

Pötenitz: Landschaftsgeschichte des heutigen Nationalen Naturerbes

Von PD Dr. Nils M. Franke

Universität Leipzig
Institut für Kulturwissenschaften
Geisteswissenschaftliches Zentrum
Beethovenstraße 15
04107 Leipzig

31.5.2023



UNIVERSITÄT
LEIPZIG



Inhalt

1. Einleitung.....	3
2. Pötenitz im Brennpunkt des Interesses des Naturschutzes (1912-1934)	4
3. Der Priwall und das Luftzeugamt Pötenitz im Nationalsozialismus	7
3.1 Der Priwall: Erprobungsstelle der deutschen Marine	7
3.2. Das Luftzeugamt Pötenitz als Erprobungsstelle der Luftwaffe im Nationalsozialismus	8
3.3 Das Ende des Luftzeugamts Pötenitz	12
4. Das Gelände des LZA in der Zeit der DDR.....	14
4.1 Pötenitz in einem der meist genutzten Fluchtkorridore aus der DDR?	20
5. Quellennachweis	24

1. Einleitung

Das Nationale Naturerbe Pötenitz birgt die Überreste des nationalsozialistischen Luftzeugamtes Pötenitz am östlichen Hochuferbereich an der Pötenitzer Wiek. 1936 bis 1945 diente diese Einrichtung als geheime Schnittstelle zwischen Luftwaffe und ziviler Luftfahrt. Nach der Besetzung durch sowjetische Truppen wurde sie gesprengt und das Gebiet Teil des DDR-Grenzschutzstreifens. Auch davon sind noch Ruinen auf der Fläche zu finden.

Seit dem Jahr 2000 ist der Bereich Teil des Naturschutzgebiets zwischen Priwall und Barendorf mit Harkenbäkniederung. Dieses nimmt eine Gesamtfläche von etwa 580 ha ein. Drei Teilflächen sind besonders hervorzuheben: Der Deipsee, die Harkenbäkniederung und die Dünen, Strandwiesen und Kliffbereiche zwischen Pötenitz und Barendorf. Sie sind vor allem Schutzgebiet für Vögel und Amphibien und bilden mit ihren Kliffs und Dünen eine natürliche Barriere gegen die Ostsee.¹

Leider bestehen nicht mehr viele historische Quellen zu diesen Landschaften. Trotzdem wird hier der Versuch unternommen, die geschichtliche Entwicklung darzustellen.

Zur Vereinfachung des Leseflusses wurde auf das Gendern verzichtet. Es sollen sich in jedem Fall alle Geschlechter angesprochen fühlen.

¹ <https://www.landesrecht-mv.de/bsmv/document/jlr-K%C3%BCstenzwPriNatSchGVMVrahmen>. Download 19.2.2023

2. Pötenitz im Brennpunkt des Interesses des Naturschutzes (1912-1934)

Die Fläche des Luftzeugamtes Pötenitz nimmt im aktuellen Naturschutzgebiet eine Sonderstellung ein. Sie ist der jüngste Bestandteil des Naturschutzgebietes zwischen Priwall und Barendorf mit Harkenbäckniederung. Während der Deipsee, die Harkenbäckniederung und die Dünen und Kliffs der Ostsee rein geologische Voraussetzungen mitbrachte, die sie für ein Naturschutzgebiet prädestinieren, beruht die Naturausstattung der Fläche des ehemaligen Luftzeugamtes Pötenitz offenbar auf seiner Prägung durch den Menschen.

Auf einer topographischen Karte von 1921 sind dementsprechend der Deipsee – damals noch als Harkensee bezeichnet – und die Harkenbäckniederung als bewaldet oder als Moor erkennbar, die Ostseeküste zwischen Barendorf und Priwall bildete eine natürliche Grenze zwischen Meer und Land. Die Fläche des ehemaligen Luftzeugamtes Pötenitz dagegen ist als waldlos verzeichnet, und es gibt auch keine Hinweise auf Natur.² Dementsprechend handelt es sich hier bei dem heutigen Naturschutzgebiet um ein sehr gutes Beispiel für die Kombination einer natürlich entstandenen Flora und Fauna sowie einer anthropologisch geprägten Natur.



Verlag Paul Christiansen Wolgast (Hrsg.): Handkarte von Lübeck. Maßstab 1:100 000 in Fünffarbdruck. Wolgast 1921.

² Karte: Verlag Paul Christiansen Wolgast (Hrsg.): Handkarte von Lübeck. Maßstab 1:100 000 in Fünffarbdruck. Wolgast 1921

Der Deipsee und die Harkenbäckniederung verdanken ihre fortdauernde Existenz als Naturraum der geologischen Formation eines kleinen Gletscherzungenbeckens, das in einer fast ausschließlich landwirtschaftlich genutzten Umgebung liegt.³ Auf den ersten Blick ist zu erkennen, dass die Trockenlegung des tiefen Moores in einem teilweise steil abfallenden Gelände nur mit sehr viel Mühe möglich gewesen wäre. Außerdem waren und sind die Schilfbestände auch willkommener Rohstofflieferant für die Reetdächer der Umgebung.

Die Ostseeküste zwischen Barendorf und Priwall ist von geringer Breite, und das Hinterland wird nur durch ein schmales Band von teilweise bewaldeten Dünen geschützt. Dieses Band ist für den Hochwasserschutz von hoher Bedeutung, die auch in der Vergangenheit erkannt wurde.

Im Jahr 1923 erhielt Mecklenburg ein erstes Naturschutzgesetz.⁴ Eine Landesstelle für Naturschutz in Mecklenburg wurde Höhere Naturschutzstelle, Kreisbeauftragte bildeten Untere Naturschutzbehörden in 12 Landkreisen und fünf Stadtkreisen (Schwerin, Wismar, Güstrow, Neustrelitz, Rostock). Pötenitz gehörte zum Landkreis Schönberg, Kreisbeauftragter war dort 1937 ein gewisser Regierungsrat Dr. Eichbaum. Wissenschaftliche Unterstützung für die Naturschützer leisteten offiziell das Botanische und das Zoologische Institut der Universität Rostock sowie das hier angesiedelte Entomologische Seminar.⁵

Im Raum Pötenitz wurden aber erst nach seiner Ablösung durch das nationalsozialistische Reichsnaturschutzgesetz im Jahr 1935 Naturschutzaktivitäten sichtbar. Das Gebiet passte in die mecklenburgischen Bestrebungen, ein umfangreiches Netz von „Vogelfreistätten“ zu schaffen, das sein Zentrum in der Insel Langenwerder hatte. Nun sollten der Krakower Obersee, Müritzhof am Ostufer, die Halbinsel Groß-Schwerin, Teile des Tollensees und auch der Deipsee bei Harkensee, der nun mit diesem Namen geführt wurde, hinzukommen.⁶

³ L. Bauer (Hrsg.): Naturschutzgebiete der Bezirke Rostock, Schwerin und Neubrandenburg. (Handbuch der Naturschutzgebiete der Deutschen Demokratischen Republik Bd. 1). Leipzig, Berlin, Jena 1972. S. 27

⁴ Oberforstmeister a. D. von Arnswaldt, Schwerin: Naturschutz in Mecklenburg. (Beiträge zur Heimatkunde Nr. 9). (1938). Wismar 1938. S. 3

⁵ Naturschutzstelle der Stadt Rostock unter Mitwirkung der Landesstelle für Naturschutz in Mecklenburg (Hrsg.): Was der Mecklenburger Heimatfreund vom Naturschutz wissen muss. Erläuterungen zur Naturschutzverordnung vom 18. März 1936 und zum Reichsjagdgesetz vom 3. Juli 1934. O. O. 1937. (Anhang)

⁶ Oberforstmeister a. D. von Arnswaldt, Schwerin: Naturschutz in Mecklenburg. S. 3, 8

Ob der Deipsee tatsächlich vor 1945 zum Naturschutzgebiet ausgewiesen wurde, ist unklar. Denn trotz intensiver Recherchen konnte keine entsprechende Verordnung gefunden werden.⁷ Er ist auch nicht auf einer geheimen topographischen Karte des Ministeriums für Nationale Verteidigung der DDR aus dem Jahre 1956 als Naturschutzgebiet gekennzeichnet.⁸ Sehr wohl aber auf einer entsprechenden Karte aus dem Jahr 1963.⁹

Erste Naturschutzaktivitäten im Raum um Pötenitz sind dagegen überliefert. So vermerkte das Nachrichtenblatt für Naturschutz 1938: „Geschützt sind Landschaftsbestandteile in den Gemeinden Dassow (Vorwerk), Redewisch und Kalkhorst. Es handelt sich um eine Eiche im Grenzwall bei Wieschendorf, eine Eiche am Pielsberg bei Redewisch und die alte Felsenmauer am Wege von Kalkhorst nach Rankendorf.“¹⁰

Für die Zeit des Zweiten Weltkriegs ist eine Sonderregelung überliefert, die den heutigen Bereich des Ostseestrandes zwischen Priwall und Barendorf betraf. Dieses landschaftlich herausragende Gebiet wurde für Polen gesperrt. Das regelte eine Polizeiverordnung vom 1. Juli 1941 des Staatsministeriums von Mecklenburg, Abteilung Inneres, mit folgendem Wortlaut:

„§3a. Aufenthalt am Ostseestrand und Benutzung von Badeanstalten.

1. Der Aufenthalt am Ostseestrand einschl. der Uferanlagen ist Arbeitern und Arbeiterinnen polnischen Volkstums verboten.
2. Der Besuch von Badeanstalten und besonders gekennzeichneten Badeplätzen ist Arbeitern und Arbeiterinnen polnischen Volkstums verboten.“
(...)

„Diese Polizeiverordnung tritt mit der Verkündung in Kraft.
Schwerin, den 1. Juli 1941. Staatsministerium, Abteilung Inneres.
Im Auftrage: Studemund.“¹¹

⁷ Die Aussage von Wikipedia, dass der Deipsee am 2. März 1938 unter Schutz gestellt wurde oder eine Fläche in seiner Nähe, ist entweder unpräzise oder falsch. Denn eine solche Verordnung, wenn es sich um eine Naturschutzverordnung gehandelt hätte, wäre im Regierungsblatt von Mecklenburg veröffentlicht worden. Das wäre auch der Fall gewesen, wenn eine Unterschutzstellung als Landschaftsbestandteil oder Landschaftsschutzgebiet erfolgt wäre.

⁸ Ministerium für Nationale Verteidigung (Hrsg.): N-32-82-B- b. Stand 1956. Maßstab 1:25 000: In: BARCH Kart/1002/Signatur 7661

⁹ Ministerium für Nationale Verteidigung, Topographischer Dienst. (Hrsg.): N-32-82-B- b. Stand 1963. Maßstab 1:25 000: In: BARCH Kart/1002/Signatur 7662

¹⁰ Landschaftsschutz in den Kreisen Parchim und Schönberg. Nachrichtenblatt für Naturschutz, Jg. 15 (1938), Nr. 5. S. 96

¹¹ Polizeiverordnung vom 1. Juli 1941 zur Ergänzung der Polizeiverordnung vom 8. April 1940 in der Fassung der Polizeiverordnung vom 12. November 1940 über die im Lande Mecklenburg eingesetzten Zivilarbeiter und

3. Der Priwall und das Luftzeugamt Pötenitz im Nationalsozialismus

Das Luftzeugamt Pötenitz (LZA) war ein Geheimprojekt der nationalsozialistischen Luftwaffe. Die Standortwahl erfolgte nicht zufällig. Auf dem Priwall waren Aktivitäten der deutschen Marine räumlich an eine Grenze gestoßen.

3.1 Der Priwall: Erprobungsstelle der deutschen Marine

Die Ereignisse, die zu einer Etablierung des Priwalls als Standort für die deutsche Marine führten, gehen in die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurück.

1914 wurde die „Flugzeugwerft Lübeck-Travemünde GmbH“ gegründet. Ihr Ziel war es, eine Werft für die Flugzeugfabrikation auf dem Priwall, einen Flugplatz in der Umgebung zu bauen und eine Fliegerschule einzurichten. Nach mehreren Eigentümerwechseln intensivierten sich ab 1921 diese Aktivitäten. Zwar durfte 1923 Deutschland gemäß des Versailler Vertrags wieder Flugzeuge bauen, doch zog es das Militär vor, zunächst die zivile Luftfahrt zu fördern, um in verdeckter Form wieder aufzurüsten. Auch die Travemünder Flugzeugwerft erhielt 1925 eine neue Rechtsform und nannte sich nun „Caspar Werke AG“ mit dem Hauptsitz in Berlin. 1927 kaufte sie die Reichsmarine verdeckt, liquidierte sie und schloss sie offiziell noch im gleichen Jahr. Praktisch nutzte sie jedoch die bestehende Infrastruktur und das Gelände auf dem Priwall im Geheimen zur Erprobung von Wasserflugzeugen. 1928 erhielt die Stelle die Bezeichnung „Seeflugzeug-Erprobungsstelle Travemünde“ oder auch „Erprobungsstelle des Reichsverbandes der Deutschen Luftfahrtindustrie“. Die Flugzeugwerft wurde umgebaut, um Seeflugzeuge zu erproben. Die geographischen Verhältnisse dafür waren vor Ort ideal. Die Pötenitzer Bucht, also die Wiek, hatte ruhiges Wasser, die Ostsee bot dagegen Meeresverhältnisse. Damit war die sogenannte „E-Stelle“ auf dem Priwall geboren, die vor allem die Aufgabe hatte, alles

=arbeiterinnen polnischen Volkstums. In: Staatsministerium von Mecklenburg, Abt. Inneres (Hrsg.):
Regierungsblatt für Mecklenburg. Jahrgang 1941. Nr. 26. Schwerin, Donnerstag den 3. Juli 1941. S. 144

Gerät, das die Flugzeugindustrie im Bereich Wasserflugzeuge lieferte, zu testen.¹² Konkret bedeutete das, die „...amtliche Erprobung von Seeflugzeugen, Seeflughafengeräten und Seeabwurfwaffen (Prüfung und Nachweis von Leistung, Eigenschaften und Lufttüchtigkeit) sowie Seezusatzerprobung von Struktur und Funktion von Motoren, Ausrüstungen und Waffen ...“¹³

Wichtig ist in unserem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass 1937/1938 offenbar die Erprobung der Raketentechnik von Travemünde nach Peenemünde verlagert wurde.¹⁴ Falls das zutrifft, gäbe es einen engen Zusammenhang zwischen den Nationalen Naturerbeflächen Priwall/Pötenitz und Peenemünde.

Die militärische Bedeutung formuliert S. Schiffner als einer der besten Kenner dieser Geschichte folgendermaßen. „Die kriegswichtige Stellung der militärischen Einrichtung auf dem Priwall war eindeutig. Wesentliche technische Neuerungen im späteren Luftkrieg sind auf dem Priwall entstanden und dort getestet worden.“¹⁵

Nicht nur daraus ergibt sich eine Verantwortung für die Vergangenheit im Nationalsozialismus und ein historisch-politischer Bildungsauftrag für jede Person, die hier tätig ist.

3.2. Das Luftzeugamt Pötenitz als Erprobungsstelle der Luftwaffe im Nationalsozialismus

Das LZA wurde 1936 südlich anschließend an den Priwall auf Seiten der Pötenitzer Wiek eingerichtet. Leider sind nur wenige historische Quellen in den Archiven überliefert.

Umso interessanter ist eine noch erhaltene Untersuchung der Landesanstalt für Wasser-, Boden und Lufthygiene, die 1937 den Auftrag bekam, zu prüfen, ob der Grundeigentümer von Pötenitz, ein gewisser Graf Pfeil, für die Abgabe der Flächen, die nun mit dem LZA bebaut wurden, entschädigt werden konnte. Die genannte Einrichtung unternahm einen Ortstermin, an dem ihr Gutachter, ein gewisser Prof.

¹² S. Schiffner: Ruinen am Rande. Eisenbahn und Militärgeschichte zwischen Dassower See und Halbinsel Priwall. (Mecklenburger Wege o. Bd.). Grevesmühlen 2001. S. 65-70

¹³ Ebenda S. 71

¹⁴ Ebenda

¹⁵ Ebenda S. 74

Kohlschütter, je ein Referent des Luftfahrtministeriums, des Luftkreiskommandos Kiel, die örtlichen Bauleiter mit Namen Offersmann und Buck, ein nicht namentlich bekannter Sachbearbeiter des Reichsnährstands sowie Graf Pfeil selbst und sein Verwalter teilnahmen. Ziel war es, zu erörtern, ob das durch die Anlage bei Pötenitz anfallende Abwasser ökonomisch und technisch geeignet sein könnte, dieses auf den übrigen Flächen des Grundeigentümers landwirtschaftlich zu verwenden. Das Gebiet umfassten nunmehr noch 200 ha Acker und rund 25 ha Koppeln. Der Viehbestand belief sich auf 160 Stück Rindvieh, 300 Schweine und 1000 Schafe, die nun nur noch eine verkleinerte Kulturfläche nutzen konnten. Das Gutachten empfahl den geschätzten täglichen Abwasseranfall von bis zu 200 Kubikmetern aus dem LZA in Form von Abort-, Spül-, und Küchenabwässern dem Gutsbesitzer mit einer Beregnungsanlage zur Düngung zur Verfügung zu stellen. Damit wäre es möglich, auf dem an sich lehmigen Boden Luzerne, aber auch Futterrüben und Mais anzubauen, der wiederum als Nahrung für die Tiere genutzt werden könnte. Zudem würde auf diese Weise auch die Pötenitzer Wieck von Abwasser freigehalten.¹⁶

Ob Graf Pfeil dieses Angebot am Ende annahm, wird aus den Akten nicht deutlich. Aber es wird ersichtlich, dass 1936 das Reichsluftministerium vor Ort der maßgebliche Akteur war, der beim Bau des LZA landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch nahm, deren Grundlage in erster Linie Lehmboden bildete. Der ehemalige Grundbesitzer sollte eine Entschädigung erhalten.

Diese Erkenntnis ist insofern von Bedeutung, als die Abgrenzung des LZA in Pötenitz zur Erprobungsstelle der Marine am Priwall, d. h. der Sinn einer eigentlich weiteren Anlage dieser Form am gleichen Ort in der bisherigen Literatur nicht eindeutig geklärt wird. Dabei wird oft nicht stark genug herausgearbeitet, dass die Erprobungsstelle auf dem Priwall – wie oben dargestellt – von der Marine betrieben wurde. Das Luftzeugamt Pötenitz war dagegen eine Einrichtung der Luftwaffe.¹⁷

Die Luftwaffe wurde im Nationalsozialismus bekanntlich von Hermann Göring aufgebaut. Von der Person her eitel und immer auf die Sonderstellung seiner Teilstreitkraft in Abgrenzung gegen das Heer und die Marine bemüht, ist es leicht nachvollziehbar, dass er das Luftzeugamt Pötenitz möglichst unabhängig von der

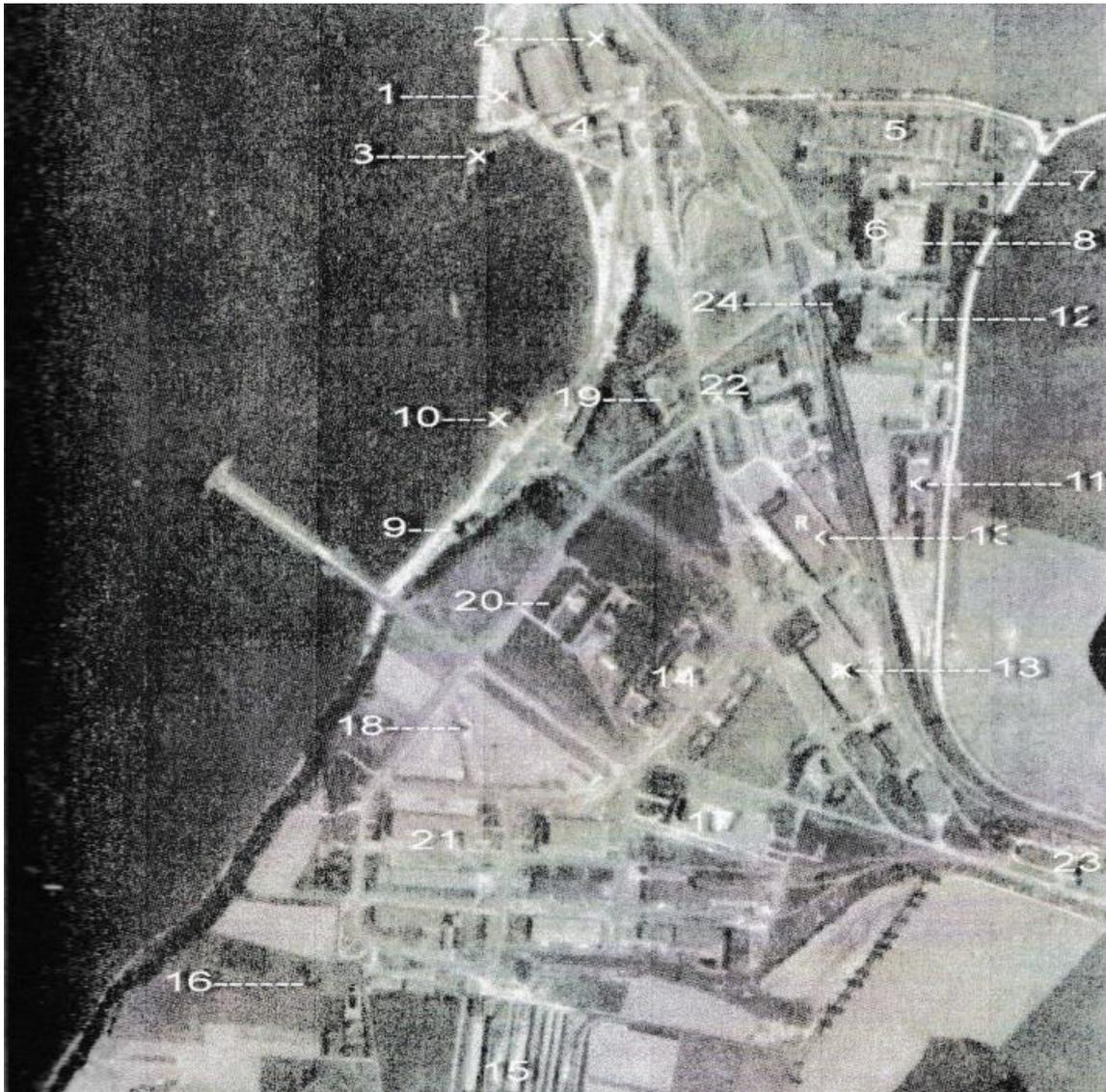
¹⁶ An die Bauleitung Fliegergruppe (Z.A) Pötenitz bei Travemünde. Berlin-Dahlem, den 13. März (Lenzing) 1937. Gutachten über die landwirtschaftliche Abwasserverwertung der Flugplatzanlage Pötenitz bei Travemünde. Erstattet im Auftrage der Gauleitung Fliegergruppe (Z.A) Pötenitz mit Schreiben vom 26. Januar 1937. In: Landesanstalt für Wasser-, Boden und Lufthygiene. Flugplatz (Fliegergruppe Z.A) Pötenitz. Kreis Schönberg, Mecklenburg. In: Bundesarchiv R/154/9817. Bd. 1. 1937. S. 1-5

¹⁷ S. Schiffner: Ruinen am Rande. S. 7

Erprobungsstelle der Marine errichten und betreiben wollte, auch wenn die eigentliche Aufgabenstellung sehr ähnlich war.¹⁸

Bei der Anlage selbst handelte sich wie auf dem Priwall um ein Geheimprojekt, hier mit der Bezeichnung „2XI/See Travemünde-Pötenitz“. Auf etwa 53 ha wurden in kürzester Zeit 50 Bauten errichtet. Dazu gehörten 6 Hangars, Bunker, Schießstände, eine Flugzeugwerft, Flakanlagen und ein Anlegesteg mit einer Länge von 275 Meter. Dieser verfügte über einen Bergungskran, der es ermöglichte, Wasserflugzeuge aus dem Wasser zu holen. Die Intensität der Zusammenarbeit zwischen den Anlagen auf dem Priwall und dem Luftzeugamt Pötenitz ist unklar, allerdings naheliegend, da ja auch beide die Pötenitzer Wieck für ihre Zwecke nutzten. In jedem Fall wurden Flugzeugteile für Wasser-, Landflugzeuge und Flugsicherungsboote hergestellt. Es wurden aber auch Reparaturen vorgenommen, Flugzeuge gewartet, umgerüstet oder militärisches Gerät eingebaut. Das LZA hatte keinen Landflugplatz, aber natürlich einen Wasserflugplatz. Das nahe gelegene Dassow hatte in den 1930er Jahren noch einen Bahnanschluss erhalten, der nun über eine Luftwaffenbahn erweitert wurde, um auch über Dassow-Vorwerk schwere Rüstungsgüter herantransportieren zu können.

¹⁸ Dass die Luftwaffe ihre Zuständigkeit in Pötenitz völlig eigenständig unabhängig von der Marine wahrnahm, zeigt auch einer der wenigen verbliebenen Aktenvorgänge über den Bau der LZA. Vgl. An die Bauleitung Fliegergruppe (Z.A) Pötenitz bei Travemünde. Berlin-Dahlem, den 13. März (Lenzing) 1937. Gutachten über die landwirtschaftliche Abwasserverwertung der Flugplatzanlage Pötenitz bei Travemünde. Erstattet im Auftrage der Gauleitung Fliegergruppe (Z.A) Pötenitz mit Schreiben vom 26. Januar 1937...In: Landesanstalt für Wasser-, Boden und Lufthygiene. Flugplatz (Fliegergruppe Z.A) Pötenitz. Kreis Schönberg, Mecklenburg. In Bundesarchiv R/154/9817. Bd. 1. 1937



Karte des LZA in der Zeit des Nationalsozialismus. (Ohne genaue Datierung): Aus R. Fechner: Luftfahrt auf dem Priwall und Pötenitz. Norderstedt 2020. S. 153.

Legende: 1 Bollwerk (Kai), 2 Flugzeughallen und Rüsthallen, 3 Liegeplatz für Flugsicherungsboote, 4 Bootswerft, 5, Offiziershäuser, 6 Kasernen, 7 Wirtschaftsgebäude, 8 Appellplatz, 9 Flugleitung, 10 Slipanlage, 11 Bauleitung, 12 Fahrbereitschaft, 13 Rüsthalle 5 und 4, 14 Flugzeugwerft, 15 Schießstände, 16 Volkstorfer Mühle, 17 Rüsthalle, 18 Kompensierscheibe, 19 Stabsgebäude, 20 Kameradschaftsgebäude, 21 Flugzeughangars und Lagerhallen, 22 Energiezentrale, 23 Versorgungsgebäude für Eisenbahn, 24 Nordtor mit Gedenkstein.

Der Hauptteil des Personals kam von Lübeck aus über Schönberg und Dassow mit dem Zug. Die Reichsbahn rechnete damit, dass pro Monat etwa 24 000 Personen- und Güterzüge nach bzw. von Pötenitz verkehren würden. Deutlich weniger Personen nahmen den Weg über Travemünde per Fähre über den Priwall. Denn mit dem 1. Sept. 1939, dem Beginn des Zweiten Weltkrieges, wurde dieser für 4 Wochen zur Festung erklärt. An der Priwallfähre und an der Grenze zu Mecklenburg wurden nun militärische Posten eingesetzt. Wer über diesen Weg zum Luftzeugamt Pötenitz wollte, wurde von Hitlerjungen begleitet. Auch nach Ablauf der vier Wochen blieb der Priwall und auch das Luftzeugamt Pötenitz militärisches Sperrgebiet.¹⁹ Das Personal in Pötenitz umfasste insgesamt etwa 2000 Personen.²⁰ „Darunter sollen 720 Zwangsarbeiter gewesen sein, die in drei Lagern auf dem Priwall untergebracht waren.“²¹

Mit dieser Darstellung wird deutlich, welches Ausmaß die Aktivitäten auf der Fläche des Luftzeugamtes Pötenitz in etwa hatten und dass wahrscheinlich auch Zwangsarbeiter eingesetzt wurden.

Um die Aktivitäten insbesondere der Luftbeobachtung zu entziehen und zu tarnen, wurden auf der gesamten Fläche schnellwachsende Bäumen angepflanzt.²² Diese Pflanzungen könnten die ersten Bäume in das heute dicht bewachsene Gelände des ehemaligen Luftzeugamts Pötenitz gebracht haben.

3.3 Das Ende des Luftzeugamts Pötenitz

Bis April 1945 blieb der Priwall und damit auch das Luftzeugamt Pötenitz von Luftangriffen der West-Alliierten verschont. Das änderte sich im April 1945. Zunächst unternahmen die britischen Spitfires Nachtangriffe, dann jedoch erschienen sie auch tagsüber. Die Schäden hielten sich allerdings in Grenzen und konnten schnell wieder

¹⁹ R. Fechner: Luftfahrt auf dem Priwall und Pötenitz. Books on demand. Norderstedt 2020. S. 145/146, S. Schiffner: Ruinen am Rande. Eisenbahn und Militärgeschichte zwischen Dassower See und Halbinsel Priwall. (Mecklenburger Wege o. Bd.). Grevesmühlen 2001. S. 10

²⁰ R. Fechner: Luftfahrt auf dem Priwall und Pötenitz. S. 146

²¹ Ebenda

S. 146

²² S. Schiffner: Ruinen am Rande. S. 10

behaben werden. Am 5. Mai 1945 jedoch nahmen die Briten das gesamte Gebiet kampflos ein.²³

Aufgrund des Vertrages von Jalta aus dem Jahr 1945 fiel Westmecklenburg in den Einflussbereich der Sowjetunion, der Priwall dagegen wurde Teil der Bundesrepublik Deutschland.²⁴ Sowjetische Truppen besetzen das Gebiet des ehemaligen Luftzeugamts Pötenitz. Sie demontieren zunächst die vorgefundenen Anlagen, die verbliebenen Einrichtungen sprengten sie offenbar im Jahr 1947. Da das Material äußerst widerstandsfähig war, benötigten sie dafür etwa 6 Monate, einige Hallenkonstruktionen blieben sogar stehen. Die Eisenbahn von Schönberg nach Pötenitz wurde ebenfalls als Reparationsleistung demontiert und nach Osten verschickt. Das übrige Baumaterial aus den Bunkern und anderen Anlagen nutzten offenbar Flüchtlinge zum Häuserbau. Einige Familien nahmen auch die Offiziershäuser in Pötenitz für sich in Anspruch.²⁵

Nach dem Abzug der sowjetischen Truppen übernahm die Nationale Volksarmee der DDR das Gebiet. Die Landschaft zwischen Dassow und Pötenitz wurde zum Teil der DDR-Grenzanlagen, das nur mit Passierschein betreten werden konnte. Das im Nationalsozialismus angelegte Entwässerungssystem des Luftzeugamts Pötenitz wurde nicht mehr gewartet, und nach und nach füllte sich die hier bestehende natürliche Senke mit Grundwasser. Damit entstand ein natürliches Hindernis, dessen Betreten höchst gefährlich war und ist.²⁶

Der Lokalhistoriker S. Schiffner vermerkte für das Jahr 1985: „Auf dem Gelände des früheren Luftwaffenzeugamtes hat sich die Natur längst das einst verlorene Terrain zurückerobert. Ein dichter Wald umgibt die Trümmer, welche die Russen vor Jahrzehnten nicht zu sprengen vermochten. Es ist sehr still in diesem Wald, denn er gehört zur Fünfhundert-Meter-Sperrzone der <<DDR-Staatsgrenze West>>, wie dieses Gebiet im offiziellen Sprachgebrauch genannt wird.“²⁷

²³ H. Wollé (Hrsg.): E-Stelle Travemünde und Tarnewitz. Die Geschichte der Seeflugzeug-Erprobungsstelle Travemünde und der daraus hervorgegangenen E-Stelle für Flugzeugbewaffnung in Tarnewitz. Steinebach-Wörthsee 1975. S. 164/165

²⁴ Ebenda S. 10/11

²⁵ Ebenda S. 145-148

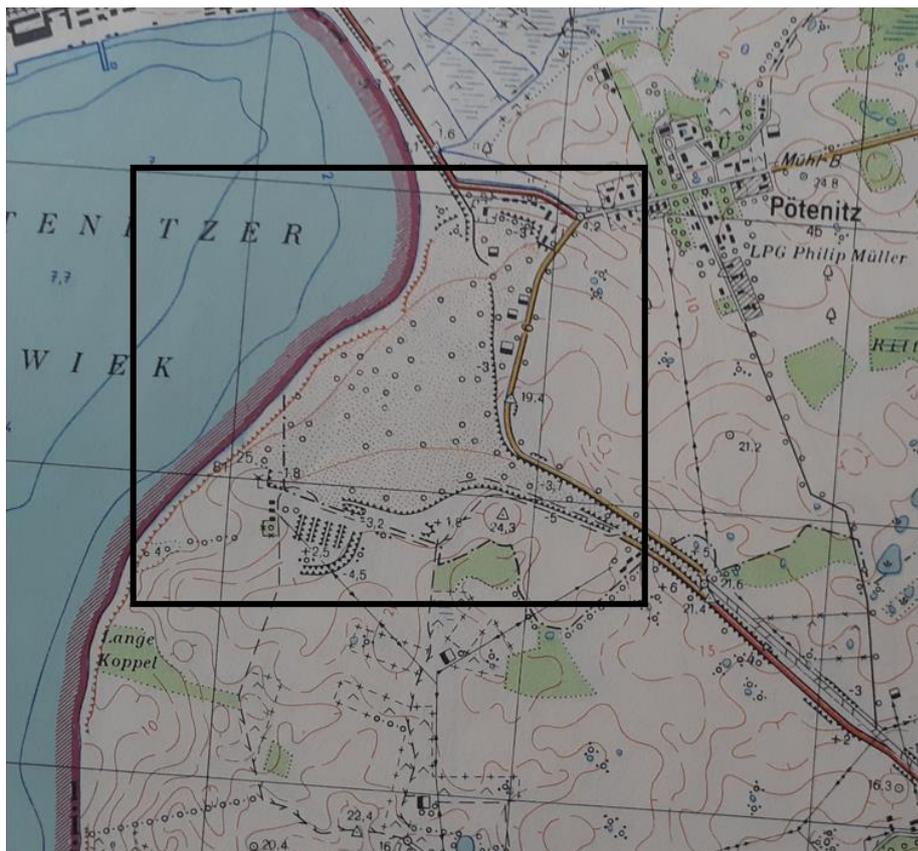
²⁶ Ebenda S. 10

²⁷ Ebenda S. 11

4. Das Gelände des LZA in der Zeit der DDR

Karten im Bundesarchiv Berlin, die aufgrund der Lage des LZA im Grenzstreifen der DDR bis 1989 als geheim galten, sind heute einsehbar. Sie geben einen Eindruck, wie sich die Fläche entwickelte.

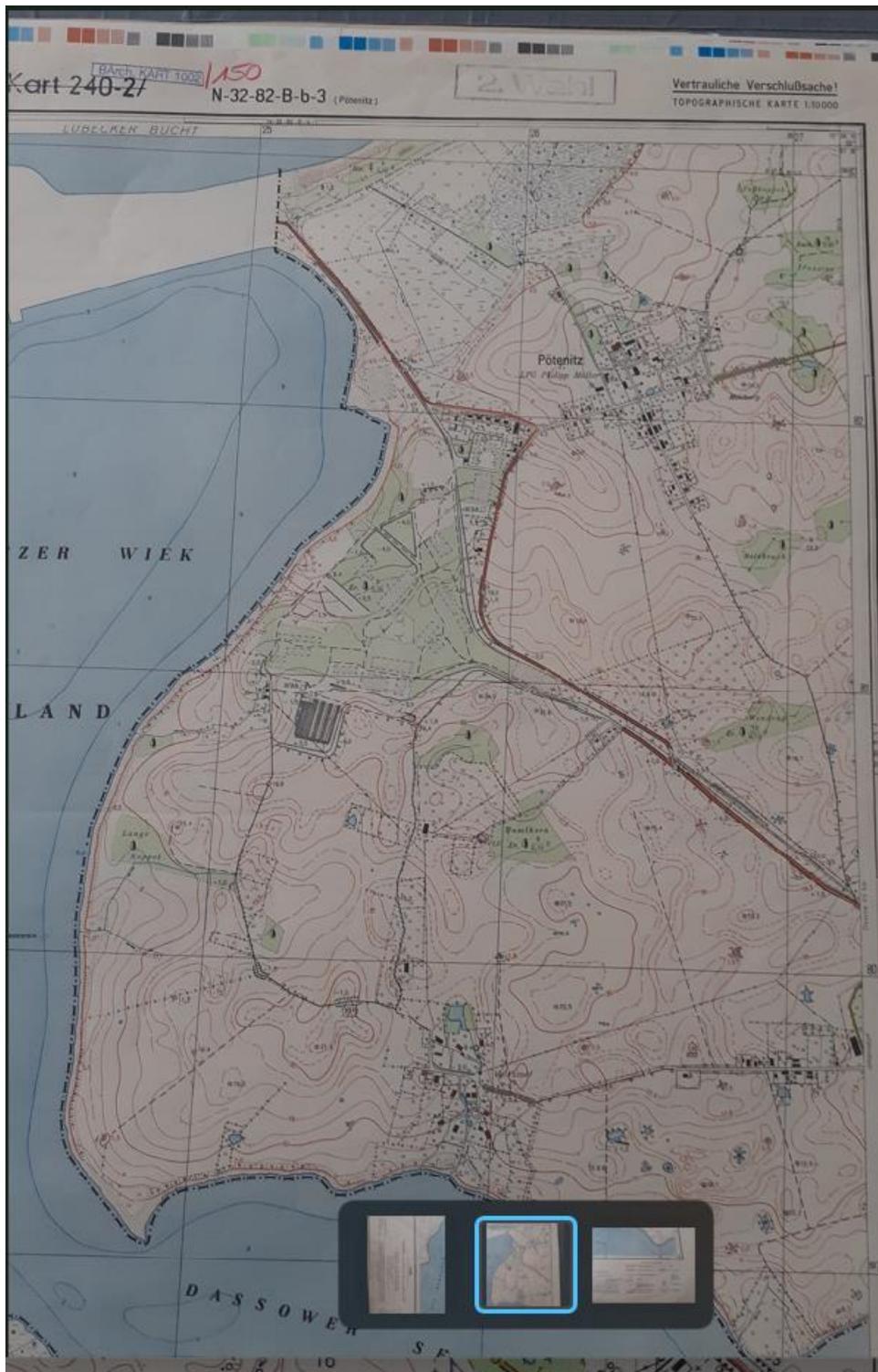
1956 wird das LZA in einer Karte im Maßstab 1:25 000 als von Einzelbäumen bestanden abgebildet, die zwar von Vegetation umgeben sind, doch im Gesamten kein geschlossenes Grün darstellen. Es sind noch viele umschließende Wallanlagen vorhanden. Der Bereich zwischen LZA und der Pötenitzer Wiek ist Offenland. Das Naturschutzgebiet zwischen Priwall und Barendorf mit Harkenbäkniederung ist in keinem Bereich ausgewiesen und das Gebiet des LZA ist nicht andeutungsweise ein Teil davon. Im Süden sind Schießstände erkennbar, die auch in den folgenden Jahrzehnten offenbar militärisch genutzt wurden, da sie immer unbegrünt blieben.²⁸



Der eingefügte Kasten zeigt in etwa die Fläche des LZA.

²⁸ Ministerium für Nationale Verteidigung (Hrsg.): N-32-82-B- b. Stand 1956. Maßstab 1:25 000: In: BARCH Kart/1002/Signatur 7661

Eine sehr genaue Karte im Maßstab 1:10 000 von 1957 zeigt die gesprengten baulichen Überreste des LZA, darunter eine sehr große Ruine ehemaliger Kasernen und Wirtschaftsgebäuden ganz im Norden.²⁹



²⁹ Ministerium des Inneren, Verwaltung, Vermessungs- und Kartenwesen (Hrsg.): N-32-82-B- b-3. Stand 1956. Maßstab 1:10 000. In: BARCH Kart/1002/ Signatur 150

1962, ein Jahr nach dem Mauerbau, scheint sich die Vegetation der Fläche des ehemaligen LZA so entwickelt zu haben, dass sie von den Geographen wie alle anderen, immer schon baumbestandenen Flächen, kartographisch dargestellt wird. Die Ruinen werden in der Karte im Maßstab 1: 10 000 noch deutlich abgebildet. Auch die Verbindung durch Grün zu der sehr großen Ruine ehemaliger Kasernen und Wirtschaftsgebäuden ganz im Norden wird dichter. Dieser Streifen reicht auch bis an die Pötenitzer Wiek, während zwischen ihr und der Hauptfläche des LZA weiterhin Offenland besteht. Bei dieser Karte wird auch zum ersten Mal sehr genau die Bebauung auf dem Priwall, der ja in Westdeutschland lag, wiedergegeben.³⁰



³⁰ Ministerium des Inneren, Verwaltung, Vermessungs- und Kartenwesen (Hrsg.): N-32-82-B- b-3. Stand 1962. Maßstab 1:10 000. In: BARCH Kart/1002/ Signatur 151

In einer überlieferten Karte von 1963 ist auffallend, dass zum ersten Mal der Deipsee als Naturschutzgebiet gekennzeichnet wird. Das betrifft aber nicht die Harkenbäkniederung, den Ostseestrand oder die ehemalige Anlage des LZA in Pötenitz.³¹



1976 setzte sich offenbar die Vegetation immer stärker durch. Immer mehr Verbindungen zwischen der Fläche des ehemaligen LZA und dem Uferbereich der Pötenitzer Wiek werden auf einer entsprechenden Karte deutlich, auch wenn das noch

³¹ Ministerium für Nationale Verteidigung, Topographischer Dienst. (Hrsg.): N-32-82-B- b. Stand 1963. Maßstab: 1:25 000. In: BARCH Kart/1002/ Signatur 7662

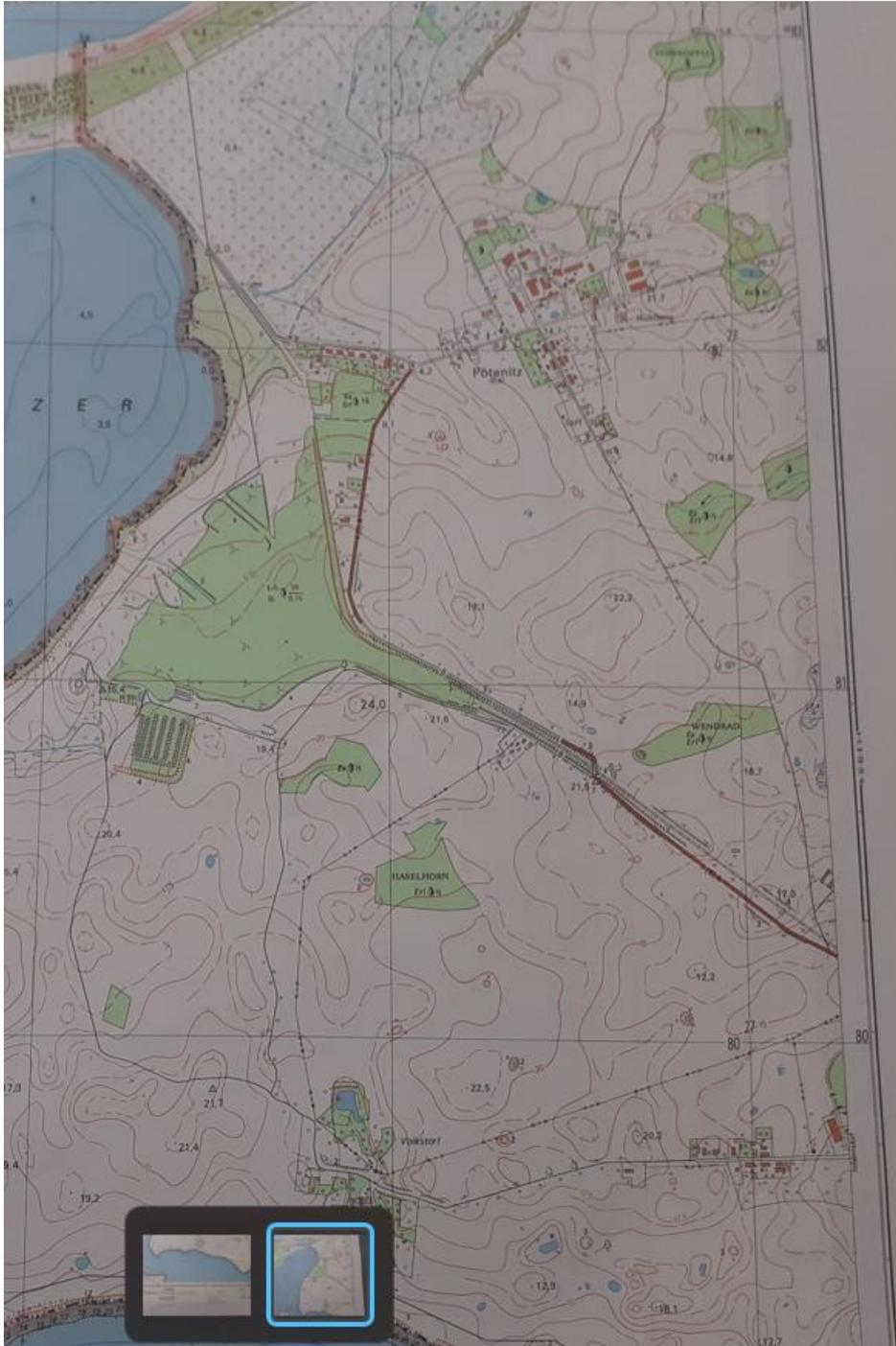
nicht die ganze Fläche betrifft. Es werden auch immer weniger Gebäudereste in der Landschaft sichtbar eingezeichnet.³²



Bis 1987 erfolgen dann aber Eingriffe, die wieder die Offenlandschaft zwischen der Fläche des ehemaligen LZA und dem Uferbereich der Pötenitzer Wiek herstellen. Nur der Bereich der sehr großen Ruine ehemaliger Kasernen und Wirtschaftsgebäuden ganz im Norden, die aber kartographisch nicht mehr dargestellt wird, reicht bis an das

³² Ministerium für Nationale Verteidigung, Militärtopographischer Dienst (Hrsg.): N-32-82-B-b. Stand 1976. Maßstab: 1:25 000. In: BARCH Kart/1002/ Signatur 7663

Wasser. Und auch der bisher immer freigehaltene Schießstand im Süden wird grün profiliert.³³



Insgesamt stellt sich anhand des Kartenmaterials die Entwicklung der Fläche des ehemaligen LZA folgendermaßen dar: Während in der Zeit der Weimarer Republik die

³³ Ministerium für Nationale Verteidigung, Militärtopographischer Dienst (Hrsg.): N-32-82-B- b-3. Stand 1987. Maßstab: 1:10 000. In. BARCH Kart/1002/ Signatur 152

Fläche offenbar agrarisch genutzt wurde, wurden ab 1936 im Zuge der Bebauung bereits Bäume und Grün zur Tarnung der Anlagen angepflanzt. Nach 1945 erfolgte die Sprengung der Gebäude durch die Sowjetische Armee. Bis Mitte der 1950er Jahre entwickelte sich auf der ganzen Fläche zwischen den Ruinen aus Gebäuden, Wallanlagen, Bäumen usw. Vegetation, die aber noch nicht geschlossen war. Der Bereich zwischen LZA und der Pötenitzer Wiek blieb Offenland. Die im Süden gelegenen Schießstände wurden bis in die 1980er Jahre weiterhin genutzt.

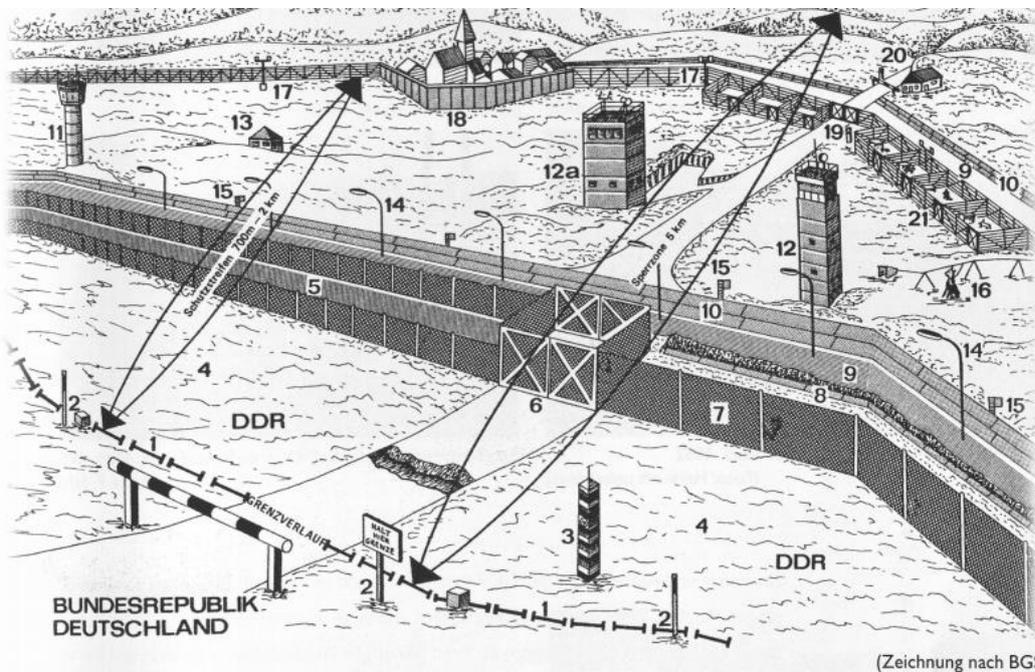
Bis Anfang der 1960er Jahre schien die Vegetation deutlich voranzuschreiten. Es entwickelte sich eine Verbindung durch Grün zu der sehr großen Ruine ehemaliger Kasernen und Wirtschaftsgebäuden ganz im Norden, die bis an die Pötenitzer Wiek reichte. Die Hauptfläche der LZA dagegen wurde durch einen Offenland vom Uferbereich getrennt, wahrscheinlich aufgrund der deutsch-deutschen Grenze. Weitere 10 Jahre später wurden die Ruinen des LZA immer mehr durch die Vegetation verdeckt. Sie erreichte auch hier die Pötenitzer Wiek. Bis Mitte der 1980er Jahre wurde dies wieder korrigiert. Der bisher immer freigehaltene Schießstand im Süden scheint dagegen kurz vor der Wiedervereinigung 1989/1990 kaum mehr genutzt worden zu sein.

4.1 Pötenitz in einem der meist genutzten Fluchtkorridore aus der DDR?

Pötenitz liegt nahe der Trave, der Pötenitzer Wiek und dem etwas südlicheren liegender Dassower See. Damit war das Gebiet aus Sicht der DDR-Grenztruppen ein sehr sensibler Bereich. Denn Jahrhunderte lang hatten sich die Herzöge von Mecklenburg mit der besonders im Mittelalter mächtigen Hansestadt Lübeck um die Grenzen ihres Einflusses gestritten. Letztendlich siegten die Bürger und brachten den Priwall, den Dassower See und die Pötenitzer Wiek in ihren Besitz. Ihre Rechte endeten erst am östlichen Flaschenhals des Priwalls und ebenfalls am östlichen Ufer der genannten Seen. Das wurde auch in der Konferenz von London im Protokoll vom 12. September 1944 berücksichtigt wie auch in den Folgekonferenzen von Jalta und Potsdam.³⁴ Nach einem sehr konkreten Vertrag zwischen Großbritannien und der

³⁴ <https://www.berliner-mauer.de/grundsteinlegung-1-sept-1939/exkurs-alliierte-konferenzen/londoner-protokoll>. Download 28.2.2023, K. Karls: Es war einmal eine Grenze. Das Entstehen und Vergehen der deutsch-deutschen Grenze vom Priwall bis zur Elbe. Banzkow 2014. S. 15

Sowjetunion am 13.11.1945 auf Schloss Gadebusch in Mecklenburg-Vorpommern wurde die Grenze in ihrem Verlauf konkret beschlossen. Die Bevölkerung konnte sich vor Ort entscheiden, ob sie in der Ostzone verbleiben wollte. Am 27.5.1952 wurde diese Möglichkeit insofern eingeschränkt, als nun ein Grenzzaun entlang der Westgrenze der DDR entstand. Die Sperrzone war fünf km breit. Sie war nur nach vorher begründetem und genehmigtem Antrag, der sechs Wochen vor Antritt der Reise bei der Volkspolizei gestellt werden musste, betretbar. Besucht werden durften nur Verwandte ersten Grades. Passierscheine gab es für berufliche Tätigkeit wie Busfahrern oder Lieferfirmen. Die äußerst westliche Schutzzone von 500 Metern konnte nur unter scharfen Auflagen betreten werden.³⁵



Erläuterungen

- | | |
|--|--|
| 1 Grenzverlauf mit Grenzsteinen | 11 Beton-Beobachtungsturm (BT 11) |
| 2 Grenzhinweisschild bzw. -pfahl unmittelbar vor dem Grenzverlauf | 12 Beton-Beobachtungsturm (2 x 2 m) |
| 3 DDR-Grenzsäule (ca. 1,8 m hoch, schwarz-rot-gold mit DDR-Emblem) | 12a Beton-Beobachtungsturm (4 x 4 m mit Führungsstelle) |
| 4 Abgeholzter und geräumter Geländestreifen | 13 Beobachtungsbunker |
| 5 Zweireihiger Metallgitterzaun (ca. 2,4 m hoch, Zwischenraum teilweise vermint) | 14 Lichtsperre |
| 6 Durchlaß im Metallgitterzaun | 15 Anschlußsäule für das erdverkabelte Grenzmeldenetz |
| 7 Einreihiger Metallgitterzaun (ca. 3,2 m hoch) | 16 Hundelaufanlage |
| 8 Kfz-Sperrgraben (mit Betonplatten befestigt) | 17 Schutzstreifenzaun mit elektrischen und akustischen Signalanlagen |
| 9 ca. 6 m breiter Kontrollstreifen (Spurensicherungsstreifen) | 18 Betonsperrmauer/Sichtblende |
| 10 Kolonnenweg mit Fahrspurplatten (Lochbeton) | 19 Durchlaß im Schutzstreifenzaun mit Torteleson |
| | 20 Kontrollpassierpunkt |
| | 21 Hundefreilaufanlage |

³⁵ K. Karls: Es war einmal eine Grenze. S. 15, 25/26

Modellhafte Darstellung der DDR-Grenzanlagen. Viele Elemente sind auch für Pötenitz nachgewiesen wie die Sichtmauern oder Betonbeobachtungstürme. Quelle: H. Gundlach, W. Schlicht: Die Grenzüberwachung der DDR. Beschreibung der Grenzanlagen und des Überwachungssystems mit Bilddokumentation. Bad Sachsa 2006. S. 5

Des Weiteren wurden im Namen der Aktion mit dem herabsetzenden Namen „Ungeziefer“, die wohl davon ausging, dass z. B. an der Ostseeküste besonders Kader aus den NS-Organisationen ihre Heimstatt hatten, Umsiedlungen von Tausenden Menschen aus dem Sperrgebiet durchgeführt. Die Staatssicherheit war für die Planung zuständig, die Volkspolizei setzte sie um.³⁶

Die gesamte Ostseeküste wurde enteignet, vor allem Hotel- und Pensionsbesitzer von Priwall bis Rügen. Etwa 400 Hotels und 1. 990 Gaststätten gingen nun über in das Eigentum der Volkspolizei, des FDGB und der Grenztruppen.³⁷

1946 war bereits eine Grenzpolizei gegründet worden, die bis 1950 auf etwa 50. 000 Mann, darunter 6. 000 Berufssoldaten, anwuchs. Sie bewachte die Grenze bis Mitte der 1980er Jahre zusammen mit sowjetischen Soldaten. Ab 1961 unterstand das „Kommando Grenze“ der Nationalen Volksarmee (NVA). Anfang der 1970er Jahre wurde es wiederum aus der Armee offiziell ausgelagert, um geringere Angaben über das Militär in den internationalen Abrüstungsverhandlungen anführen zu können.³⁸ Die Grenzanlagen bestanden vor 1961 zunächst nur aus Stacheldraht und 100 Meter breiten Sicht- und Schussfeldern. Nach dem 13. August 1961, dem „Mauerbau“, wurden sie systematisch ausgebaut. Im Jahr 1966 z. B. durch Kfz-Sperrgräben und einen Metallgitterzaun von 3,20 m Höhe. Ab 1969 folgten Betonwachtürme, 1970 Selbstschussanlagen, die aber 1984 wieder abgebaut wurden. Ebenso wurden bis 1985 bestehende Bodenminenfelder beseitigt. Des Weiteren entstanden nach 1980 Signalzäune, doppelte Schutzstreifenzäune und neue Führungstürme. Seit 1961 galt der Schießbefehl.³⁹

Die massiven Grenzanlagen in Pötenitz lässt die Zahl der Fluchten in die BRD an diesem Abschnitt als sehr gering erscheinen. Nach Auskunft von Einheimischen

³⁶ Ebenda S. 25/26

³⁷ Ebenda S. 25

³⁸ Ebenda S. 37

³⁹ Ebenda S. 28, 34

fürten sie dazu, dass eher die nicht weit entfernte Ostsee für den Grenzübertritt in Betracht gezogen wurde.⁴⁰

Im 1. Halbjahr 1990 erfolgte wie überall in Mecklenburg auch in Pötenitz der Abbau der Grenzanlagen.⁴¹ Seit dem Jahr 2000 ist das Gebiet durch eine Naturschutzgebietsverordnung des Landes Mecklenburg-Vorpommern geschützt und darf auf den ausgewiesenen Wegen betreten werden. Heute ist das Gelände des ehemaligen Luftzeugamtes zudem Teil der "Naturerbefläche Bund" im "Nationales Naturerbe" und aufgrund der fortschreitenden Sukzession fast vollständig bewaldet. Ziel des Nationalen Naturerbe ist es, dass der Wald sich ohne den Einfluss des Menschen als Naturwald entwickeln kann.

⁴⁰ Aussage einer Zeitzeugin im Workshop im Naturfreundehaus Priwall am 30.3.2023

⁴¹ K. Karls: Es war einmal eine Grenze. S. 15, 25/26

5. Quellennachweis

Archivquellen

An die Bauleitung Fliegergruppe (Z.A) Pötenitz bei Travemünde. Berlin-Dahlem, den 13. März (Lenzing) 1937. Gutachten über die landwirtschaftliche Abwasserverwertung der Flugplatzanlage Pötenitz bei Travemünde. Erstattet im Auftrage der Gauleitung Fliegergruppe (Z.A) Pötenitz mit Schreiben vom 26. Januar 1937. In: Landesanstalt für Wasser-, Boden und Lufthygiene. Flugplatz (Fliegergruppe Z.A) Pötenitz. Kreis Schönberg, Mecklenburg. In: Bundesarchiv R/154/9817. Bd. 1. 1937. S. 1-5

Literatur

L. Bauer (Hrsg.): Naturschutzgebiete der Bezirke Rostock, Schwerin und Neubrandenburg. (Handbuch der Naturschutzgebiete der Deutschen Demokratischen Republik Bd. 1). Leipzig, Berlin, Jena 1972

R. Fechner: Luftfahrt auf dem Priwall und Pötenitz. Books on demand. Norderstedt 2020

K. Karls: Es war einmal eine Grenze. Das Entstehen und Vergehen der deutsch-deutschen Grenze vom Priwall bis zur Elbe. Banzkow 2014

Landschaftsschutz in den Kreisen Parchim und Schönberg. Nachrichtenblatt für Naturschutz, Jg. 15 (1938), Nr. 5. S. 96

Naturschutzstelle der Stadt Rostock unter Mitwirkung der Landesstelle für Naturschutz in Mecklenburg (Hrsg.): Was der Mecklenburger Heimatfreund vom Naturschutz wissen muss. Erläuterungen zur Naturschutzverordnung vom 18. März 1936 und zum Reichsjagdgesetz vom 3. Juli 1934. O. O. 1937. (Anhang)

Oberforstmeister a. D. von Arnswaldt, Schwerin: Naturschutz in Mecklenburg. Beiträge zur Heimatkunde Nr. 9). (1938). Wismar 1938

Polizeiverordnung vom 1. Juli 1941 zur Ergänzung der Polizeiverordnung vom 8. April 1940 in der Fassung der Polizeiverordnung vom 12. November 1940 über die im Lande Mecklenburg eingesetzten Zivilarbeiter und =arbeiterinnen polnischen Volkstums. In: Staatsministerium von Mecklenburg, Abt. Inneres (Hrsg.): Regierungsblatt für Mecklenburg. Jahrgang 1941. Nr. 26. Schwerin, Donnerstag den 3. Juli 1941. S. 144

S. Schiffner: Ruinen am Rande. Eisenbahn und Militärgeschichte zwischen Dassower See und Halbinsel Priwall. (Mecklenburger Wege o. Bd.). Grevesmühlen 2001

Umweltministerium Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.): Die Naturschutzgebiete in Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin 2003

Wollé (Hrsg.): E-Stelle Travemünde und Tarnowitz. Die Geschichte der Seeflugzeug-Erprobungsstelle Travemünde und der daraus hervorgegangenen E-Stelle für Flugzeugbewaffnung in Tarnowitz. Steinebach-Wörthsee 1975

Karten

Ministerium für Nationale Verteidigung (Hrsg.): N-32-82-B- b. Stand 1956. Maßstab 1:25 000: In: BARCH Kart/1002/Signatur 7661

Ministerium für Nationale Verteidigung, Topographischer Dienst. (Hrsg.): N-32-82-B- b. Stand 1963. Maßstab 1:25 000: In: BARCH Kart/1002/Signatur 7662

Ministerium des Inneren, Verwaltung, Vermessungs- und Kartenwesen (Hrsg.): N-32-82-B- b-3. Stand 1956. Maßstab 1:10 000. In: BARCH Kart/1002/ Signatur 150

Ministerium des Inneren, Verwaltung, Vermessungs- und Kartenwesen (Hrsg.): N-32-82-B- b-3. Stand 1962. Maßstab 1:10 000. In: BARCH Kart/1002/ Signatur 151

Ministerium für Nationale Verteidigung, Topographischer Dienst. (Hrsg.): N-32-82-B- b. Stand 1963. Maßstab: 1:25 000. In: BARCH Kart/1002/ Signatur 7662

Ministerium für Nationale Verteidigung, Militärtopographischer Dienst (Hrsg.): N-32-82-B-b. Stand 1976. Maßstab: 1:25 000. In: BARCH Kart/1002/ Signatur 7663

Ministerium für Nationale Verteidigung, Militärtopographischer Dienst (Hrsg.): N-32-82-B- b-3. Stand 1987. Maßstab: 1:10 000. In. BARCH Kart/1002/ Signatur 152

Verlag Paul Christiansen Wolgast (Hrsg.): Handkarte von Lübeck. Maßstab 1:100 000 in Fünffarbdruck. Wolgast 1921

Internet

<https://www.landesrecht-mv.de/bsmv/document/jlr-K%C3%BCstenzwPriNatSchGVMVrahmen>. Download 19.2.2023

<https://www.berliner-mauer.de/grundsteinlegung-1-sept-1939/exkurs-alliierte-konferenzen/londoner-protokoll>. Download 28.2.2023