

# Landschaftspark Hachinger Tal

Diese Informationen sind für die Teilnehmer an den Führungen zum Tag des offenen Denkmals 2016 im Landschaftspark Hachinger Tal zusammengestellt.

## Inhaltsverzeichnis

Motto.....	1
Planskizze.....	2
Geschichte vor 1935.....	3
1935.....	4
1945.....	4
1955.....	4
1971.....	5
2009.....	5
Zollinger - Dach.....	5
Bunker.....	7
Eisenbahnanschluss.....	7
Treibstoffbunker.....	7
Munitionsbunker und Flakstellungen.....	7
Literatur.....	7
Lizenz.....	8

## Motto

Der Tag des offenen Denkmals wird seit vielen Jahren jeweils im September gefeiert. Jedes Jahr bekommt der Tag ein anderes Motto. In diesem Jahr, dem Jahr 2016, ist es: **„Gemeinsam Denkmale erhalten“** Wir haben uns entschlossen, ihnen den „Landschaftspark Hachinger Tal“ mit seinen bereits geschützten und auch den ungeschützten Denkmälern vorzustellen.

Der Park wird dieses Jahr 23 Jahre alt. Seit vielen Jahren wird er nicht mehr als Fliegerhorst genutzt. Neben dem Park, wird ein Teil des Geländes für die Universität der Bundeswehr München genutzt. Während der Bereich der Universität nur über spezielle Zugänge betreten oder befahren werden kann, ist der Landschaftspark an vielen Stellen frei zugänglich. Der Landschaftspark darf nicht mit motorisierten Fahrzeugen befahren werden.

Es gibt zwei besondere Bauwerke auf dem Gelände (2 Hallen für Flugzeuge und die Bunker mit Gleisanlagen (Gleisen)) die wir ihnen jeweils zu zwei Terminen vorstellen wollen. Die Termine sind so gewählt, dass sie beide Gewerke kennen lernen können.

Den 3 Gemeinden (Neubiberg mit Unterbiberg, Ottobrunn und Unterhaching) die um den früheren Fliegerhorst liegen, gehört seit rund 20 Jahren der Park gemeinsam. Während Neubiberg umfangreich, Ottobrunn arrondierend den Fliegerhorst zu Siedlungen und als Baugelände nutzten, hat Unterhaching von Beginn an auf die Nutzung als Freizeitgelände Wert gelegt und keine Bebauung vorgenommen. Das soll so bleiben. Der Landschaftspark bleibt in dem Zustand wie er heute ist, erhalten. Das ist unser Wunsch. Warum wir uns das wünschen, das versuchen wir ihnen heute zu vermitteln

# Planskizze

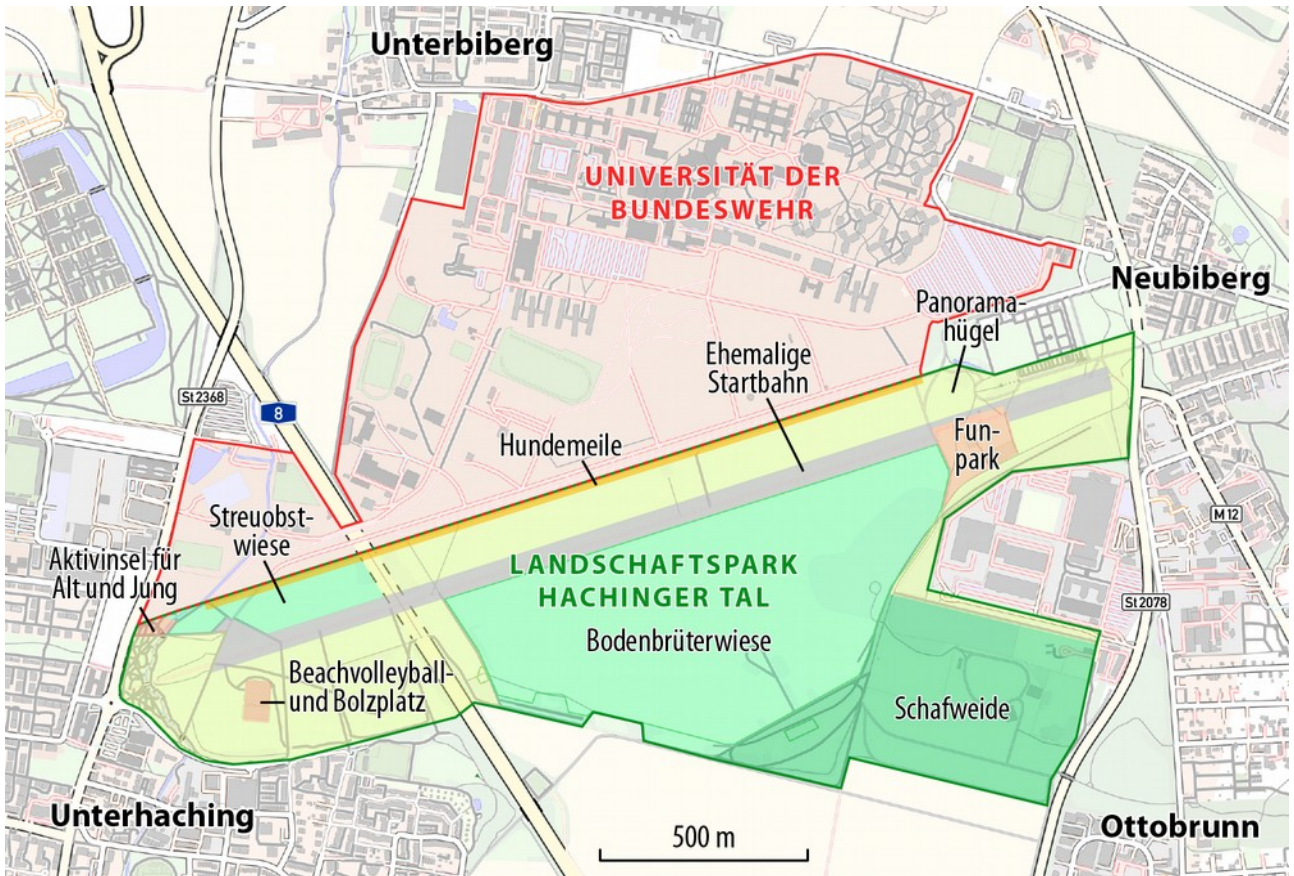


Abbildung 1: Bildlizenz: aus der Wikipedia vom user: Chumwa link: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte\\_Landschaftspark\\_Hachinger\\_Tal.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_Landschaftspark_Hachinger_Tal.png)

## Geschichte vor 1935

Das Gelände wurde bis in die 1930er Jahre landwirtschaftlich genutzt. Es war in viele kleine Parzellen unterteilt. Unterhaching trat für einen zivilen Flugplatz den größten Teil der Flächen ab, Unterbiberg (Vorgänger der Gemeinde Neubiberg) hat auch einen Anteil an den abgetretenen Flächen. Ottobrunn ist damals noch keine eigenständige Gemeinde.

Es führten mehrere Wege über das Gelände, so auch der Finsinger Weg (Altweg). Er querte von Unterhaching kommend das Gelände um es nördlich wieder zu verlassen und weiter nach Finsing zuzustreben. (Details dazu im Heimatmuseum Unterhaching - Karte mit den Flurbezeichnungen von Rudolf Felzmann<sup>1</sup>)

Im Jahre 1933 beschloss die Reichsregierung unter dem Kanzler Adolf Hitler ein Reichsluftfahrtministerium (Minister: Hermann Göring) zu installieren und ihm die oberste Leitung der zivilen und der militärischen Luftfahrt in Deutschland zu übertragen. Göring stellte zahlreiche zivile Fliegerverbände auf, auch in Neubiberg (genau: *Flugplatz Hauptübungsstelle Süd - Deutscher Luftsportverband*). Offiziell ist die Einrichtung des Flugfeldes Unterbiberg mit der Übergabe des Flugplatzes Oberschleißheim an die [Reichswehr](#) der [Weimarer Republik](#) verbunden. Die Aufstellung von militärischen Fliegerverbänden war dem Deutschen Reich durch den [Friedensvertrag von Versailles](#)<sup>2</sup> weitgehend untersagt. Es ist damals schon weitgehend klar, dass diese Fliegerverbände zur Ausbildung von zukünftigen Militärpiloten gedacht sind<sup>3</sup>. Zumindest ist die Ausbildung so angelegt, dass die Ausgebildeten sofort Aufgaben in einer Luftwaffe übernehmen können.

Die bisherigen Grundstückseigentümer werden mit finanziellen Zahlungen (insbesondere die Gärtner) abgefunden, oder (insbesondere: Landwirte) erhalten Ersatzgrundstücke<sup>4</sup>, die mit Fällungen im damaligen Perlacher Forst gewonnen werden. Die Grundstücke des Flugplatzes gehen zuerst (aus Gründen der Tarnung) in das Eigentum des Landes Bayern über, um dann im Jahr 1935 (der Platz wird [militärisch](#)) an das Deutsche Reich zu gehen.<sup>5</sup>

Auf dem Flugplatz Neubiberg begann am 27. Oktober 1933 der Bau der Gebäude und am 1. Juli 1934 wurde der noch zivile Ausbildungsbetrieb aufgenommen<sup>6</sup>. Der Bau umfasste alle fliegerisch notwendigen Einrichtungen zum Schulbetrieb. Es werden in Holzbauweise Gebäude wie Küchen-, Büro- und Wohnbaracken, Flugzeughallen mit Werkstätten und Garagen errichtet<sup>7</sup>. Der Flugplatz hat eine mit Gras bewachsene Start und Landebahn, die eine Länge von 1.000 Meter aufwies<sup>8</sup> und die damit deutlich kürzer war, als die späteren, befestigten Bahnen (nach dem Zweiten Weltkrieg). Das Vorfeld wurde damals schon befestigt und betoniert.<sup>9</sup>

Zum Abstellen der Flugzeuge unter Dach wurden im Jahr 1933/1934 zwei heute noch erhaltene Hallen sowie eine beseitigte Halle für Flugzeuge von dem [Architekten Franz Defregger](#) (Landbauamt München) errichtet.<sup>10</sup> Um Kosten zu sparen und um die notwendige stützenlose Spannweite der Hallendächer zu erhalten, wurden die Dächer als Zollinger-Konstruktion ausgeführt. An beiden erhaltenen Hallen wurden links und rechts der Halle je ein Gebäude mit Nebenräumen errichtet. Diese Nebengebäude schafften nicht nur Platz für Räumlichkeiten, sie dienten auch zur konstruktiven Stabilisierung der filigranen Hallenkonstruktion.

Im März 1934 wird im Hofoldingener Forst unter Beisein von Adolf Hitler und Joseph Goebbels der Baubeginn der Reichsautobahn München bis zur damaligen Landesgrenze (bei Salzburg) feierlich begangen.<sup>11</sup>



Abbildung 2: Flugzeughalle und Nebengebäude links und rechts - Bildlizenz: aus der Wikipedia vom user: Ulwald link: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:UnterbibergHangar.JPG>

## 1935

Im März des Jahres 1935 wurde mit der offiziellen Einberufung von Wehrdienstleistenden im Rahmen des Gesetzes für den Aufbau der Wehrmacht die „Tarnung“ fallen gelassen und der Betrieb auf dem Flugplatz wurde offiziell „militärisch“<sup>12</sup>. Bevor dann ein Jahr später (vom Juli 1936 bis zum März 1939) die Deutsche Luftwaffe in Spanien zum Einsatz kam.<sup>13</sup>

Ab dem Jahr 1935 bis zum Jahr 1940 wird der Standort des Fliegerhorstes in fünf Bauabschnitten umfangreich ausgebaut, es werden viele Gebäude in Steinbauweise errichtet.<sup>14</sup>

Die erste Vereidigung von Wehrpflichtigen findet in Neubiberg am 8. November 1935 statt.<sup>15</sup>

Für die Angestellten des Fliegerhorstes wird auch gebaut. Im Jahr 1937 werden in der Kräutleinhofsiedlung in Unterbiberg acht Häuser bezogen, im Jahr 1938 mehrere Häuser (Siedlung) an der Isar-/Ilmstraße in Neubiberg.<sup>16</sup>

Im Jahr 1937 (Mitteilung vom 27. September) wurde der Bahnhof Perlach dem Fliegerhorst zur Güterbeförderung zugewiesen.<sup>17</sup>

Zum 1. August 1939 ist der Fliegerhorst mit ungefähr 2.600 Mann Militärpersonal, neben ungefähr 800 Zivilangestellten, belegt.<sup>18</sup>

Im Krieg sind zahlreiche ausländische Arbeitskräfte auf dem Fliegerhorst im Einsatz. Waren es zuerst freiwillige zivile Arbeitskräfte, wurden bald sogenannte Ostarbeiter eingesetzt, die eher unfreiwillig arbeiteten. Dann kamen Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter wie auch Menschen aus dem Konzentrationslager Dachau<sup>19</sup> oder aus dem Außenlager Unterhaching des Lagers Dachau zum Einsatz.

Im Februar 1944 wurden drei Gebäude an der Rosenheimer Straße in der Gemeinde Unterbiberg (Ostende der Start- und Landebahn) abgerissen. Sie standen einfliegenden Nachtjägern „im Weg“.<sup>20</sup>

## 1945

Vom 30. April 23 Uhr bis 1. Mai 1945 6 Uhr, wurde das gesamte Gelände und die Umgebung des Fliegerhorstes von amerikanischen Truppen (XV Armeekorps der 7. US Armee)<sup>21</sup> befreit. Widerstand leistet eine Flakabteilung der Wehrmacht mit 8,8 cm Geschützen. Auf dem Fliegerhorst fallen den amerikanischen Truppen ungefähr einhundert unzerstörte Gebäude und ebenso viele Flugzeuge (bis hin zur nagelneuen Me 262) in die Hände. Etwa 1.500 Bedienstete des Fliegerhorstes ergaben sich.<sup>22</sup>

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges nahm im Jahr 1945 die Amerikanische Armee (US Army Air Forces – AAF) das Gelände in Besitz und bringt hier einen Flugverband (357<sup>th</sup> Fighter Group<sup>23</sup>) unter.

Im Mai 1948 wird die Start- und Landebahn ausgebaut. Sie wird auf 1.700 Meter verlängert und befestigt (betoniert).<sup>24</sup> Im selben Jahr beteiligen sich die in Neubiberg stationierten Flugzeuge, bei der Versorgung von Berlin während der Blockade (Luftbrücke)<sup>25</sup>.

In den Jahren 1949 und 1950 wird sie über die jeweiligen Straßen (Ost: Autobahn München/Salzburg. West (ST 2017 - Heute: ST 2078) auf etwa 2.200 Meter verlängert.<sup>26</sup> Die Staatsstraße wird in den sogenannten Bahnhofswald verlegt. Am Westende muss die Schrenkhofsiedlung weichen. 15 Häuser werden abgerissen, ungefähr 100 Bewohner verlieren ihre Obdach.<sup>27</sup>

Im Jahr 1949 errichten die Amerikaner die heute noch genutzte Kapelle auf dem Gelände des Fliegerhorstes. Die Fenster in der Kapelle erhalten aufwändig gestaltete, farbige Fenster, die von den in Neubiberg stationierten Einheiten gestiftet und von Betrieben aus der Umgebung gebaut wurden.

## 1955

Am 12. November 1955 wurde die Bundeswehr gegründet. Die Bundeswehr übernahm am 05. Mai 1958 den Fliegerhorst von der amerikanischen Armee. Verteidigungsminister Franz Josef Strauß ist in Neubiberg.<sup>28</sup> Die Bundeswehr bringt das Lufttransportgeschwader 61 auf dem Gelände unter.

Ab dem Jahr 1959 wurden keine Düsenflugzeuge mehr auf dem Stützpunkt stationiert.<sup>29</sup> Die Lärmbelastung für die umliegenden Gemeinden geht trotz weiterem Flugbetrieb deutlich zurück.

Ende des Jahres 1956<sup>30</sup> und bis Mitte des Jahres 1957<sup>31</sup> wird die „Operation Safe Heaven I & II“ (Unterstützung und Evakuierung der Beteiligten des Ungarnaufstandes) auch über Neubiberg abgewickelt. Zuerst wird Material nach Österreich und nach Ungarn geflogen. 1957 werden auch verletzte Flüchtlinge<sup>32</sup> nach Neubiberg und von dort weiter in die USA geflogen. Insgesamt fliegen die Vereinigten Staaten ungefähr 14.000 Flüchtlinge aus.<sup>33</sup> Das geschieht in der Mehrzahl über München-Riem und Neubiberg.

Am 5. Mai 1958 übernahm die Bundeswehr den Standort von den amerikanischen Truppen. Der damalige Verteidigungsminister Franz Josef Strauß ist bei den Feierlichkeiten dabei.<sup>34</sup>

Schon im März 1961 bildete sich eine Bürgerbewegung, die sich heftig gegen Flugbewegungen ausspricht und eine erste Protestveranstaltung organisierte.<sup>35</sup> Sie hielt den Flugbetrieb für gefährlich (An- & Abflugschneisen führen über dicht besiedeltes Gebiet mit vielen öffentlichen Einrichtungen) In den Folgejahren fanden zahlreiche Protestveranstaltungen und Demonstrationen statt.

## 1971

Die regelmäßige militärische Nutzung endet in Jahr 1971 mit dem Abzug des Luftwaffentransportgeschwaders 61 nach Penzing/Landsberg<sup>36</sup>. Der Flugplatz selbst gilt ab da als Nato-Ersatz-Fliegerhorst. Die privaten Flugbewegungen werden fortgesetzt. Während der Olympischen Spiele 1972 in München wird der Flugplatz für die Allgemeine Luftfahrt und für Sonderflüge genutzt.<sup>37</sup>

Im Jahr 1973 richtet die Bundeswehr in der Bundesrepublik zwei Hochschulen ein. Ein Standort wird in Hamburg errichtet, der zweite in Neubiberg. Der Standort Neubiberg (offiziell: Hochschule der Bundeswehr München)<sup>38</sup> wächst aus diesem Grund wieder beträchtlich. Es werden neue Gebäude für den Studienbetrieb errichtet. Die beiden „alten“ Hallen bekommen die Gebäudenummern 105 (nahe Tower) und 109. Am 1. April 1985 wird sie in Universität der Bundeswehr München umbenannt.

Ende 1997 endet jeglicher Flugbetrieb in Neubiberg.<sup>39</sup>

## 2009

Am 23. Februar 2009 teilte das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (BLfD) der Gemeinde Neubiberg mit, dass die beiden ehemaligen Flugzeughallen (Gebäudenummer 105 und Gebäudenummer 109) unter Denkmalschutz gestellt sind.<sup>40</sup>

Nach der Stilllegung des Fliegerhorstes und nach dem Ende des Flugbetriebes zu privaten Zwecken, verkauft die [Bundesvermögensverwaltung](#) große Flächen des ehemaligen Fliegerhorstes an die anliegenden Gemeinden Ottobrunn, Neubiberg und Unterhaching. Je nach Nutzung des verkauften Geländes werden unterschiedliche Preise vereinbart und von den Gemeinden bezahlt. Neubiberg trägt einen Teil der Startbahn ab und errichtet auf dem frei werdenden Gelände Wohnbebauung, die Straße (ST 2078) wird in ihren ursprünglichen Verlauf zurückverlegt und „eingehaust“, ein Friedhof (Grundsteinlegung Oktober 1998 - Eröffnung 21. Oktober 2000)<sup>41</sup> nebst Gebäuden entsteht. Unterhaching nutzt das Gelände als Park<sup>42</sup> und macht die Umleitung des Hachinger Baches wieder rückgängig. Die drei Gemeinden gründen und betreiben gemeinsam den Landschaftspark Hachinger Tal. Die Start- und Landebahn bleibt nahezu vollständig erhalten und wird heute von vielen als Sportgelände genutzt. Noch heute zählen Flächen auf dem Gelände der Universität der Bundeswehr zur Unterhachinger Flur.<sup>43</sup>

## Zollinger - Dach

Diese Bauform von Dächern ist nach ihren Erfinder [Friedrich Zollinger](#) (März 1880 bis April 1945) benannt. [Die Wikipedia schreibt dazu](#):

*Als **Zollingerdach** bezeichnet man eine freitragende Dachkonstruktion nach einer Systembauweise, bei der gleichartige, vorgefertigte Einzelelemente rautenförmig zu einem Stabnetztragwerk zusammen gesetzt werden. Das Bausystem wurde vom*

Merseburger Stadtbaurat Friedrich Zollinger Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelt und ist auch unter dem Begriff Zollbauweise bzw. Zoll-Lamellen-Bauweise bekannt.

Die eindeutige Zuordnung eines Daches als Zollingerdach, ohne einen Blick unter die Dachhaut, ist nicht möglich. Ähnliche Dachgestalten besitzen auch weitere Dachkonstruktionen.

Gleichartige Brett- oder Bohlenstücke werden derart im Winkel zueinander angeordnet, dass in der Mitte einer senkrecht verlaufenden Lamelle zwei andere schräg verbaute Lamellen auftreffen und mittels Schlossschraube und krallenbewehrter Unterlegscheibe durch ein Langloch miteinander verbunden werden. Die Grundelemente aus jeweils drei nur außenseitig gerundeten Lamellbrettern werden gegeneinander eingedreht verbunden, so dass ein netzartiges Flächengebilde entsteht, das den optischen Eindruck von vielen nebeneinander und übereinander angeordneten Rauten vermittelt. Die verarbeiteten Lamellen, die an beiden Enden abgeschrägt sind, haben alle dieselben Maße. Durch diese Bauweise können auch besonders große Spannweiten ohne zusätzliche Abstützungen erreicht werden.<sup>44</sup>

Abbildung 4: Dach der Halle in Zollinger-Kon-



struktion, rechts das große Oberlicht -  
Bildlizenz: aus der Wikipedia von User: Ulwald

link:  
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:UnterbergHangarDach.JPG>

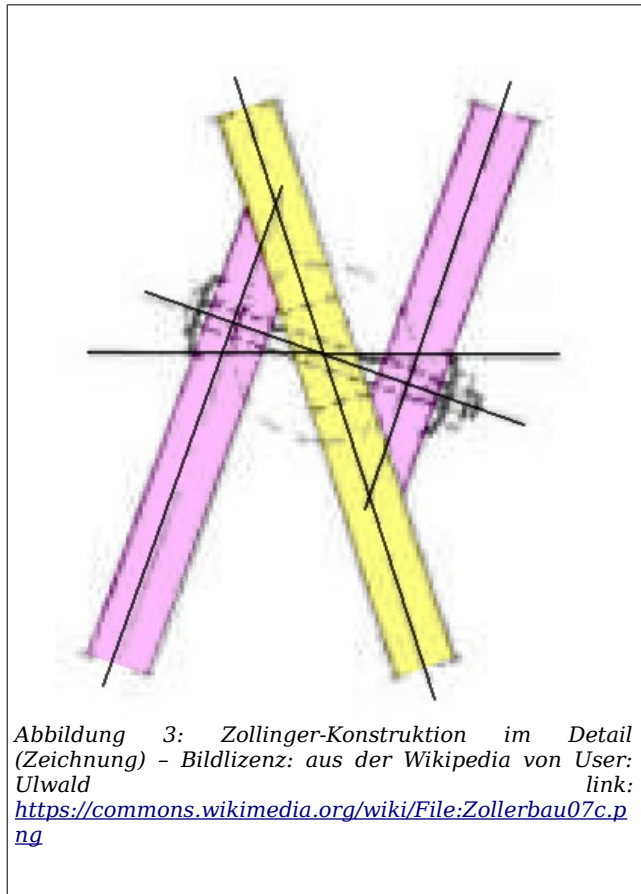


Abbildung 3: Zollinger-Konstruktion im Detail  
(Zeichnung) - Bildlizenz: aus der Wikipedia von User:  
Ulwald link:

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zollerbau07c.png>

Zollingerdächer können Sie in der Region München erleben:

- in Valley (im Orgelmuseum)<sup>45</sup>
- auf der Glentleiten (im Museum)<sup>46</sup>
- und in Fürstenfeldbruck (Martha Halle)<sup>47</sup>
- Kirchengebäude St. Anton in Augsburg<sup>48</sup>
- zwei Wohnhäuser (Bergstraße 27 und Hermann-Aust-Straße 9) in Krailling<sup>49</sup>
- in München gibt es eine Reihe Wohnhäuser: Antwerpenerstr. 4, 6, 8; Brabanterstr. 9; Genterstr. 17; Grünspechtstr. 8; Hörwarthstr. 22; Weishauptstr. 1; am Pasinger Bahnhofsplatz steht ein Geschäfts- und Wohnhaus<sup>50</sup>

# Bunker

Im Zuge der Einrichtung des Fliegerhorstes werden mehrere Treibstoffbunker errichtet. Zur An- und Ablieferung des Fliegerhorstes werden zwei Bahnanschlüsse geschaffen. Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges werden diese Anlagen auch zur Versorgung von Feldflugplätzen in der Umgebung benutzt. Eine Befliegung und Auswertung der Bilder durch die Englische Luftwaffe zum Ende des Jahres 1943 ergibt auch einen MG-Justierstand, der sich knapp außerhalb der Fläche des Fliegerhorstes befinden sollte<sup>51</sup>.

## Eisenbahnanschluss

Der Fliegerhorst erhielt zwei Bahnanschlüsse.

Einer führt **von Norden** auf das Gelände (Anschluss vom damaligen Bahnhof Perlach). Heute sind noch Reste dieses Bahnanschlusses außerhalb des Bundeswehrgeländes zu sehen: Kreuzung der Bahntrasse mit der Nailastraße (bei Haus Nr. 11) und entlang der Berghamer Straße (von der Nailastraße südwärts bis etwa zur Grenze der Gemeinden München und Neubiberg).

**Von Osten** kommend (Anschluss beim damaligen Bahnhof Neubiberg) erreichte ein zweites Gleis den Fliegerhorst. Hier können Reste auf dem heutigen Gelände des Landschaftsparks parallel zur Start- und Landebahn, bei den Treibstoffbunkern und am ehemaligen Zaun an der Südgrenze des Fliegerhorstes beobachtet werden.

## Treibstoffbunker

Auf dem Gelände des Fliegerhorstes wurden dreizehn<sup>52</sup> Treibstoffbunker gebaut. Die Bunker wurden mit einer Straße verbunden, vor den Bunkern wurde die Straße jeweils verbreitert, um dort mit Tank-LKW halten zu können, ohne die Durchfahrt zu blockieren. Diese Straßen sind noch heute weitgehend vorhanden und werden genutzt. Die Lage dieser Treibstoffbunker deutet darauf hin, dass sie von der Wehrmacht bei der Errichtung des Fliegerhorstes gebaut wurden. Der Typus der Straßen zeigen auf die Errichtung durch die Wehrmacht in den 1930er Jahren hin.<sup>53</sup>

## Munitionsbunker und Flakstellungen

Auf dem Gelände des Fliegerhorstes wurden acht<sup>54</sup> Munitionsbunker gebaut. Die Bunker wurden mittels Straßen mit sich und mit dem Gelände des Fliegerhorstes verbunden. Es wurden zwei Bunker-Typen gebaut. Ein kompakter (sechs Stück - Gebäudenummern 125, 127, 128, 130, 131, 133) und zwei große Bunker (Gebäudenummern 120 und 121). Zwischen den Bunkern wurden vier Flakstellungen errichtet, die jeweils mit einem Wall umgeben wurden. Die Bauart der Bunker deutet auf das Standardmodell S1007/S1008<sup>55</sup> der amerikanischen Armee in den 1940er Jahren hin. Das würde auch den noch bestehenden Zaun zwischen den Treibstoffbunkern und den Munitionsbunkern erklären.

## Literatur

- Heft (4 Seiten, Mit Planskizze von Neubiberg) **„Neubiberg, zukünftige Gartenstadt“** zur Entwicklung von Neubiberg (scan („Neubiberg, zukünftige Gartenstadt) als PDF auf Platte)
- Buch **„Der Fliegerhorst Neubiberg - Im Spiegel der deutschen Luftfahrtgeschichte“** von Günter Soltau; AVIATIC Verlag; 1. Auflage; Bosch-Druck Landshut-Ergolfing; ISBN 3-925 505-84-9
- Buch: **„Neubiberg - Von den Anfängen am Hachinger Bach bis ins 21. Jahrhundert“** von diversen Autoren, Herausgegeben von Katja Klee und Hermann Rumschöttel; Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg; Danuvia Druckhaus, Neuburg; ISBN 3-00-017 426-5
- Buch: **„Fliegerhorst Neubiberg“** von Uwe Spindelman; Hrsg.: Fliegerhorst Neubiberg - Kasernenkommandant. Süss-Druck, Moosburg 1969, Keine ISBN, DNB 996656006
- Video zu Neubiberg (**Documents of the History of the AirBase Neubiberg** (Ger))

1945 bis 1958 WBB/ODAT01/0377) Spielzeit: 34:56 Minuten

- **NEU-BEE-BUZZ** Zeitschrift der AAF (Amerikanische Armee) in der Zeit der Nutzung des Fliegerhorstes Neubiberg. Ein Blatt (ungefähr 46 cm x 56 cm) mittig gefalten, so dass sich vier Seiten ergeben. (In englischer Sprache, später Einleger (ein Blatt, zwei Seiten) in Deutsch)
- Diplomarbeit: **Die Entwicklung des Fliegerhorstes Neubiberg von 1933 bis 1945 und seine wirtschaftspolitischen Auswirkungen** - Rüdiger Schulz - Druck im Eigenverlag - 1990 - keine ISBN
- Buch: **Geschichte der Münchner Flughäfen** - Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt Lilienthal-Obert e.V. Bonn, Bonn 2001, ISBN 3-932-182-11-1 (Insbesondere die Seiten 57 bis 87 - Der Militärflugplatz Neubiberg, Autor: Wolfram Krueger)
- Heft: **Belegung des ehemaligen Fliegerhorstes Neubiberg mit Verbänden und Einheiten der US AIR FORCES EUROPE (USAFE) von 1945 bis 1958** von Günter Soltau - Universtätder Budnesehr München 1999 - keine ISBN
- Gebunden als Buch: NANU (Nachrichten Aus Neubiberg & Unterbiberg) Gemeinde Neubiberg - Druck bei print-media+design Unterbiberg - Jan 2003 bis Oktober 2003 - Novemberber 2003 und Sonderausgabe Oktober 2003 Druck bei alpha-Teamdruck München
- Buch **VIVAMUS** von Michael Schefzik und Hans-Peter Volpert, K. Thannabauer Verlag Volkenschwand 2003 - ISBN 3-9808362-0-7
- Buch **Unterhaching - ein Heimatbuch** Von Rudolf Felzmann Eigenverlag der Gemeinde Unterhaching, zweite Auflage, 1988
- PDF Tomezzoli, G. (2016) **The "Fliegerhorst" of Neubiberg (Munich-Germany)**. Archaeological Discovery, 4, 69-86. doi: 10.4236/ad.2016.42006.
- Zimmermann, Florian **Das Dach der Zukunft - Zollinger Lamellendächer der 20er Jahre**. Katalogbroschüre zur Ausstellung in der Fachhochschule München - München; 2003 (Die Hallen zum Fliegerhorst Neubiberg sind auf den Seiten 147 - 149 zu finden)
- Bairstow, Charlotte **Friedrich Zollinger - Ein Beitrag zur Architektur von Gestern und Heute**. Diplomarbeit an der Universität Stuttgart, Fakultät für Architektur, Institut für Grundlagen moderner Architektur; 1995

## Lizenz

Dieser Text steht unter der Lizenz CC0.



Details können hier nachgelesen werden: <https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/>



- 1 Unterhaching – ein Heimatbuch Von Rudolf Felzmann Eigenverlag der Gemeinde Unterhaching, zweite Auflage,1988, Seite 402
- 2 Wikipedia zu den Militärischen Bestimmungen des Friedensvertrages von Versailles - [https://de.wikipedia.org/wiki/Friedensvertrag\\_von\\_Versailles#Milit.C3.A4rische\\_Bestimmungen](https://de.wikipedia.org/wiki/Friedensvertrag_von_Versailles#Milit.C3.A4rische_Bestimmungen)
- 3 Der Flugplatz Neubiberg von Wolfgang Pledl in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 283
- 4 Tomezzoli, G. (2016) The “Fliegerhorst” of Neubiberg (Munich-Germany). *Archaeological Discovery*, **4**, 69-86. doi: [10.4236/ad.2016.42006](https://doi.org/10.4236/ad.2016.42006). Page 70
- 5 Die Entwicklung des Fliegerhorstes Neubiberg von 1933 bis 1945 und seine wirtschaftspolitischen Auswirkungen – Rüdiger Schulz – Druck im Eigenverlag – 1990 - keine ISBN, Anlage 19
- 6 Der Fliegerhorst Neubiberg von Günter Soltau Verlag AVITATIC, 1. Auflage, ISBN 3-925505-84-9 – Seite 13
- 7 Der Fliegerhorst Neubiberg von Günter Soltau Verlag AVITATIC, 1. Auflage, ISBN 3-925505-84-9 – Seite 12
- 8 Der Fliegerhorst Neubiberg von Günter Soltau Verlag AVITATIC, 1. Auflage, ISBN 3-925505-84-9 – Seite 13
- 9 Der Flugplatz Neubiberg von Wolfgang Pledl in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 283
- 10 [Denkmalliste Neubiberg](http://www.geodaten.bayern.de/denkmal_static_data/externe_denkmalliste/pdf/denkmalliste_merge_184146.pdf) des Landesamtes für Denkmalpflege: [http://www.geodaten.bayern.de/denkmal\\_static\\_data/externe\\_denkmalliste/pdf/denkmalliste\\_merge\\_184146.pdf](http://www.geodaten.bayern.de/denkmal_static_data/externe_denkmalliste/pdf/denkmalliste_merge_184146.pdf)
- 11 Gemeindepolitik und „Politik in der Gemeinde“ während der Weimarer Jahre (1918 – 1933) von Katja Klee in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 174
- 12 Der Flugplatz Neubiberg von Wolfgang Pledl in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 283
- 13 Wikipedia: Legion Condor (Datum im Kasten rechts ganz oben - [https://de.wikipedia.org/wiki/Legion\\_Condor](https://de.wikipedia.org/wiki/Legion_Condor) und Kriegserprobung: [https://de.wikipedia.org/wiki/Legion\\_Condor#Kriegserprobung\\_neuer\\_Waffen\\_und\\_Taktiken](https://de.wikipedia.org/wiki/Legion_Condor#Kriegserprobung_neuer_Waffen_und_Taktiken)
- 14 Der Fliegerhorst Neubiberg von Günter Soltau Verlag AVITATIC, 1. Auflage, ISBN 3-925505-84-9 – Seite 14
- 15 Bau des Fliegerhorstes Neubiberg von Katja Klee in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 176
- 16 Die Ära Probstmayr von Katja Klee in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 179
- 17 Der Fliegerhorst Neubiberg von Günter Soltau Verlag AVITATIC, 1. Auflage, ISBN 3-925505-84-9 – Seite 16
- 18 Der Fliegerhorst Neubiberg von Günter Soltau Verlag AVITATIC, 1. Auflage, ISBN 3-925505-84-9 – Seite 23
- 19 Neubiberg im Dritten Reich (1933 – 1945) von Katja Klee in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 189 f
- 20 Der Fliegerhorst Neubiberg von Günter Soltau Verlag AVITATIC, 1. Auflage, ISBN 3-925505-84-9 – Seite 29
- 21 Neubiberg im Dritten Reich (1933 – 1945) von Katja Klee in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 193
- 22 Der Fliegerhorst Neubiberg von Günter Soltau Verlag AVITATIC, 1. Auflage, ISBN 3-925505-84-9 – Seite 37
- 23 Der Fliegerhorst Neubiberg von Günter Soltau Verlag AVITATIC, 1. Auflage, ISBN 3-925505-84-9 – Seite 42
- 24 Der Fliegerhorst Neubiberg von Günter Soltau Verlag AVITATIC, 1. Auflage, ISBN 3-925505-84-9 – Seite 44
- 25 Tomezzoli, G. (2016) The “Fliegerhorst” of Neubiberg (Munich-Germany). *Archaeological Discovery*, **4**, 69-86. doi: [10.4236/ad.2016.42006](https://doi.org/10.4236/ad.2016.42006). Page 73
- 26 Der Fliegerhorst Neubiberg von Günter Soltau Verlag AVITATIC, 1. Auflage, ISBN 3-925505-84-9 – Seite 37
- 27 Unterhaching – ein Heimatbuch Von Rudolf Felzmann Eigenverlag der Gemeinde Unterhaching, zweite Auflage,1988, Seite 111
- 28 Video der Bundeswehr Hochschule bei 18:08 ff Minute
- 29 Erste Proteste gegen den Flugbetrieb von Katja Klee in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 221
- 30 NEU-BEE-BUZZ – Ausgabe 45, Freitag, den 9. November 1956
- 31 Video der Bundeswehr Hochschule bei 11:48 ff Minute
- 32 Video der Bundeswehr Hochschule bei 13:56 ff Minute
- 33 <http://amcmuseum.org/history/safe-haven-i-and-ii/>
- 34 Der Flugplatz Neubiberg von Wolfgang Pledl in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 287
- 35 Erste Proteste gegen den Flugbetrieb von Katja Klee in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 221
- 36 Der Flugplatz Neubiberg von Wolfgang Pledl in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 289
- 37 Der Flugplatz Neubiberg von Wolfgang Pledl in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 289
- 38 Wikipedia: [https://de.wikipedia.org/wiki/Universit%C3%A4t\\_der\\_Bundeswehr\\_M%C3%BCnchen](https://de.wikipedia.org/wiki/Universit%C3%A4t_der_Bundeswehr_M%C3%BCnchen)
- 39 Die „zweite Geburt“ Neubibergs: Politik und Gemeindeleben 1972 – 2000 von Katja Klee in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 258
- 40 Der Flugplatz Neubiberg von Wolfgang Pledl in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 295
- 41 Die „zweite Geburt“ Neubibergs: Politik und Gemeindeleben 1972 – 2000 von Katja Klee in: Unterbiberg – Neubiberg Hsg.: Katja Klee und Hermann Rumschöttel Danuvia Druckhaus, Eigenverlag der Gemeinde Neubiberg, ISBN 3-00-017426-5 – Seite 258 f
- 42 Wikipedia: [https://de.wikipedia.org/wiki/Landschaftspark\\_Hachinger\\_Tal#Freizeit-Nutzung](https://de.wikipedia.org/wiki/Landschaftspark_Hachinger_Tal#Freizeit-Nutzung)
- 43 OSM, gesehen am 24.07.2016
- 44 Wikipedia: Zollingerdach - <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Zollingerdach&oldid=155688095>
- 45 Eintrag in der Wikipedia: [https://de.wikipedia.org/wiki/Orgelzentrum\\_Valley#Zollingerhalle](https://de.wikipedia.org/wiki/Orgelzentrum_Valley#Zollingerhalle)
- 46 Eintrag in der [https://de.wikipedia.org/wiki/Freilichtmuseum\\_Glenteiten#M.C3.BChlen\\_und\\_Handwerksbetriebe](https://de.wikipedia.org/wiki/Freilichtmuseum_Glenteiten#M.C3.BChlen_und_Handwerksbetriebe) Wikipedia:

- 47 Eintrag in der Wikipedia: <https://de.wikipedia.org/wiki/Marthabr%C3%A4u#Marthabr.C3.A4uhalle>
- 48 Ausstellungskatalog Zimmermann (Stand 2003), S. 186 f.
- 49 Ausstellungskatalog Zimmermann (Stand 2003), S. 186 f.
- 50 Ausstellungskatalog Zimmermann (Stand 2003), S. 186 f.
- 51 Die Entwicklung des Fliegerhorstes Neubiberg von 1933 bis 1945 und seine wirtschaftspolitischen Auswirkungen – Rüdiger Schulz – Druck im Eigenverlag – 1990 - keine ISBN, Anlage 17, Seite 4
- 52 Tomezzoli, G. (2016) The “Fliegerhorst” of Neubiberg (Munich-Germany). *Archaeological Discovery*, **4**, 69-86. doi: [10.4236/ad.2016.42006](https://doi.org/10.4236/ad.2016.42006). Figure9 Page 77
- 53 Tomezzoli, G. (2016) The “Fliegerhorst” of Neubiberg (Munich-Germany). *Archaeological Discovery*, **4**, 69-86. doi: [10.4236/ad.2016.42006](https://doi.org/10.4236/ad.2016.42006). Page 79
- 54 Tomezzoli, G. (2016) The “Fliegerhorst” of Neubiberg (Munich-Germany). *Archaeological Discovery*, **4**, 69-86. doi: [10.4236/ad.2016.42006](https://doi.org/10.4236/ad.2016.42006). Figure 18 Page 81
- 55 Tomezzoli, G. (2016) The “Fliegerhorst” of Neubiberg (Munich-Germany). *Archaeological Discovery*, **4**, 69-86. doi: [10.4236/ad.2016.42006](https://doi.org/10.4236/ad.2016.42006). Page 80