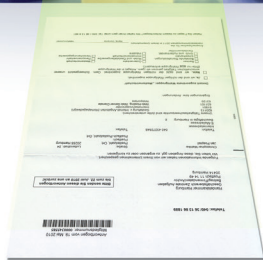
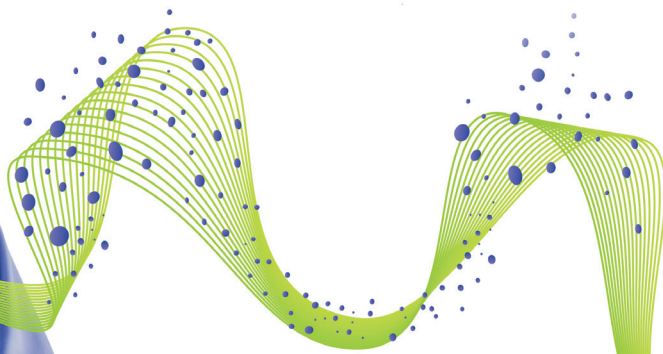


1911 – 2011
100 Jahre Luftfahrt in
Lüneburg

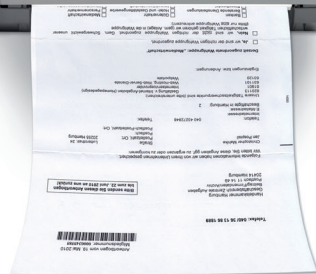


Luftsportverein Lüneburg e.V.





Mobiles faxen mit der iPhone App von



Warum fliegen, wenn wir fahren können!?



Mercedes-Benz



SternPartner GmbH & Co. KG, Autorisierter Mercedes-Benz Verkauf & Service,
Dahlenburger Landstr. 35, 21337 L neburg, Tel 0 41 31 - 8 88 - 88, www.sternpartner.de

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des Luftsportvereins Lüneburg,

in Ihren Händen halten Sie eine kleine Sammlung über die Ereignisse der letzten 100 Jahre im Zusammenhang mit der Luftfahrt in und um Lüneburg.

Im Jahr 1911 machte der erste ausgetragene Deutschlandflug in Lüneburg Station. 1913 wurde der „Lüneburger Luftfahrtverein e.V.“ gegründet.

Ab 1935 entstand in Lüneburg der „Flughafen Lüneburg“, der das erste Flugfeld an der Lüner Rennbahn ersetzte, während des Krieges zum Fliegerhorst ausgebaut wurde und heute noch in verkleinerter Form genutzt wird.

1950 entstand der „Lüneburger Luftsportverein e.V.“. Seit 1967 ist Lüneburg Heimatflugplatz eines der Feuerwehrflugzeuge in Niedersachsen.

Bis 1989 war der Flugbetrieb in Lüneburg großen Beschränkungen unterworfen, da sich der Flugplatz innerhalb der Flugüberwachungszone entlang der innerdeutschen Grenze befand.

Anfang der 90'er Jahre wurden Flugzeuge „Made in Lüneburg“ weltweit bekannt.

Heute ist der „Luftsportverein Lüneburg e.V.“ mit seinen Mitgliedern der Betreiber des Lüneburger Flugplatzes. Kostenneutral für die Allgemeinheit wird die Möglichkeit aufrechterhalten, Luftsport durchzuführen, Jugendlichen den Traum vom Fliegen zu erfüllen und die Stadt Lüneburg mit Flugzeugen anzufliegen.

Mit der Hoffnung, auch in Zukunft in Lüneburg aktiv Fliegerei durchführen zu können, wünschen wir Ihnen viel Spaß an den folgenden Erinnerungen der vergangenen 100 Jahre.

Ihr Luftsportverein Lüneburg



Inhalt

- Vorwort & Grußworte, Seite 3
- 1911 Deutschlandflug, Seite 7
Beginn der Luftfahrt in Lüneburg
- Von 1913 bis heute, Seite 9
vom „Lüneburger Luftfahrtverein e.V.“
zum „Luftsportverein Lüneburg e.V.“
- Vom Flugfeld Seite 13
über Fliegerhorst und Verkehrslandeplatz
zum heutigen Sonderlandeplatz Lüneburg
- Feuerwehrflugdienst Seite 17
in Lüneburg
- Fliegen in Lüneburg Seite 18
nach dem Krieg bis zur Wende 1989
- Flugzeugbau in Lüneburg Seite 19
HFL ein kurzes Intermezzo
- Der Flugplatz im Wandel Seite 21
Erinnerungen der letzten 100 Jahre

Team



Axel Rokohl (38)
Initiator und Redakteur dieses Heftes, Pilot und Mitarbeiter der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung



Karl-Heinz Pamperin (65) Flugkapitän (i.R.)
Anzeigenverkauf, Anzeigenverwaltung und Redaktion



Bernd Zschaler (53)
Design und Druckvorstufe; Pilot für UL und Kleinflugzeuge, Geschäftsführer



Impressum

Herausgeber: Luftsportverein Lüneburg e.V.
Zeppelinstr. 1, 21337 Lüneburg
Tel.: 04131/8549214, www.EDHG.de

Auflage: 5.000 Stk. kostenlos

Redaktion: Axel Rokohl - info@edhg.de
Druck: v. Sternsche Druckerei
Lüneburg Tel. 04131/8902-0

Bildnachweis: LVL, Dieter Curdt bzw. Unbekannt,
wenn nicht genannt

Grußworte

**Liebe Freundinnen und Freunde
des Lüneburger Luftsportvereins,
liebe Leserinnen und Leser,**

meine herzlichen Glückwünsche gelten allen, die an der beeindruckenden Entwicklung des Lüneburger Luftsportvereins und des Fluggeländes mitgewirkt haben.



Quelle: BMVBS/Fotograf: Frank Ossenbrink

Das 100-jährige Jubiläum der Luftfahrt in Lüneburg ist ein Beleg dafür, dass der Flugplatz die Höhen und Tiefen der wechselvollen Geschichte auch dank der Unterstützung der engagierten und luftfahrtbegeisterten Mitglieder des Luftsportvereins hervorragend gemeistert hat.

In der Flugplatzchronik ist bereits 1911 ein erster sportlicher und gesellschaftlicher Höhepunkt dokumentiert. Der Flugplatz Lüneburg war – schon damals eingebettet in die wunderschöne Region – ein Etappenziel des ersten Deutschlandflug-Wettbewerbs.

Die Freude am gemeinsamen fliegerischen Hobby und die hohe Attraktivität des Luftsports haben sich auch in den 1950er und 60 Jahren gezeigt. Seinerzeit besuchten etwa 120.000 Zuschauer die großen internationalen Flugtage auf dem ehemaligen Fliegerhorstgelände.

Damals wie heute bietet der Luftsport der Allgemeinheit einen breiten Zugang zu den verschiedenen Facetten der Luftfahrt. Dabei soll nicht unerwähnt bleiben, dass Verkehr zumeist auch mit Beeinträchtigungen verbunden ist – etwa durch Lärm und Abgase. Mein Motto lautet daher immer: Die Betroffenen zu Beteiligten machen, damit für alle tragfähige Lösungen gefunden werden können.

Den aktiven wie den passiven Mitgliedern des Lüneburger Luftsportvereins und den verantwortlichen Betreibern des Fluggeländes wünsche ich ein gelungenes Jubiläumsjahr und weiterhin viel Erfolg im Interesse des Luftsports und seiner Freunde.



Dr. Peter Ramsauer, MdB
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

**Grußwort des
Niedersächsischen Ministerpräsidenten David McAllister
zum 100jährigen Jubiläum der Luftfahrt und des
Luftsports in Lüneburg**

In diesem Jahr blickt der Luftsportverein Lüneburg e.V. auf 100 Jahre Fluggeschichte in Lüneburg zurück. Aus diesem Anlass möchte ich dem Verein und seinen Mitgliedern meine herzlichen Glückwünsche aussprechen.



Das vorliegende Heft zeigt die Entwicklung der Luftfahrt über ein Jahrhundert. Erinnerung wird auch an die Open-Air-Konzerte und Oldtimer-Treffen auf dem Flugplatz. Für Film und Fernsehen war der Lüneburger Flugplatz immer wieder Drehort.

Schon seit dem ersten Deutschlandflug im Jahr 1911 wird in Lüneburg geflogen – zuerst auf einem Feldflugplatz, der dann zum Flughafen wurde, später Fliegerhorst war, danach Verkehrslandeplatz und heute als Sonderlandeplatz dient. Im Jahr 1913 wurde der Lüneburger Luftfahrtverein e.V. gegründet, der 1950 in den heutigen Luftsportverein Lüneburg e.V. überging.

Der Verein ist Betreiber des Flugplatzes und zählt zu seinen Aktivitäten auch die Arbeit mit Jugendlichen, was ich sehr begrüße.

Der Luftsportverein Lüneburg veranstaltet aus Anlass der 100-jährigen Geschichte der Luftfahrt in Lüneburg am 22. Mai 2011 einen Flugtag. Allen Besuchern des Flugtages 2011 wünsche ich viel Vergnügen.

Dem Verein und seinen Mitgliedern wünsche ich alles Gute für die Zukunft!

Hannover, im Februar 2011

A handwritten signature in blue ink that reads "David McAllister". The signature is written in a cursive, flowing style.

David McAllister
Niedersächsischer Ministerpräsident



Hansestadt Lüneburg
Der Oberbürgermeister
Am Ochsenmarkt
Rathaus
21335 Lüneburg

LÜNEBURG
die HANSEstadt. ✓



„Wer nicht vom Fliegen träumt, dem wachsen keine Flügel“,

heißt es in einem Sprichwort. Keine Frage, Lüneburg war schon früh ein Ort, an dem die Flügel wuchsen. In diesem Jahr feiert der Luftsportverein Lüneburg e.V. bereits ein Jahrhundert Fluggeschichte in der Hansestadt. Zu diesem Jubiläum gratuliere ich dem Verein auch im Namen von Rat und Verwaltung sehr herzlich.

Wie die Zeit verfliegt, zeigt diese sehr informative Sammlung „100 Jahre Luftfahrt in Lüneburg“ des Luftsportvereins Lüneburg. Die Hansestadt war in der deutschen Geschichte des Motorflugs von Anfang an mit dabei. So wurde Lüneburg 1911 sogar auf dem ersten Deutschlandflug angefliegen – übrigens nur 8 Jahre, nachdem die Gebrüder Wright mit dem „Flyer“ im kleinen US-Küstenort Kitty Hawk das erste Mal abhoben. Kurz darauf wurde der „Lüneburger Luftfahrtverein e.V.“ gegründet und die Lüneburger eroberten selbst die Lüfte.

Die Begeisterung des Fliegens hat bei uns nicht nachgelassen. Heute zählt der Luftsportverein gut 80 Mitglieder, die mit Motorflugzeugen, Motorseglern oder Segelflugzeugen auf dem Lüneburger Flugplatz abheben, um die Schönheiten unserer Region von oben zu genießen.

Dem Verein und seinen Mitgliedern wünsche ich weiterhin alles Gute und allzeit guten Flug.

Mit freundlichem Gruß

Ulrich Mädge
Oberbürgermeister

Wer kann helfen?

Zur Mitte des Jahres 2013 soll eine Dokumentation mit vielen Berichten und Bildern von der Fliegerei in und um Lüneburg aus der gesamten Zeit von 1911 bis 2011 erscheinen. Dokumente, Berichte und Bilder werden ausführlich die Geschichte untermalen. Auch der Fliegerhorst, 1935 bis in die fünfziger Jahre wird mit alten und neuen Bildern, Dokumenten und Zeichnungen hierin beschrieben sein. Der Autor Dieter Curdt, Moorburger Holz 13, 21382 Brietlingen, ist immer noch interessiert an Informationen und Bildern zu dem Thema „**Fliegen in und um Lüneburg - 1911 bis 2011**“

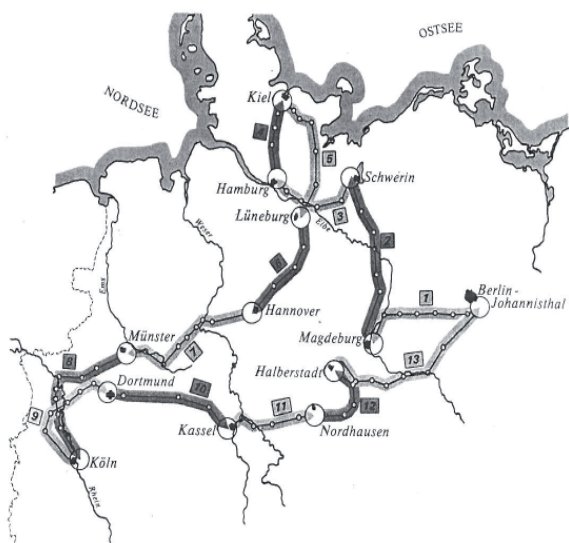
1911, der Beginn der Luftfahrt in Lüneburg, der Deutschlandflug

Die größte Motorflugveranstaltung vor dem ersten Weltkrieg war der erstmals ausgetragene „Deutsche Rundflug“ vom 11. Juni bis 10. Juli 1911.



Über insgesamt 13 Etappen war eine Flugstrecke von 1854 km quer durch Deutschland geplant. Als Start- und Zielort diente das Flugfeld Johannisthal bei Berlin.

Insgesamt hatten sich 15 Teilnehmer eingefunden. Sie wetteiferten um die Gesamtpreissumme von 495.664 Mark. Aufgrund einer Initiative des Hauptmanns von Stern wurde Lüneburg als ein Etappenziel in die Flugstrecke aufgenommen.



Die 13 Etappen des Deutschlandfluges

13 Tage nach Beginn des Wettbewerbs starteten am 23. Juni 1911 neun Piloten zur 5. Etappe. Die Strecke führte bei widrigen Wetterbedingungen von Kiel aus über das Zwischenziel Lübeck nach Lüneburg. Laut der damaligen Presse strömte eine Völkerwanderung im Laufe des Tages auf das Gelände des Rennplatzes der Lüneburger Heide.



Die Massen warteten bis zum frühen Nachmittag bis das erste Flugzeug am Himmel zu sehen war. Zur ersten Landung in Lüneburg spielte eine Dragoner-Kappelle und blies einen Willkommensgruß zu dem Beifall und Raunen der Zuschauer. Insgesamt acht Piloten erreichten das Etappenziel Lüneburg an diesem Tag. Der neunte Pilot hatte bei einer Zwischenlandung in Lübeck Bruch gemacht. Am Folgetag, dem 24. Juni, starteten sieben Piloten zur 6. Etappe. Ein Pilot entschied sich, sein Flugzeug zu demontieren, um bei späteren Etappen wieder mit zu fliegen.

Sieger des ersten Deutschlandfluges wurde Bruno König mit einem Albatros Doppeldecker nach einer Gesamtstrecke von 1882,5 km.



Das Siegerflugzeug vom Typ Albatros

Mit dem ersten Deutschlandrundflug begann eine Tradition, die bis heute fortgesetzt wird. Jährlich starten Privatpiloten mit ihren Flugzeugen in einem sportlichen Wettbewerb, um miteinander den Spaß an der Fliegerei und die Schönheit Deutschlands aus der Luft zu genießen.



Deutscher Rundflug 1911 - Preis der Lüfte

V. Tagesstrecke: Kiel-Lüneburg
 Freitag, 23. Juni.

Unter Mitwirkung der Stadtverwaltung von Lüneburg, der Lüneburgerischen Anzeigen, des Verkehrs-Vereins Lüneburg und des Lübecker Vereins für Luftschiffahrt.

Start: Kiel, Städtischer Sport- und Spielplatz.
 Zwangsmittellandung: Lübeck, Militär-Übungsplatz an der Kränimstraße.
 Ziel: Lüneburg, Rennplatz Lüne.

Flanz: ca. 147 km.

Streckenpreis: 5000 Mark.
 Gehört den Gläubigern der Stadt und Umgebung.
 Die Verteilung erfolgt nach Artikel VII des Ausschreibungs.

Preis für Zwischenlandung in Lübeck: 4000 Mark.
 Gehört dem Senat der freien und Hansestadt Lübeck.

Freitag, 23. Juni.
Örtliche Wettbewerbe (s. das Sonderprogramm)
 Preis: 5000 Mark.

Drei Ehrenpreise.
 Gehört den Herrn v. Sternschen Drucker, den Geschwister v. Stern und Konrad Schabert-Hamburg.

Deutscher Rundflug 1911
 Preis der Lüfte

Etappe Lüneburg



Offizielles Programm für den Deutschen Rundflug 1911.
 Verantwortet vom Verein Deutscher Flugtechniker vom 11. Juni bis 7. Juli 1911

Örtliches Programm für die Flug-Wettbewerbe auf dem Lüneer Rennplatz
 vom 23. und 24. Juni 1911 (Kleine Verschiebungen der Tage sind möglich).

Veranstaltet vom Ortsausschuß Lüneburg und Uelzen unter Protektorat des Vereins Deutscher Flugtechniker innerhalb des Deutschen Rundfluges.

Preis 40 Pfennig.



Etappe-Lüneburg
 Preis der Lüfte
 Freitag, 23. Juni: V. Tagesstrecke 147 km

Kiel	147
Lübeck	147
Lüneburg	147

Preise der Städte Lüneburg und Uelzen.

Preise für örtliche Wettbewerbe in Lüneburg in Höhe von 5000 Mk., gegeben von den Städten Lüneburg, Uelzen und Umgegend, Ehrenpreis der v. Stern'schen Buchdruckerei im Werte von 500 Mark, Ehrenpreis der Geschwister von Stern in Lüneburg, Ehrenpreis von Consul Schabert in Hamburg.

Bedingungen:

- Ein Betrag von 3000 Mk. wird unter alle Teilnehmer an den örtlichen Wettbewerben verteilt im Verhältnis der während der örtlichen Wettbewerbe in der Luft zugebrachten vollen Minuten, wobei jedoch Flüge von weniger als 5 vollen Minuten nicht mitgerechnet werden.
- Drei Zusatzpreise von 1000, 600 und 400 Mk. erhalten diejenigen Flieger, die während dieser örtlichen Wettbewerbe die größte Höhe erreicht haben; als Mindestleistung sind jedoch 150 m für jeden Fall vorgeschrieben. Die Höhenmessung geschieht durch Barometer.
- Die Ehrenpreise werden von den Preisrichtern der örtlichen Veranstaltungen in Lüneburg für eine während der örtlichen Wettbewerbe gezeigte ihnen besonderer Anerkennung würdige Leistung zuerkannt.
- Etwa ersparte Preise werden als Trostpreise vorgesehen.

Ortsausschuß Lüneburg:
 v. Stern, Hauptmann a. D. 1. Vorsitzender.
 Meyer, v. Stellvert. Vorsitzender.
 Biersbaum.
 Lindenberg, Schachmeister.
 v. Mangoldt.
 v. Sapp, Oberleutnant.
 Schaefer, Schriftführer.
 Schrabert, Senalor.

Delegierter des Organisations-Ausschusses:
 Ralfer, Kapitänleutnant.

Sportliche Leiter in Lüneburg:
 Ralfer, Kapitänleutnant.
 Schrabert, Dr., Senalor.
 v. Stern, Hauptmann.

Preisrichter in Lüneburg:
 v. Bodelschwingh, Oberleutnant.
 Engelherdt, Landrat.
 Wredenherdt, Justizrat.
 Heinrich, Regierung-Präsident.
 König, Oberbürgermeister.



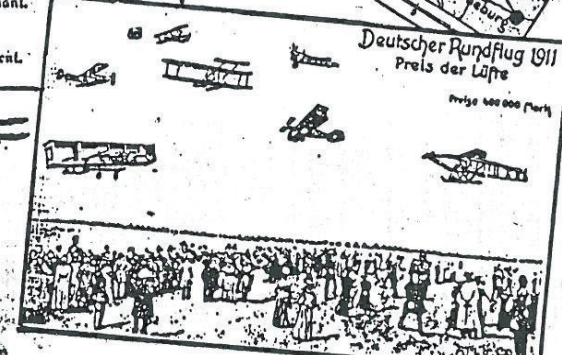
Örtlicher Wettbewerb
 auf dem
Lüneer Rennplatz
 um den
Preis von 5000 Mk.
 gegeben von Einwohnern der Städte Lüneburg und Uelzen
 nebst 3 Ehrenpreisen.

Veranstaltet vom Ortsausschuß Lüneburg und Uelzen unter dem Protektorat des Vereins Deutscher Flugtechniker
 am 23. und 24. Juni 1911

(Kleine Verschiebungen der Tage sind möglich)

Deutscher Rundflug 1911
 Preis der Lüfte

Preis 400 000 Mark



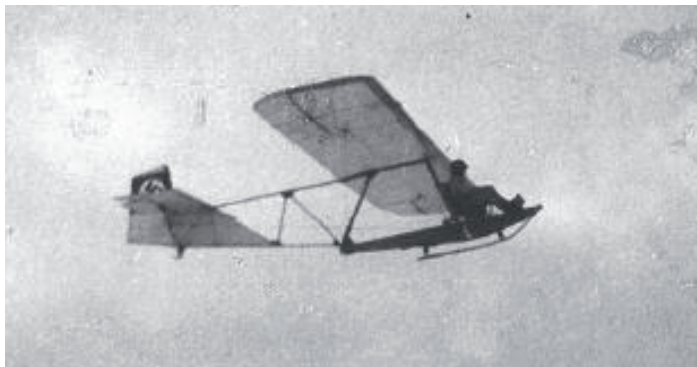
Von 1913 bis heute, vom „Lüneburger Luftfahrtverein e.V.“ zum „Luftsportverein Lüneburg e.V.“

10 Jahre nach den ersten Flügen der Gebrüder Wright gründeten Lüneburger Bürger am 25. September 1913 den „Lüneburger Luftfahrtverein e.V.“ Die ersten Jahre des Vereins wurden jedoch gleich vom ersten Weltkrieg überschattet, in dessen Folge ein Flugverbot in Deutschland ausgesprochen wurde.



Ein SG 38 Schulgleiter über der Lüneburg-Rennbahn

In den Jahren 1920 bis 1933 veranstaltete der Verein Vortragsreihen, baute Segelschulflugzeuge, veranstaltete Flugvorführungen und betrieb regelmäßig Segelflug auf dem Fluggelände der Lüneburg Rennbahn.



Ab 1933 wurde jeglicher Segelflug in Deutschland durch das Nationalsozialistische Fliegerkorps übernommen, so auch in Lüneburg.



Nach dem Kriegsende wurde wiederum ein Flugverbot für alle Deutschen ausgesprochen. In Lüneburg übernahmen britische Truppen den Fliegerhorst. U.a. sammelten und flogen sie die bis

1950 in Norddeutschland konfiszierten Segelflugzeuge in Lüneburg.



Ein britischer Pilot in Lüneburg, das Kennzeichen LU-8 stand für: Lüneburg, Flugzeug Nummer 8

Aus einer Modellfluggruppe heraus wurde 1950 der „Luftsportverein Lüneburg e.V.“ gegründet. Man startete wieder regelmäßig auf dem Fluggelände der Lüneburg Rennbahn zum Segelflug und baute unter den Augen der Briten Segelflugzeuge.



Ab 1957 durfte das Fliegerhorstgelände und die Halle 5 zur Unterstellung der vereinseigenen Flugzeuge genutzt werden. Nach offizieller Aufhebung des Flugverbots in Deutschland wurde auch in Lüneburg wieder Motorflug und zwischenzeitlich, von 1955 bis 1977, Fallschirmsprung in dem räumlich begrenzten Luftraum um den Flugplatz, unter den Auflagen der Flugüberwachungszone entlang der innerdeutschen Grenze, durchgeführt.



Gemeinsames Anstoßen von Mitgliedern des Luftsportvereins und Vertretern der Stadt Lüneburg auf den Kauf des neuen Vereinsmotorflugzeugs von der Lufthansa 1973

Im Jahr 1990 musste der Luftsportverein seine damaligen Gebäude auf Anweisung der Stadt Lüneburg räumen und die heutigen Gebäude wurden in kürzester Zeit in Eigenleistung auf dem damaligen Verkehrslandeplatz Lüneburg errichtet.

Heute besteht der Luftsportverein Lüneburg aus ca. 100 Mitgliedern, hiervon ca. 20 Jugendliche. Der Verein unterteilt sich in Sparten: Segelflug, Motorflug, Motorsegler und Ultraleicht.



Mitglieder der Ultraleicht-Sparte des LVL

Es gibt eine aktive Jugendgruppe, es wird Flugausbildung innerhalb des Vereinsrahmens durchgeführt und die eigenen Luftfahrzeuge werden innerhalb des Vereins lufttüchtig gehalten. Bei all den anstehenden Arbeiten geben Ältere ehrenamtlich ihr Wissen an die Jugendlichen weiter.



Günter Hartman, von 1960 bis 2010 Werkstattleiter des LVL

Der Verein stellt die Piloten für das in Lüneburg stationierte Flugzeug des Feuerwehrflugdienstes Niedersachsen.



Eine eigene Vereinsgaststätte steht Besuchern und für Familienfeiern zur Verfügung. Sie ist zugleich Mittelpunkt des Vereinslebens.

Seit 1998 wird wieder ein Flugplatzfest veranstaltet, bei dem jährlich bis zu 8000 Zuschauer auf das Flugplatzgelände strömen und sich an der Fliegerei und dem Drumherum erfreuen.



Besucher des Flugplatzes

Bild: Boldt

Jährlich werden junge Menschen an die Luftfahrt heran geführt. So veranstaltet der Verein regelmäßig in den Sommerferien ein Schulkinderfliegen, betreut regelmäßig Kindergartengruppen bzw. Schulklassen und führt an den Wochenenden Rundflüge um Lüneburg durch.



Kinder der Kindertagesstätte St. Marien, Lüneburg

Bild: Rokohl

Die heutigen Flugzeuge des Luftsportvereins Lüneburg e. V.



Segelflugzeuge: ASK13, Ka6, ASW19, Twin Astir



Motorsegler: Scheibe SF25 „Motorfalk“



Ultraleichtflugzeug: Ikarus C42B



Motorflugzeug: Cessna 172 mit emissionsarmen Dieselmotor



Träumen Sie vom Fliegen?

Wenn Sie Fragen haben zu einer Mitgliedschaft im Luftsportverein oder Interesse an einer Ausbildung zum Piloten (Segelflug oder Ultraleichtflug) kommen Sie vorbei und sprechen uns an. Wir treffen uns jeden 1. Mittwoch des Monats in der Gaststätte „Graf Zeppelin“ am Flugplatz.

Luftsportverein Lüneburg e.V.
Zeppelinstrasse, 21337 Lüneburg
Internet: www.EDHG.de



Werner Hübner GmbH
Dreherei & Maschinenbau

Zeppelinstraße 6
21337 Lüneburg
Telefon: 0 41 31 - 247 49 - 0
Fax: 0 41 31 - 247 49 - 29
e-mail: info@w-huebner-gmbh.de

Wir wünschen dem Luftsportverein
einen erfolgreichen Flugtag und
ein langes Fortbestehen des Flugplatzes



Drehen
Fräsen
Bohren
Sägen
Montage
Messen
Krananlagen
Material



Bilder aus den Anfängen des Luftsportvereins Lüneburg e.V.



Bau eines Segelflugzeuges am Lambertiplatz



Segelflug auf der Lüner-Rennbahn



Bilder: Hartmann

Vom Flugfeld über Fliegerhorst und Verkehrslandeplatz zum heutigen Sonderlandeplatz Lüneburg

In vielen Städten wurden zum Anfang der Fliegerei Pferderennplätze oder große Exerzierplätze für Start und Landung, der zumeist noch recht klapprigen Flugapparate, genutzt, so auch in Lüneburg. Die ersten Luftsprünge wurden auf dem Gelände der Lüner Heide, bzw. Lüner Rennbahn oder auch dem Exerzierplatz der Lüner Kaserne durchgeführt.



Hier machte auch 1911 der erste Deutschlandflug Station und 1912 nutzte der Zeppelin „Hansa“ das Gelände zur Landung in Lüneburg.



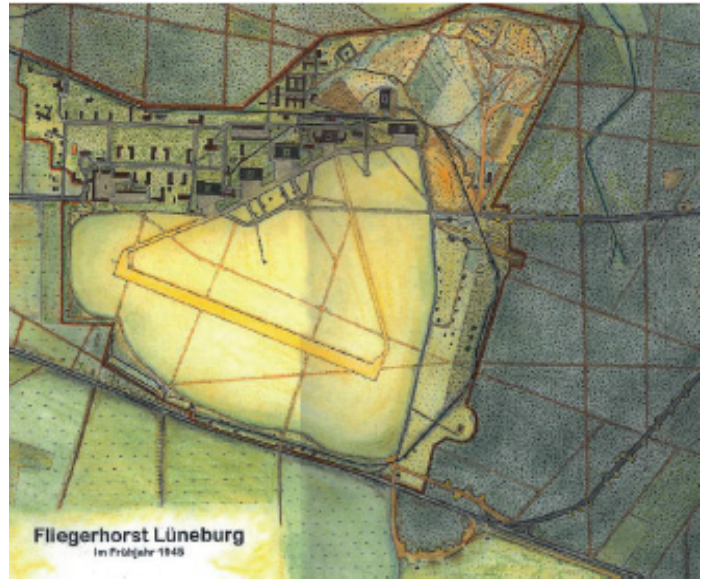
Landung des Zeppelins „Hansa“ auf der Lüner-Rennbahn, 1912

In den 20'er Jahren landeten häufig Schul- und Militärmaschinen in Lüne.



Im Jahr 1935 gab es Kontakte zwischen der Stadt Lüneburg und dem Luftfahrtministerium in Berlin über die Errichtung einer Verkehrsfliegerschule in Lüneburg. Hierfür war das bisherige Fluggelände ungeeignet und es sollte ein Flughafen errichtet werden. Daraufhin gab es Kaufverhandlungen

zwischen dem Preußischen Staat, der Domänenverwaltung und der Luftwaffe des Deutschen Reichs. Noch im selben Jahr wurden Grundstücke östlich der Stadtgrenze gekauft. Bereits zwei Jahre später, 1937, wurde der Flughafen Lüneburg eingeweiht.



Zu Beginn des zweiten Weltkrieges wurde der Flughafen zu einem militärischen Fliegerhorst ausgebaut. Es entstanden Start- und Landebahn, Flugzeughangars, Vorfelder, Rollwege, Flugplatzfeuerwehr, Flugleitungs- und Unterkuftsgebäude.



Fw 200 Condor, das erste Langstrecken-Verkehrsflugzeug, das 1938 nonstop von Berlin nach New York flog, war auch in Lüneburg stationiert

Nach Ende des Krieges wurde das Fluggelände an der Lüner Rennbahn aufgegeben. Auch der private Flugbetrieb des „Luftsportvereins Lüneburg“ fand ab nun auf dem Fliegerhorstgelände statt.



Luftaufnahme des Fliegerhorsts, 1945

Im Jahr 1966 erhielt der Fliegerhorst den Status eines Verkehrslandeplatzes.
 Seit Ende des Krieges wuchs Lüneburg und die Bebauung der Stadt näherte sich langsam dem Verkehrslandeplatz. In den Jahren 1974 bis 1988 gab es Planungen, den Flugplatz zu verlegen. Es sollte ein neuer Flugplatz parallel zum neu gebauten Elbe-Seiten-Kanal am Bilmer Strauch entstehen. Nach Jahren der Planung, hohen Ausgaben für Gutachten und nach Bürgerprotesten, wurde das Projekt fallen gelassen.



Verkehrslandeplatz Lüneburg, 1979

Mit dem Ausbau des Industriegebiets „Lüneburger Hafen“ reduzierte sich das fliegerisch nutzbare Gelände auf die heutigen Ausmaße und der Status des Fluggeländes reduzierte sich von einem Verkehrslandeplatz 1995 zu einem Sonderlandeplatz mit begrenzten Startzahlen für motorgetriebene Flugzeuge.



Sonderlandeplatz Lüneburg, 2010 Bilder: Curdt

Seit Jahrzehnten ist der Luftsportverein für die Pflege und rechtlich als Halter für den Flugbetrieb am Flugplatz Lüneburg verantwortlich. Die entstehenden Kosten tragen die Mitglieder des Vereins.



Geschäftsreiseflugzeug Pilatus PC 12 Bild: Pamperin

Heute wird der Sonderlandeplatz neben der Vereinsnutzung von Gästen der Stadt Lüneburg, geschäftlich wie auch privat, angefliegen.



Bild: Boldt

Im Rahmen der CASTOR-Transporte wird der Flugplatz von Seiten der Landes- und Bundespolizeien zum Anflug des Betankungspunktes bei Tag und Nacht genutzt. Die Bundeswehr nutzt den Flugplatz bei fliegerisch taktischen Weiterbildungen und für den Fallschirmsprungdienst.



Bild: BP

Von je her wurde das Gelände des Flugplatzes auch für nicht fliegerische Aktivitäten genutzt. So gab es in den Jahren 1989, 1991 und 1993 große Open Air Konzerte und bis heute jährlich stattfindende Oldtimer Treffen. Auch das Fernsehen hat häufig auf dem Lüneburger Flugplatz gedreht. So arbeiteten zum Ende des Krieges Schauspielergrößen wie Heinrich George und Gustav Knuth im letzten Propagandafilm der UFA: „Das Leben geht weiter“ auf dem Fliegerhorst und heute wird das Gelände und die Flugzeuge häufig im Rahmen der Telenovela „Rote Rosen“ genutzt.



becker marine systems



überflieger

Dass wir heute so erfolgreich sind, verdanken wir dem Gründer Willi Becker. Dieser schaute der „Super Constellation“ beim Mitflug das Landeklappenprinzip ab und erfand daraufhin das Becker-Flossen-Ruder. Das Resultat: Nicht nur Flugzeuge werden zu Überfliegern.

Wir nutzen den Flugplatz Lüneburg als „Heimathafen“ für unsere Geschäftsflüge innerhalb Europas und gratulieren zum Jubiläum des Luftsportvereins Lüneburg.



WWW.BECKER-MARINE-SYSTEMS.COM



DIRK LÜNEBORG BRUNNENBAU

- Baugrund-Aufschlussbohrungen
- Beregnungsbrunnen
- Wasserversorgungsanlagen
- Wasserhaltungen – Grundwasserabsenkung
- Wärmepumpen

Dirk Lüneborg Brunnenbau

Dorfstraße 34

21481 Buchhorst

Tel.: (0 41 53) 59 83 83

Fax: (0 41 53) 59 83 84

dl@lueneborg-brunnenbau.de

Unser Service beginnt schon
vor dem ersten Hahnenschrei.



HEIDE-ALTMARK GMBH
Niederlassung Lüneburg
Zeppelinstraße 32 · 21337 Lüneburg
Telefon 04131 · 87130
Telefax 04131 · 871333
www.agravis-technik-heide-altmark.de



Ein Unternehmen der AGRAVIS Ralffels AG

Der Sonderlandeplatz Lüneburg (EDHG) heute aus der Luft



Bild: Segelflug LVL



traditionell **MODERN**

Wir konservieren Lebensmittel auf ursprünglichste Weise mit modernster Technik.

lokal **GLOBALISIEREN**

Unser Standort in Dahlenburg produziert 25.000t Trockenware für die ganze Welt.

erfahren **FORSCHEN**

Mit unserem langjährigen Know-how entwickeln wir neueste Innovationen in allen Bereichen der Lebensmittelindustrie.

Besuchen Sie unseren MOLDA-Werksverkauf:
Im Rahmen eines Projektes betreuen unsere Auszubildenden den Werksverkauf und beraten Sie gern. In unserem Sortiment finden Sie Sahnestände und (glutenfreie) Backmischungen und weitere Mixe. Probieren Sie auch Sophies Verführung, unsere gefriergetrockneten Früchte umhüllt von feinsten Schokolade.

Überzeugen Sie sich gern vor Ort von unserer MOLDA-Qualität!



MOLDA Werksverkauf · Mühlenstraße 2 · 21368 Dahlenburg · Di. und Do. 09-11 Uhr und 13-15 Uhr · www.molda-werksverkauf.de

Feuerwehrflugdienst in Lüneburg

Anfang der sechziger Jahre fing man in Niedersachsen an, sich Gedanken über eine bessere Waldbrandbekämpfung zu machen. Mit angemieteten Vereinsflugzeugen wurden erste Erfahrungen und Erfolge in der Brandmeldung und Brandbekämpfung gemacht.



1973 wurde das erste eigene Feuerwehr-Flugzeug in den Dienst gestellt. Und in den folgenden Jahren wurde der Feuerwehr-Flugdienst ausgebaut. Lüneburg war von Beginn an, seit 1967, einer der drei Standorte in Niedersachsen.



Die Flugzeuge werden seit Beginn immer mit einer freiwilligen und im Wesentlichen kostenlos arbeitenden dreiköpfigen Besatzung besetzt. Neben dem Piloten, in Lüneburg gestellt durch ein Mitglied des Luftsportvereins, sind ein Luftbeobachter bzw. Funker der Feuerwehr und ein Forstbeamter an Bord.



Bilder: Curdt

Der Erfolg des Feuerwehr-Flugdienstes misst sich in einer deutlich zurückgegangenen Waldbrandanzahl und einem verhältnismäßig geringen Kostenaufwand zu dem möglichen volkswirtschaftlichen Schaden.

Dem Alltag „entfliegen“



SALLIER
Immobilien · Lüneburg
Telefon 24 200 www.sallier.de

Wir sorgen für eine weiche Landung in den eigenen vier Wänden.

Fliegen in Lüneburg nach dem Krieg bis zur Wende 1989

Durch die Nähe zur innerdeutschen Grenze war der Motor- wie auch der Segelflug bis 1989 nur sehr eingeschränkt möglich. Lüneburg lag innerhalb der so genannten ADIZ, der „Air-Defense-Identification-Zone“, in der bis auf Ausnahmen Flugverbot herrschte. Diese Zone erstreckte sich diesseits des „Eisernen Vorhangs“ entlang der Grenze zur DDR von der Ostsee bis nach Bayern.



Auch in Lüneburg waren Bundesgrenzschutzhubschrauber in der Lüneburger Kaserne täglicher Alltag Bild: BP

Im nördlichen Abschnitt hatte ausschließlich das englische Militär mit der Royal Airforce das Sagen. Sie erteilte für Lüneburg eine Ausnahmegenehmigung und legte durch die staatlichen Behörden fest, dass Lüneburger Piloten nur in einem Gebiet bis zu fünf Kilometer Abstand (Radius) vom Flugplatz fliegen durften. Die Begrenzung nach oben betrug ca. einen Kilometer. Reppenstedt, Vögelsen oder auch Melbeck lagen schon außerhalb des erlaubten Bereichs. Diesen, an einen Käfig erinnernden Bereich, mussten sich die in Lüneburg beheimateten Segel- und Motorflieger mit der damals noch vorhandenen Lüneburger Fallschirmfliegergruppe teilen, deren Flugzeug nicht gerade leise war. Schon damals konzentrierte sich der Motorflug auf den Bereich südlich der Landebahn, der Segelflug dagegen auf den nördlichen Bereich.



Der Flugbetrieb am Flugplatz Lüneburg musste einzeln für jedes Segel- und Motorflugzeug oder als Sammel-Flugplan eine Stunde vor dem gewünschten Flugbeginn telefonisch bei der Flugsicherung in Hamburg beantragt werden. Wollte man den „Lüneburger Käfig“, der einer Insel vergleichbar in der ADIZ lag, verlassen, so war das nur mit Erlaubnis der Engländer in Richtung Westen möglich.

Der Überflug von Salzhausen musste mit einer zeitlichen Toleranz von +/- 5 Minuten erfolgen und war über Funk bei der Flugsicherung in Bremen zu melden.

Auch bei der Rückkehr nach Lüneburg war man, wie beim Ausflug aus der ADIZ, an die Einhaltung der Einflugzeit über Salzhausen gebunden. Wieder hatte man sich über Funk zu melden. Dass die Militärs am Radarschirm und die großen Ohren im Osten mithörten und jede Flugbewegung beobachteten, war allen Piloten bewusst.

Aber auch ortsfremde Piloten hatten die Möglichkeit, mit dem Flugzeug nach Lüneburg zu kommen. Wie auch heute noch mussten sie sich zuvor beim Luftsportverein anmelden. Flugplanformalitäten, präzise Navigation innerhalb der ADIZ – Satellitennavigation mit einem GPS gab es noch nicht – und die Notwendigkeit, angegebene Zeiten genau einzuhalten, haben aber viele Piloten davon abgehalten, nach Lüneburg zu kommen. Regelmäßige gegenseitige Besuche gab es dagegen von Piloten aus Uelzen und Lüchow. Weil auch ihre Flugplätze in der ADIZ lagen, galten für sie die gleichen Bedingungen wie in Lüneburg. Die gegenseitigen Besuche mit dem Flugzeug wurden dadurch möglich, dass die Militärs den direkten Flug zwischen den drei Flugplätzen entlang der Bundesstraßen erlaubten. Eine Annäherung an die innerdeutsche Grenze von weniger als neun Kilometer war absolut verboten.

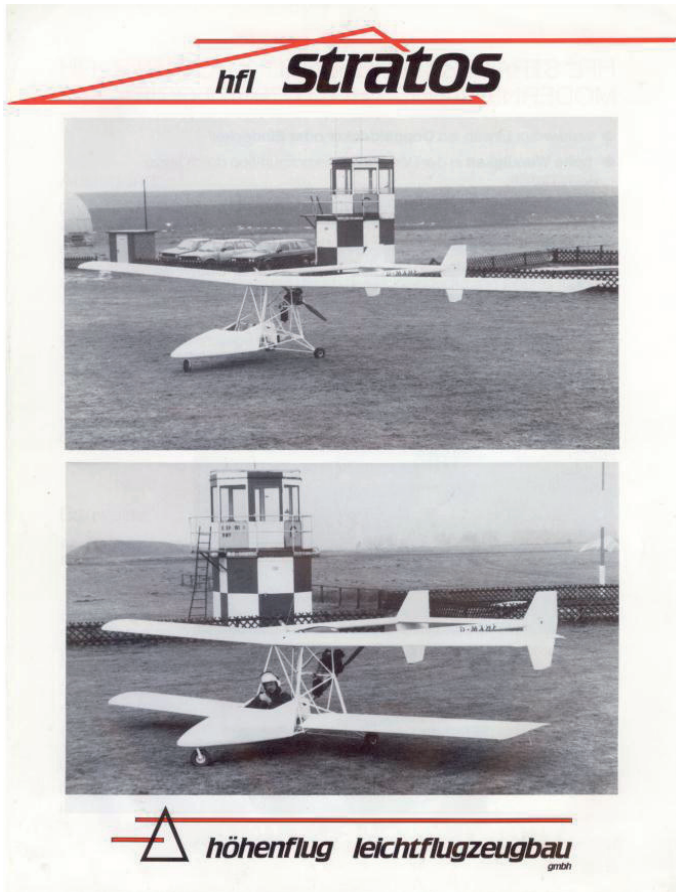


Ein Verlust der Orientierung führte zu einer ungewollten Landung eines Lüneburger Piloten in der DDR mit anschließendem Straßentransport des Flugzeugs über die Grenze, 1970

Mit der Wende im Jahr 1989 waren alle bis dahin geltenden Einschränkungen entfallen. Mit der Wiedervereinigung hat der Flugplatz Lüneburg erfreulicherweise endgültig auch sein vorheriges Inseldasein verloren. (Joachim Bartosch)

Flugzeugbau in Lüneburg, HFL ein kurzes Intermezzo

Von 1985 bis 1990 stand der Name HFL Flugzeugbau GmbH (zuletzt Stratos Flugzeugbau GmbH) für innovative Ideen in der Ultraleichten Luftfahrttechnik. Vom Stammsitz Lüneburg aus wurde damals monatlich jeweils ein hochwertiges Ultraleichtflugzeug in die gesamte Bundesrepublik und in das Ausland geliefert.



Die Firma Stratos Flugzeugbau GmbH fertigte in Lüneburg mit der Bezeichnung „Stratos“ hochwertige Ultraleichtflugzeuge aus gefülltem Reaktionsharzformstoff für die Ultraleichte Luftfahrttechnik. Die damalige Faserverbundbautechnik aus Glasfasern, Carbonfasern und Reaktionsharz, in einer sogenannten Sandwichbauweise, erreichten enorme Materialtauglichkeiten für den Einsatz im Leichtflugzeugbau. Als Antrieb diente ein 3 Zylinder Sternmotor König SC 430 Zweitakter (24 PS), der von hinten am Rumpf unter einer Cowling montiert war. Dieser trieb über ein Zahnriemengetriebe einen Vierblatt-Druckpropeller an, der auf Wunsch klappbar war, sodass er im Segelflug, ohne Motorleistung, keinen Widerstand erzeugte. Grundsätzlich waren alle Stratos Ultraleichtflugzeuge Ergebnisse von Eigenentwicklungen, die ihre Ursprünge in den Wünschen der luftfahrtbegeisterten UL-Piloten hatten.



Der STRATOS I, IIe und 300 K waren jeweils einsitzige Ultraleichtflugzeuge in der Kunststoff-Faserverbundbauweise. Durch den freitragenden Flügel, der mit einer Gleitzahl von ca. 23 überzeugete, wurden für damalige Verhältnisse Segelflugleistungen erreicht, die selbst reine Segelflugpiloten überzeugeten.

Ergebnis moderner Luftfahrttechnologie



HFL stratos 300

Die Vorgängermodelle des STRATOS 300K besaßen damals noch einen Rumpf aus Stahlrohr, der mit Dacron bespannt war. Durch die Weiterentwicklung zum Stratos 300 (K) wurde ein GFK/CFK Rumpf entwickelt, der die Flugleistungen und das optische Erscheinungsbild wesentlich verbesserte und als das wirtschaftlich beste Ultraleichtflugzeug damals überzeugete. Die Weiterentwicklung zu einem zweisitzigen Stratos 400, wie auch die Neuentwicklung eines zweisitzigen Motorseglers, der bereits als 1:1 Modell auf der ILA 1990 in Hannover vorgestellt wurde, waren damals in Planung. Dennoch kam im Jahr 1990 das Aus der Flugzeugfertigung „Made in Lüneburg“. Über 40 Ultraleichtflugzeuge „STRATOS“ wurden gefertigt und fast alle erfreuen sich bis heute großer Beliebtheit.



STRATOS - Auszeichnungen:

OSHKOSH 1985, AWARD WINNER,
1. Outstanding Engineering Innovation
2. Outstanding New Design

Aussteller auf der World Expo 1988
in Australien

Deutscher Meister 1986,
1. Platz in der offenen Klasse
Deutscher Meister 1987,
Klassen und Gesamtsieg
Deutscher Meister 1988,
Klassen und Gesamtsieg
Deutscher Meister 1989,
Klassen und Gesamtsieg

Bollmeyer & Streicher

**Baugeschäft
Hausverwaltung
HausmeisterService**

Pirolweg 12 · 21337 Lüneburg
Telefon 04131-50869 · Fax 04131-83429
Internet: www.streicher.net



www.manzke.com

Rund um den Bau



Produkte & Dienstleistungen:

- Kies- und Sanderzeugnisse, Mutterboden und Rindenmulch
- Findlinge, Natursteinpflaster, Geröll und Zierkiese
- Natur- und Recyclingbaustoffe
- Annahme und Verwertung von Bauschutt, Baustellenabfall und Altholz
- Beton und Betonpumpen
- Mulden- und Containergestellung



Kunden-Center

Tel.: 04137/814-123 · Fax: 814-304
Gewerbegebiet 1 · 21397 Volkstorf
info@manzke.com

Grone

Wissen, das Sie weiterbringt

**Beratung · Bildung
Qualifizierung · Vermittlung**



Grone-Schulen Niedersachsen GmbH – gemeinnützig –
Bildungszentrum Lüneburg · Stadtkoppel 25



☎ 04131 7632-0 · www.grone.de/lueneburg

Der Flugplatz und die Luftfahrt in Lüneburg im Wandel, Erinnerungen der letzten 100 Jahre



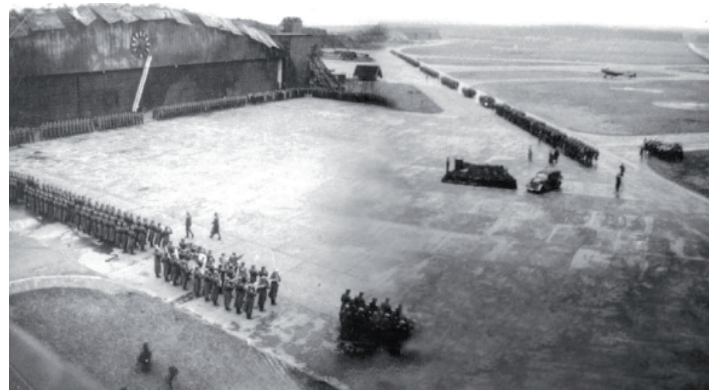
Deutschlandflug 1911



Landung des Zeppelins „Hansa“ auf der Lüneer Rennbahn 1912



Flugbetrieb auf dem Flugfeld Lüne um 1920



Militärische Nutzung des Fliegerhorstes im 2. Weltkrieg



Etwa die gleiche Ansicht nach dem
Bombenangriff 25.04.1944 und heute



Taufe eines neuen Segelflugszeugs auf dem Marktplatz



Großflugtage mit bis zu 120.000 Zuschauern



Flugtag 1961, Kunstflugweltmeister Albert Falderbaum

Segelflug am Verkehrslandeplatz 1978



Urlaubsflüge von Lüneburg aus in die Welt

Artikel: LZ



Kunstflugweltmeister John Taylor in Lüneburg

Verkehrslandeplatz Lüneburg

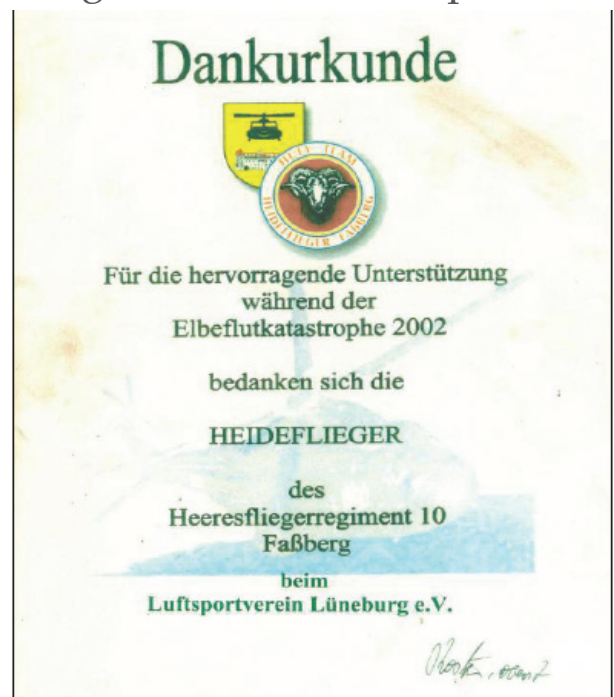
Eine Einrichtung für alle - unterhalten durch den Luftsportverein



Riesige Open-Air Konzerte Anfang 1990



Elbeflutkatastrophe 2002: Lüneburg als Tag und Nacht Landeplatz



Ballone in Lüneburg



Jährliche Oldtimer-Treffen auf dem Flugplatzgelände



Flugplatzfeste seit 1998





FOTOGRAFIE UND FILM

- People-Fotografie
- Landschafts-Fotografie
- Maritime-Fotografie
- Luftbild-Fotografie

- Imagefilme \ Werbefilme
- Produktfilme
- GreenScreen-Produktionen
- Schnitt \ 3D Visualisierung

Gregor Szielasko
Stettiner Straße 1 · 21423 Winsen

T +49 4171 7876446
M +49 151 40 4444 80
F +49 4171 7876445
E gregor@szielasko.com

www.szielasko.com



SZIELASKO
FOTOGRAFIE UND FILM

Bevor Sie in die Luft gehen: Witte!

Wir gratulieren
dem Luftsportverein
Lüneburg e.V. zum
100jährigen Bestehen



Links:
Von Witte bearbeitete
Rumpfteile für
Airbus Flugzeuge



Horst Witte Gerätebau Barskamp KG
Horndorfer Weg 26-28 • D-21354 Bleckede
Tel.: +49 (0) 58 54 / 89-0 • Fax: +49 (0) 58 54 / 89-40
Email: info@horst-witte.de • www.horst-witte.de

steinich

Heizung - Sanitär

Meisterbetrieb
seit 1988

Wasser
ist Leben!

Wir gratulieren zu 100 Jahren Fluggeschichte in Lüneburg!

- Gas- Wasser- Abwasserinstallationen
- Wärme- u. Energietechnik
- Bad-Neubau u. Sanierung
- Alternative Energiesysteme
- Lüftungs- u. Klimatechnik
- Klempnerei
- Abflussreinigung
- Wartungs-/Notdienst

www.meisterbetrieb-steinich.de



Drosselweg 5
D-21360 Vögelsen
info@meisterbetrieb-steinich.de

Tel. 04131/6 66 53
Fax. 04131/68 12 53



**LAP GRATULIERT ZU 100 JAHREN LUFTSPORT IN
LÜNEBURG UND WÜNSCHT EINEN GUTEN FLUG!**

LAP Laser Projektoren aus Lüneburg werden zur
Herstellung von Flugzeugteilen eingesetzt.

www.LAP-LASER.com

LAP
LASER

Der Druck dieses Heftes wurde unterstützt von:

- **MH-Automaten-Service, Inh. M. Himmelmann**
Königsbergerweg 15, 21365 Adendorf, Tel.: 04131-188873
- **Hubschrauberflüge / Flugausbildung Axel Rokohl**
- **Günther Friedrich, ehemals Pilot Focke Wulf 190**
- **Olaf Henker Marketing Management**
21335 Lüneburg, Tel.: 04131-840263
- **Karl-Heinz Pamperin, Dahlenburg**
- **Ingenieurbüro , Ing. Michael W. Piskorski**
- **Wilhelm Tank GmbH & Co, Instandhaltungsbetrieb
Wilhelmshaven-Mariensiel**
- **Franz Schweitzer, Schlosserei & Metallbau Lüneburg**

Helfen Sie uns...

Seit über 60 Jahren besteht der Luftsportverein Lüneburg. Junge aktive Menschen lernen in kleinen Gruppen den Umgang mit Flugzeugen. Die ältere Generation vermittelt ihr Wissen an die jungen Menschen. Der Flugplatz Lüneburg ist damit ein wichtiger kultureller Bestandteil der Stadt Lüneburg. Die Mitglieder betreiben ehrenamtlich den Flugplatz als Verkehrseinrichtung und stellen die Piloten für den Feuerwehrflugdienst.

Leider gibt es einige Menschen, die politisch gegen unseren Flugplatz agieren!

Lassen Sie das nicht zu! Zeigen Sie den Menschen, dass unser Einsatz und unsere Arbeit für Lüneburg richtig ist.

Bitte füllen Sie die Bekennerkarte zum Flugplatz Lüneburg aus und geben Sie diese auf dem Flugplatz im Graf Zeppelin ab.

Unterstützen Sie uns im Rathaus Lüneburg.

Luftsportverein Lüneburg e.V.

