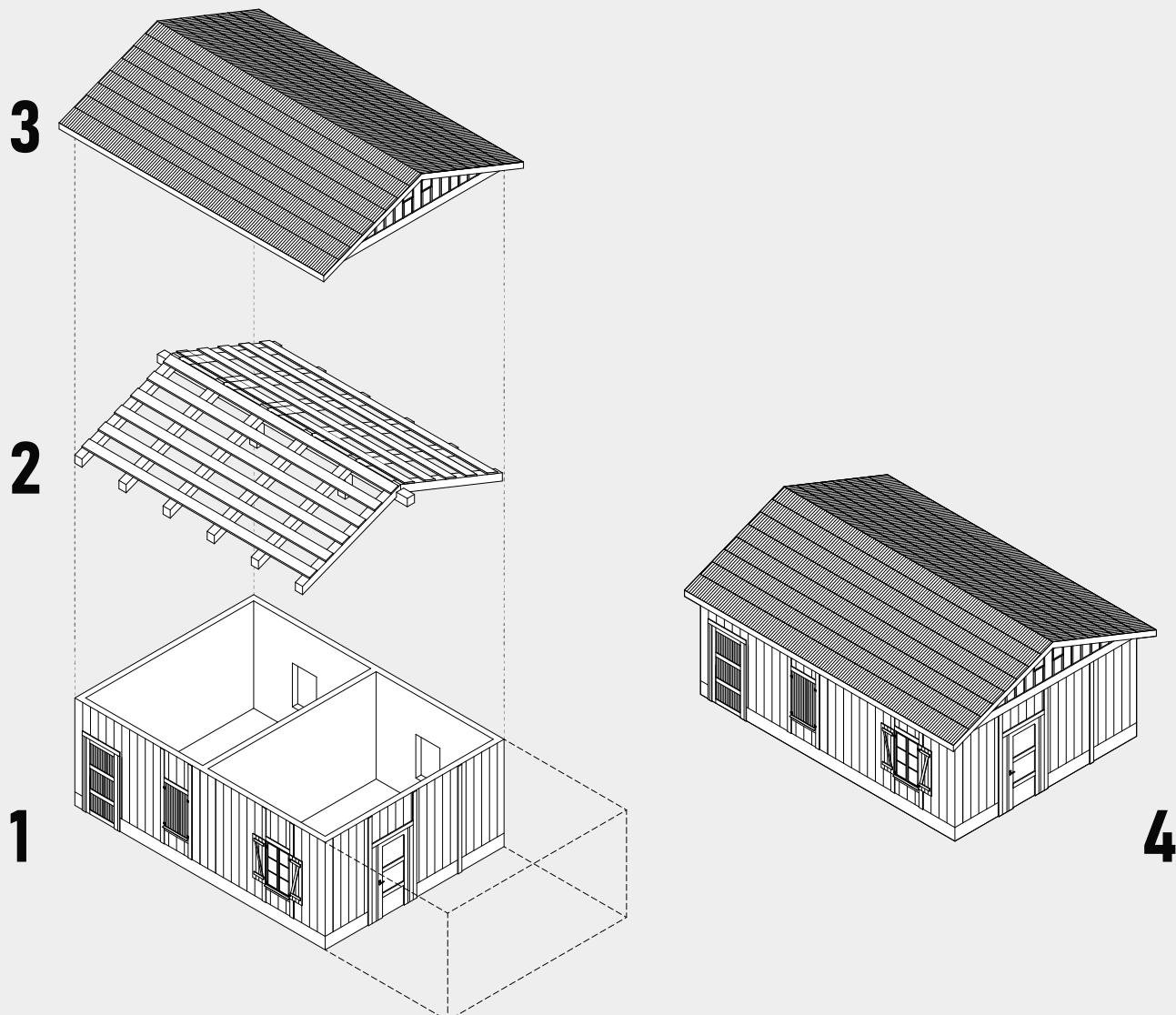
Abbildung 25: Baracke 22 in Heroldingen, Bauplan von 1968. Quelle: Harburger Hefte 12



Abbildung 26: Baracke 22 in Heroldingen, Eingangssituation. Quelle: Eigene Aufnahme

BARACKE

22



LEGENDE

1 ERDGESCHOSS

Die Baracke ist in zwei Räume unterteilt. Vor dem Wiederaufbau in Heroldingen, war zwischen den beiden Räumen noch ein Raum von ca. 3,50m x 5,00m
Quelle: Harbuger Hefte 12

2 DACHTRAGWERK

Das Dachtragwerk unterscheidet sich von den Bauplänen aus 1968

3 DACH

Das Dach hat eine Eindeckung mit Pfannenplatten
Quelle: Abb. 25

4 BARACKE 22

Zeichnung von Baracke 22 (Stand 2025)

Abbildung 27: Isometrie der Baracke 22. Quelle: Eigene Darstellung unter Verwendung von Abb. 25 und Fotos vor Ort



Abbildung 28: Das Gelände des ehemaligen Flugplatzes Deiningen heute. Es sind keine baulichen Überreste mehr zu sehen.
Quelle: Eigene Aufnahme



Abbildung 29: Das Gelände des ehemaligen Flugplatzes Deiningen heute. Es sind keine baulichen Überreste mehr zu sehen.
Quelle: Eigene Aufnahme

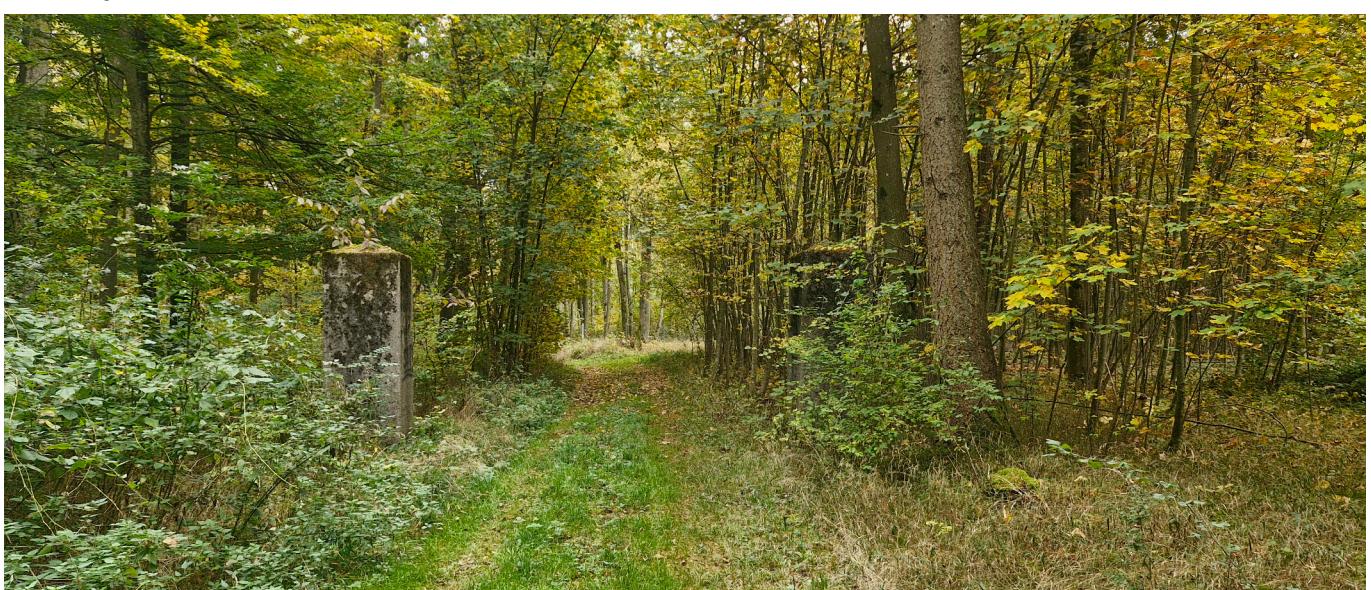


Abbildung 30: Das Gelände des ehemaligen Flugplatzes Deiningen heute. Im Wald sind noch Betonsäulen der Munitionsbunker zu sehen. Quelle: Eigene Aufnahme

10. Fazit

Die Untersuchung des ehemaligen Militärflugplatzes Deiningen zeigt, dass es sich bei der Anlage um ein bewusst unsichtbares architektonisches System handelte, dessen Gestaltung maßgeblich von funktionalen, strategischen und tarntechnischen Überlegungen geprägt war. Der Flugplatz war weniger als dauerhaftes Bauwerk gedacht, sondern als temporäre, flexibel nutzbare Infrastruktur, die sich jederzeit an veränderte militärische Anforderungen anpassen ließ. [06, 17]

Architektonisch äußerte sich dieses Prinzip in einer dezentralen Raumorganisation, der Verwendung einfacher und modularer Bautypologien sowie einer konsequenten landschaftlichen Einbindung. Tarnung war dabei nicht nur eine zusätzliche Maßnahme, sondern ein zentrales Entwurfsprinzip, das Gebäudeform, Materialwahl und Raumstruktur gleichermaßen beeinflusste. Der Flugplatz fügte sich bewusst in die bestehende Kulturlandschaft ein und entzog sich einer klaren Lesbarkeit als militärische Anlage. [13, 23]

Die Nutzungsgeschichte des Flugplatzes verdeutlicht, wie eng Architektur und Funktion miteinander verknüpft waren. Ausbildungsbetrieb, temporäre Belegung und spätere Reduzierung der Nutzung spiegelten sich unmittelbar in der baulichen Struktur wider. Die modulare Architektur ermöglichte sowohl eine schnelle Aktivierung als auch einen ebenso schnellen Rückbau, ohne dass dauerhafte bauliche Spuren hinterlassen wurden. [06, 11]

Die Nachkriegszeit markiert schließlich den Übergang von militärischer Infrastruktur zu ziviler Landschaft. Der systematische Rückbau, die Wiederverwendung von Baumaterialien und die Rekultivierung der Flächen führten zu einer nahezu vollständigen Auslöschung der baulichen Anlage. Was blieb, sind fragmentarische Relikte und Erinnerungen, die ohne Kontext kaum noch lesbar sind. [11]

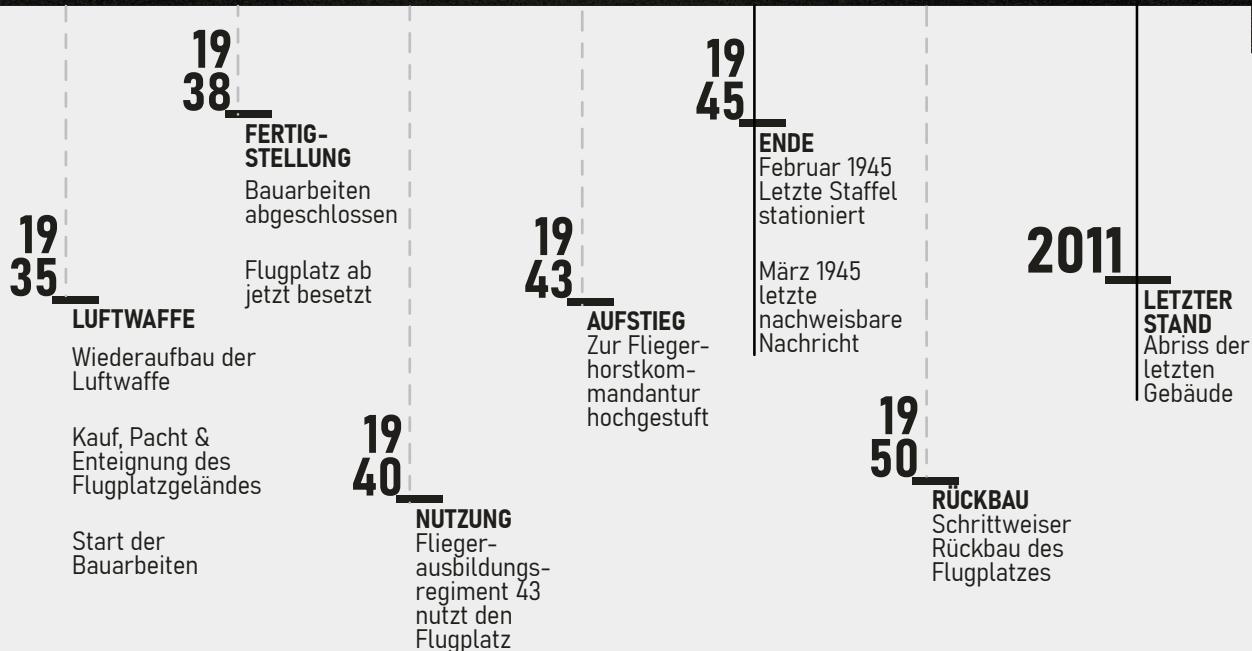
Der Flugplatz Deiningen steht damit exemplarisch für eine Form militärischer Architektur, die auf Effizienz, Tarnung und Vergänglichkeit ausgerichtet war. Gerade diese Eigenschaften machen ihn aus heutiger architektonischer Perspektive besonders interessant. Die Analyse zeigt, dass auch bewusst unsichtbare und temporäre Bauformen einen nachhaltigen Einfluss auf Raum, Landschaft und Erinnerung haben können und somit ein wichtiges Forschungsfeld innerhalb der Architekturgeschichte darstellen.



VORBEREITUNG 1933 - 1939

KRIEGSZEIT 1939 - 1945

NACHKRIEGSZEIT 1945 - 2011



Quellenverzeichnis

Textquellen

- [01] J. Zimmermann. „Der militärische Widerstand. Eine Historische Einordnung“. Bundeswehr.de. <https://zms.bundeswehr.de/de/mediathek/dossier-20-juli-zimmermann-widerstand-5800638> (abgerufen 16.12.2025)
- [02] Bundesarchiv, Abteilung Militärarchiv. „Flugplätze und Fliegerhorste der deutschen Luftwaffe und deren übergeordnete Organisation im Zweiten Weltkrieg“. Bundesarchiv.de. <https://www.bundesarchiv.de/im-archiv-recherchieren/archivgut-recherchieren/nach-themen/flugplaetze-und-fliegerhorste-der-deutschen-luftwaffe-und-deren-uebergeordnete-organisation-im-zweiten-weltkrieg/> (abgerufen 16.12.2025)
- [03] Autor unbekannt. „Fliegerhorste der Luftwaffe“. Lexikon-der-wehrmacht.de. <https://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/EinrichtungenLuftwaffe/Fliegerhorste/Gliederung.htm> (abgerufen 16.12.2025)
- [04] J. Zapf, „Flugplätze der Luftwaffe 1934-45 und was davon übrig blieb: Band 9 Bayern - Luftgau VII München“. Deutschland: VDM Heinz Nickel, 2015, S. 94 - 99
- [05] H. L. deZeng IV. „Luftwaffe Airfields 1935-45 Germany (1937 Borders)“ (in Englisch). Ww2.dk. [https://www.ww2.dk/Airfields%20-%20Germany%20\[1937%20Borders\].pdf](https://www.ww2.dk/Airfields%20-%20Germany%20[1937%20Borders].pdf) (abgerufen 16.12.2025), S. 120
- [06] H. Mielich, „Der ehemalige Militärflugplatz Deiningen“, in „Deiningen inmitten des Rieses“, 1. Auflage., Gemeinde Deiningen. Deutschland: Verlag Mariannhill, 2004, S. 260-268
- [07] Deutsche Bundesbank, „Kaufkraftäquivalente historische Beträge in deutschen Währungen“. Bundesbank.de. <https://www.bundesbank.de/resource/blob/615162/4162e577aa9cb1691714327342d6156b/472B63F073F071307366337C94F8C870/kaufkraftaequivalente-historischer-betraege-in-deutschen-waehrungen-data.pdf> (abgerufen 20.12.2025)
- [08] R. H. Melber, „Eine ehemalige Militärflugplatzbaracke in Heroldingen“, in „Harburger Hefte 12“, 1. Auflage., Stadt Harburg in Schwaben. Deutschland: Stadt Harburg in Schwaben, 2013, S. 158 - 168
- [09] Autor unbekannt. „Standort Deiningen Einsatzhafen I. Ordnung“. Lexikon-der-wehrmacht.de. <https://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Kasernen/Wehrkreis13/KasernenDeiningen-R.htm> (abgerufen 16.12.2025)
- [10] A. Grinbold, Zeitzeugenbefragung, ca. 1985. Gemeindearchiv Deiningen
- [11] J. Bosch, J. Jais, Zeitzeugen Fragebogen, November 2000. Gemeindearchiv Deiningen
- [12] Autor unbekannt, Brief vom Gemeinderat an das Landratsamt Nördlingen, 08.12.1948. Gemeindearchiv Deiningen
- [13] Dr. W. Schmidt, Brief des Militärgeschichtlichen Forschungsamts, Juli 2001. Gemeindearchiv Deiningen
- [14] Autor unbekannt, Brief „Grundstücksabtretung zur Bahn u. Strasse zum Flugplatz Deiningen“, Oktober 1938. Gemeindearchiv Deiningen
- [15] Autor unbekannt, Brief „Niederschrift über die Grunderwerbsverhandlungen für den Flugplatz Deiningen“, August 1935. Gemeindearchiv Deiningen
- [16] H. Willbold, „Flugplatz Deiningen,“ Januar 1995. Gemeindearchiv Deiningen
- [17] Kesselring, Abschrift „Ausstattung der E-Häfen 1. Ordnung“, Februar 1937. Gemeindearchiv Deiningen
- [18] Bezirkslandwirt, Brief an Bürgermeister Beck, Deiningen „Neuanlage eines Weges und eines Entwässerungsgrabens in Deiningen“, Dezember 1935. Gemeindearchiv Deiningen
- [19] M. Jackwerth, Telefongespräch am 17. November 2025
- [20] Autor unbekannt, „Die Versorgung der Luftwaffe im Krieg“, Entwurf von 1959. Gemeindearchiv Deiningen

- [21] Autor unbekannt, „Der Dienstbetrieb der Fliegerverbände beim Einsatz auf E-Häfen und Fliegerhorsten“ Ausgabe 1940. Bibliothek des Militärgeschichtlichen Forschungsamts.
- [22] H. Mielich, „Deiningen und der nahe Militärflugplatz“, in „Rieser Kulturtage Dokumentation Band XVI/2006 29.April - 28. Mai 2006“, Verein Rieser Kulturtage e.V. Deutschland: Verlag Rieser Kulturtage, 2007, S. 247 - 260.
- [23] Reichsminister der Luftfahrt u. Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Brief an Verteiler „Neuplanung der E-Häfen im 2. Aufbauabschnitt“, Juni 1938. Gemeindearchiv Deiningen
- [24] H. Mielich, „Der ehemalige Militärflugplatz nahe Deiningen“, in „Rieser Kulturtage Dokumentation Band XV/2004 24. April - 23. Mai 2004“, Verein Rieser Kulturtage e.V. Deutschland: Verlag Rieser Kulturtage, 2005, S. 253 - 258.
- [25] J. W. König, R. H. Melber, „Flüchtlinge und Heimatvertriebene im Dorf“, in „Deiningen inmitten des Rieses“, 1. Auflage., Gemeinde Deiningen. Deutschland: Verlag Mariannhill, 2004, S. 282 - 291.

Bildquellen

- Abbildung 1: Gedenkstein Flugplatz, Quelle: Gemeindearchiv Deiningen,
- Abbildung 2: Lageplan in eigener Darstellung, Unter Verwendung von: <https://atlas.bayern.de>
- Abbildung 3: Luftbild der US-Air-Force vom 09.April 1945 aus dem Bildarchiv Luftdatenbank Ing. -Büro Dr.Carls. Quelle: Gemeindearchiv Deiningen
- Abbildung 4: Grundriss Erdgeschoss in eigener Darstellung. Unter Verwendung von Grundrissen aus dem Staatsarchiv Augsburg
- Abbildung 5: Schnitt und Ansicht in eigener Darstellung. Unter Verwendung von Grundrissen aus dem Staatsarchiv Augsburg
- Abbildung 6: Schnitt und Ansicht in eigener Darstellung. Unter Verwendung von Grundrissen aus dem Staatsarchiv Augsburg
- Abbildung 7: Isometrie in eigener Darstellung. Unter Verwendung von Plänen aus dem Staatsarchiv Augsburg und Abb. 15, 16
- Abbildung 8: Skizze des Deininger Flugplatzes, kurz vor Kriegsende. Quelle: Gemeindearchiv Deiningen
- Abbildung 9: Nach dem Krieg wurden die Materialien im Ort benötigt. Quelle: Gemeindearchiv Deiningen
- Abbildung 10: Baracke 12. Quelle: Gemeindearchiv Deiningen
- Abbildung 11: Baracke 5 und der Abort aus 1950. Quelle: Gemeindearchiv Deiningen
- Abbildung 12: Blick in ein Barackenzimmer. Quelle: Gemeindearchiv Deiningen
- Abbildung 13: Blick in ein Barackenzimmer. Quelle: Gemeindearchiv Deiningen
- Abbildung 14: Luftbild aus 2002. Quelle: Private Fotos, W. Schramm
- Abbildung 15: Luftbild aus 2002. Quelle: Private Fotos, W. Schramm
- Abbildung 16: Luftbild aus 2002. Quelle: Private Fotos, W. Schramm
- Abbildung 17: Munitionsbunker. Quelle: Private Fotos, R. H. Melber
- Abbildung 18: Munitionsbunker. Quelle: Private Fotos, R. H. Melber

- Abbildung 19: Flugplatzgebäude, vermutlich das Wohnhaus (1). Quelle: Gemeindearchiv Deiningen
- Abbildung 20: Flugplatzgebäude. Quelle: Gemeindearchiv Deiningen
- Abbildung 21: Flugplatzgebäude, vermutlich die Scheune (4). Quelle: Gemeindearchiv Deiningen
- Abbildung 22: Flugplatzgebäude, vermutlich die Scheune (4). Quelle: Gemeindearchiv Deiningen
- Abbildung 23: Flugplatzgebäude, vermutlich der ehemalige Geräteschuppen (3). Quelle: Gemeindearchiv Deiningen
- Abbildung 24: Baracke 22 in Heroldingen, 2025. Quelle: Eigene Darstellung
- Abbildung 25: Baracke 22 in Heroldingen, Bauplan von 1968. Quelle: R. H. Melber, „Eine ehemalige Militärflugplatzbaracke in Heroldingen“, in „Harburger Hefte 12“, 1. Auflage., Stadt Harburg in Schwaben. Deutschland: Stadt Harburg in Schwaben, 2013, S. 164
- Abbildung 26: Baracke 22 in Heroldingen, Eingangssituation. Quelle: Eigene Aufnahme
- Abbildung 27: Isometrie der Baracke 22. Quelle: Eigene Darstellung unter Verwendung von Abb. 25 und Fotos vor Ort
- Abbildung 28: Das Gelände des ehemaligen Flugplatzes Deiningen heute. Es sind keine baulichen Überreste mehr zu sehen. Quelle: Eigene Aufnahme
- Abbildung 29: Das Gelände des ehemaligen Flugplatzes Deiningen heute. Es sind keine baulichen Überreste mehr zu sehen. Quelle: Eigene Aufnahme
- Abbildung 30: Das Gelände des ehemaligen Flugplatzes Deiningen heute. Im Wald sind noch Betonsäulen der Munitionsbunker zu sehen. Quelle: Eigene Aufnahme