

# Feierliche Umbenennung Jürgen-Schumann-Kaserne







## Sehr geehrte Gäste,

als Standortältester und Kommandeur der Unteroffizierschule der Luftwaffe freue ich mich sehr, dass Sie auf Einladung des Inspektors der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz, am feierlichen Festakt zur Umbenennung unserer Kaserne in Jürgen-Schumann-Kaserne teilnehmen und begrüße Sie dazu sehr herzlich.

Mit diesem Festakt endet ein langer Prozess, der zum Ziel hatte, einen sinnstiftenden Namen für unsere Kaserne zu finden. Ich bin der festen Überzeugung, dass wir mit Jürgen Schumann einen Namenspaten bekommen, der dieses Kriterium in herausragender Weise erfüllt!

Auf den folgenden Seiten dieser Broschüre finden Sie einige vertiefende Informationen zum Prozess der Namensfindung und zu unserem zukünftigen Namensgeber, Jürgen Schumann, sowie zu bedeutenden Ereignissen, die im Kontext dazu stehen.

Zudem beinhaltet die Broschüre den Programmablauf des Festaktes.

Herzlichst,

Ihr

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

Thomas Berger  
Oberst

# Inhalt

Seite 3	Begrüßung
Seite 4	Inhaltsverzeichnis
Seite 5	Appellablauf
Seite 6	Der Weg zum neuen Namen
Seite 8	Jürgen Schumann, Ein Vorbild
Seite 10	Lebensweg und militärische Verwendungen
Seite 13	Die Entführung
Seite 15	Die „Landshut“
Seite 17	Der „Deutsche Herbst“
Seite 19	Danksagung

## Ablauf Umbenennungsappell

- bis 12:55 Uhr **Antreten, Einnahme der Plätze**
- 13:00 Uhr **Beginn des Appells**  
mit Meldung an Herrn Inspekteur der Luftwaffe,  
Generalleutnant Ingo Gerhartz,  
durch Leiter Schulstab USLw, Oberst Uwe Roth
- Abschreiten der Front**  
durch Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz,  
und Standortältesten / Kommandeur USLw, Oberst Thomas Berger  
Musikstück: „Preußischer Präsentiermarsch“
- ca. 13:05 **Ansprache Standortältester / Kommandeur USLw,**  
Oberst Thomas Berger
- ca. 13:15 **Musikstück**  
„Marsch des Soldaten Robert Bruce“
- ca. 13:20 **Ansprache Inspekteur der Luftwaffe,**  
Generalleutnant Ingo Gerhartz
- ca. 13:35 **Musikstück**  
„Fliegermarsch“  
**anschließend Enthüllung neues Kasernenschild**  
**durch Frau Schumann und eine/n Lehrgangsteilnehmer/in**  
Musikstück: „Es wird im Leben mehr genommen als gegeben“,  
Joseph Schmidt
- ca. 13:45 **Ansprache Lehrgangsteilnehmer/in**
- ca. 13:50 **Schleswig-Holstein Lied / Nationalhymne**
- ca. 13:55 **Abmeldung des Appells** an Inspekteur der Luftwaffe,  
Generalleutnant Ingo Gerhartz,  
durch Leiter Schulstab USLw, Oberst Uwe Roth
- ca. 14:00 **Ende des Appells**
- anschließend: **Empfang für geladene Gäste**

## Der Weg zum neuen Namen

Oberstabsfeldwebel Michael Schmidt

Der bisherige Namensgeber, Hauptmann Hans-Joachim Marseille (1919-1942), gilt im In- und Ausland als einer der erfolgreichsten Jagdflieger der Luftfahrtgeschichte. Somit erfüllte er die Bedingungen der in den siebziger Jahren geltenden Vorschrift für die Benennung von Kasernen, nach der Liegenschaften der Bundeswehr „nach Persönlichkeiten benannt werden (können), die in Haltung und Leistung beispielhaft waren“ (Traditionserlass 1965). Dem Antrag auf Umbenennung des Fliegerhorstes Uetersen in Marseille-Kaserne wurde am 25. Oktober 1974 durch den damaligen Bundesminister der Verteidigung, Georg Leber, zugestimmt. Der feierliche Akt erfolgte am 24. Oktober 1975.

### Neues Verständnis

Heutigen Ansprüchen genügt eine solche, nur auf militärische Erfolge ausgerichtete Bewertung, jedoch nicht mehr. Marseille war als Jagdflieger des Zweiten Weltkriegs in einen „Angriffs- und Vernichtungskrieg, ein vom nationalsozialistischen Deutschland verschuldetes Verbrechen“ (Beschluss des Deutschen Bundestages vom 15.5.1997), verstrickt. Damit kommt er nach heutigem Traditionsverständnis nicht länger als Namensgeber einer Kaserne der Bundeswehr in Betracht.



Mit der Neufassung des Erlasses „Die Tradition der Bundeswehr“ (2018) und der Allgemeinen Regelung „Traditionspflege in der Luftwaffe“ (2020) waren die Nutzer der Liegenschaft aufgerufen, einen neuen Namen zu finden, der die eigene Geschichte seit 1956 als zentralen Bezugspunkt der Traditionspflege in der Luftwaffe symbolisiert. Der damalige Kommandeur, Oberst Michael Skamel, setzte dafür eine Arbeitsgruppe ein. Diese Arbeitsgruppe, unter Leitung des damaligen Kommandeurs der I. Lehrgruppe, Oberstleutnant Felix Leendertz, sollte einen Namensvorschlag zur Umbenennung der Kaserne identifizieren.

Bereits im September 2020 hatte die Arbeitsgruppe, durch Vorschläge des Personals der sich in der Kaserne befindlichen Dienststellen und aus der Öffentlichkeit, zahlreiche Namensvorschläge gesammelt. Nun begann die eigentliche Herausforderung für die Arbeitsgruppe.

---

### Kriterienfindung

---

Auf der Grundlage des Traditionserlasses der Bundeswehr und der Bereichsvorschrift „Traditionspflege in der Luftwaffe“, mussten nachvollziehbare und transparente Kriterien entwickelt werden, anhand derer man die Vorschläge einordnen, prüfen und sortieren konnte. So wurden herausragende Einzeltaten, die gesellschaftliche Leistung, der Bezug zur Luftwaffe seit ihrer Gründung 1956 und zum Standort sowie die erwartete Wirkung nach innen und außen als Kriterien herangezogen. Hinzu kam die Vorgabe, möglichst einen Kasernennamen mit Personenbezug zu finden.

Am Ende des spannenden und transparenten Prozesses billigte die Bundesministerin der Verteidigung, Annegret Kramp-Karrenbauer, am 02. August 2021 den neuen Namen der Kaserne, „Jürgen-Schumann-Kaserne“.

---

### Neuer Umgang

---

Hauptmann Hans-Joachim Marseille wird in der Jürgen-Schumann-Kaserne jedoch, nicht zur „Persona non grata“. Er wird weiterhin als ein Beispiel in der historisch-politischen Bildung genutzt werden, um den angehenden Vorgesetzten im Rahmen ihrer Lehrgänge die Widersprüche in der Entwicklung des Traditionsverständnisses aufzuzeigen. Das bisherige Kasernenschild und der Gedenkstein werden in einer Ausstellung zusammengefasst und durch eine Stele mit einem erklärenden Text, der den geschichtlichen Kontext abbildet, ergänzt.

## Jürgen Schumann, ein Vorbild

Oberregierungsrat Martin Brehl

**„Mein Mann war kein Held. Als Flugkapitän hatte er die alleinige Verantwortung für seine Passagiere. In dieser Verantwortung hat er gehandelt.“**

(Monika Schumann, 3. Juni 2021)

Jürgen Schumann (1940-1977) trat 1960 in die Luftwaffe ein. In dieser Kaserne in Appen (damalige Bezeichnung: „Fliegerhorst Uetersen“) durchlief er die fliegerische Auswahlschulung. Damit sammelte er auf dem heutigen Flugfeld neben der Kaserne seine ersten fliegerischen Erfahrungen und führte seinen ersten Alleinflug durch. Seine weitere fliegerische Ausbildung führte ihn über mehrere Stationen in die USA. Hier lernte er den Starfighter zu fliegen. Ab 1965 diente er als Einsatzflugzeugführer im Dienstgrad Oberleutnant beim Jagdbombergeschwader 33. Nach dem Ablauf seiner Dienstzeit im Jahr 1968 schied er als Hauptmann der Reserve aus und wechselte zur Lufthansa. Hier flog er zunächst als Co-Pilot die Boeing 707, bevor er im Mai 1977 zum Flugkapitän auf der Boeing 737 ernannt wurde.



### Martyrium

Mit der Entführung der von Jürgen Schumann und dessen Co-Piloten Jürgen Vietor geflogenen „Landshut“ am 13. Oktober 1977 begann für die Menschen an Bord ein Martyrium, das erst in den ersten Minuten des 18. Oktobers mit der Befreiung durch die GSG 9, die Anti-Terroreinheit der Bundespolizei, endete. Vier Terroristen hatten die Maschine während des Fluges von Mallorca nach Frankfurt in ihre Gewalt gebracht und lenkten den Flug mit vorgehaltener Waffe über den Nahen Osten und die Arabische Halbinsel bis ins somalische Mogadischu um.



Jürgen Schumann trug als Flugkapitän in dieser äußerst schwierigen Situation einer Flugzeugentführung die Last der Verantwortung für seine Passagiere und Besatzungsmitglieder. Unter extremen Bedingungen rettete er nicht nur seinem Co-Piloten das Leben, sondern kümmerte sich fürsorglich um die ihm anvertrauten Menschen. Ergab den Sicherheitsbehörden Hinweise, die entscheidend zur erfolgreichen Befreiung der Geiseln beitrugen, die ihm selbst jedoch zum Verhängnis wurden. Die Terroristen wurden auf Schumanns Zusammenarbeit mit den Sicherheitsbehörden aufmerksam und ermordeten ihn am 16. Oktober 1977. Er hinterließ seine Ehefrau und zwei Kinder.

### Zivilcourage

Durch sein außergewöhnliches, verantwortungsorientiertes und fürsorgliches Verhalten im Sinne seiner Passagiere und Besatzungsmitglieder in der Extremsituation einer Entführung und unter Gefahr für sein eigenes Leben, ist Jürgen Schumann ein Vorbild im Sinne der Traditionspflege in der Luftwaffe. Darüber hinaus bietet er als ehemaliger Angehöriger der Luftwaffe

nicht nur den Soldaten der Luftwaffe Orientierung, er ist auch prägendes Beispiel für Verantwortungsbewusstsein, Tapferkeit und Zivilcourage. Das er einen Teil seiner Ausbildung bei uns am Standort absolviert hat, unterstreicht zudem auch die emotionale Nähe zur heutigen Belegschaft dieser Liegenschaft.

### Verantwortung

Oberstleutnant Dr. Heiner Möllers, vom Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr, fasst die Leistung in seinem militärhistorischen Gutachten zu Jürgen Schumann wie folgt zusammen: „Die Einsamkeit in der Verantwortung lastete während der Entführung und bis zu seinem Tod, allein auf Jürgen Schumann. Er konnte sie nicht delegieren, auch nicht an seinen Co-Piloten. Er stellte sich dieser Verantwortung und versuchte, soweit möglich, das Los seiner Passagiere und seiner Besatzung zu verbessern. Dem militärischen Grundsatz, wonach Führung unteilbar ist, ist Jürgen Schumann als Kapitän der »Landshut« mit seiner Haltung gerecht geworden. Er hat dafür mit dem Leben bezahlt.“



## Lebensweg und militärische Verwendungen

### Herkunft und Jugend

Jürgen Schumann ist am 29. April 1940 in Colditz (Landkreis Leipzig) geboren. 1949 verlegte die Familie (mit Mutter und Schwester) ihren Wohnsitz nach Langstadt/Babenhäusen, wo sich der Vater Joachim Schumann nach der Internierung zum Kriegsende aufhielt und eine Anstellung als Lehrer fand (später folgte die Benennung der Schule in Babenhäusen nach ihm). 1960 legte Jürgen Schumann das Abitur ab.

#### Quelle:

Historische Stellungnahme zur Person von Hauptmann a.D. Jürgen Schumann, Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften, Oberstleutnant Dr. Möllers

## Dienstzeit in der Bundeswehr

- 01.04.1960 Eintritt in die Luftwaffe und Grundausbildung beim Luftwaffenausbildungsregiment 1 als Soldat auf Zeit für zunächst sechs Jahre, wegen der längeren Ausbildung zum Flugzeugführer später verlängert auf acht Jahre.
- 01.07.1960 Unterführerlehrgang im neu gegründeten Offizieranwärterbataillon in Fürstenfeldbruck
- 01.10.1960 Beförderung zum Gefreiten
- 01.04.1961 Beförderung zum Fahnenjunker
- 01.04.1961 Beginn der fliegerischen Ausbildung mit dem „Screening“ (fliegerische Vorauswahl) beim Fluganwärterregiment in Appen
- 07/1961 Fliegerische Grundausbildung (Propeller) bei der Flugzeugführerschule A, an den Standorten Mengen und Kaufbeuren auf Harvard T-6, danach Fortsetzung der Ausbildung auf Jet (Lockheed T-33) in der 1. Schülerstaffel der Flugzeugführerschule B in Fürstenfeldbruck
- 01.10.1961 Beförderung zum Fähnrich
- 01.04.1962 Beförderung zum Leutnant
- 11/1962 Unterbrechung der fliegerischen Ausbildung in der Luftwaffe nach Beendigung der Jetausbildung in Deutschland und vor der Verlegung der Jetausbildung in die USA; „Zwischenverwendung“ in Erding
- 06/1963 Versetzung in die USA und Sprachausbildung auf der Lackland Air Force Base/Texas, danach Primary and Basic Training, Williams Air Force Base/Arizona; Schulung auf den Mustern T-37 und T-38 bis Ende August 1964, (Flieger-)Klasse 65-B
- 10/1964 Starfighter-Ausbildung in der (1. deutschen Starfighter-Ausbildungs-) Klasse 65-H auf der Luke Air Force Base/Arizona
- 01.10.1964 Beförderung zum Oberleutnant
- 15.06.1965 Rückkehr nach Deutschland, anschließend „Europäisierung“ an der Waffenschule der Luftwaffe 10 in Jever
- 10/1965 Einsatzflugzeugführer in der 2. Staffel des Jagdbombergeschwaders 33 in Büchel/Eifel
- 31.03.1968 Beförderung zum Hauptmann d.Res. – mit dem Ausscheiden aus der Bundeswehr

## Zivile Tätigkeiten nach dem Ausscheiden aus der Bundeswehr

- 01.04.1968 Eintritt in die Deutsche Lufthansa im Rahmen des 46. Nachwuchsflyerlehrganges
- 01/1969 Co-Pilot der Lufthansa auf Boeing 707
- 20.05.1977 Nach der Kapitänsschulung und der Ernennung zum Kapitän Einsatz als Flugzeugführer auf Boeing 737
- 13.-16.10.1977 Verantwortlicher Kapitän an Bord der Lufthansa-Maschine D-ABCE »Landshut«
- 16.10.1977 Ermordung im Mittelgang der »Landshut« vor den Augen der Passagiere und Besatzung
- 21.10.1977 Beisetzung in Babenhausen



## Die Entführung

Oberstabsfeldwebel Michael Schmidt

Es hätte ein ganz normaler Linienflug werden sollen: LH181, am 13. Oktober 1977 um 12.14 Uhr von Palma de Mallorca nach Frankfurt. Im letzten Moment kommen noch vier Passagiere, zwei Männer und zwei Frauen, an Bord. Im Handgepäck haben sie einen Kosmetikkoffer und ein Kofferradio. Wie sich später herausstellen sollte, sind darin Waffen und Handgranaten versteckt. Etwa 30 Minuten nach dem Start wird das Essen für die Passagiere serviert. Der Moment, in dem alle das Tablett vor sich haben und dadurch nahezu unbeweglich sind, ist der Moment in dem die Entführer die Boeing 737-200 mit 86 Passagieren und fünf Besatzungsmitgliedern in ihre Gewalt bringen. Es beginnt ein beispielloser Irrflug.

### Erpressung

„Captain Mahmut“, „die Kleine“, „die Dicke“, „der Junge“, so werden die Entführer heimlich von der Crew genannt. Man hat ja keine Namen, abgesehen dem von „Captain Mahmut“, wie er sich selbst nennt. Die radikale PLO-Fraktion (Palestine Liberation Organization, Palästinensische Befreiungsorganisation) will mit der Entführung der „Landshut“ die Entführung des damaligen Arbeitgeberpräsidenten Hanns Martin Schleyer durch die terroristische Vereinigung der Roten-Armee-Fraktion (RAF) unterstützen. Es werden 15 Millionen Dollargefordert,

zudem sollen die Deutschen Behörden gezwungen werden, inhaftierte Terroristen der RAF zu entlassen. Aus türkischer Haft sollen zwei weitere Gesinnungsgenossen freigesetzt werden. Sie drohen das Flugzeug in die Luft zu sprengen, sollten die Forderungen nicht erfüllt werden.

### Irrflug

Nach der Kaperung der Maschine befiehlt „Captain Mahmut“ den Kurswechsel nach Rom, wo das Flugzeug aufgetankt wird und bald darauf Richtung Larnaka/Zypern abhebt. Kurz vor 22.00 Uhr geht der Flug von dort aus weiter. Die „Landshut“ landet vier Stunden später in Bahrain. Auf der Strecke dorthin versagen die Airports Beirut, Damaskus, Bagdad und Kuwait eine Landeerlaubnis, die Regierungen dieser Länder wollen nichts mit der Entführung zu tun haben. Von Bahrain geht der Flug noch in der Nacht weiter nach Dubai, wo es aufgrund des Treibstoffmangels an Bord der Maschine zu dramatischen Szenen kommt. Der Strom fällt aus, damit auch die Klimaanlage. In der Kabine kommt es zu Temperaturen von über 50 Grad Celsius. Erst als die Notbatterie leer ist, erlaubt „Captain Mahmut“ eine Stromversorgung über eine Ground Power Unit, da er nicht mehr über Funk mit dem Tower kommunizieren kann.

## Im Jemen

Mittlerweile schreibt man den 16. Oktober 1977, die Landshut ist bereits den dritten Tag in der Gewalt der Entführer. Die Behörden Dubais verweigern eine Betankung des Flugzeuges. Erst als die Entführer mit der Ermordung einer Geisel drohen, gibt man nach. Am Mittag hebt das Flugzeug mit dem Rufzeichen D-ABCE wieder ab und nimmt Kurs auf Aden im Jemen. Hier haben die Behörden die Landebahn blockiert. Aufgrund des erneuten Kraftstoffmangels landet die Crew das Flugzeug auf einer unbefestigten Sandpiste. Jürgen Schumann darf das Flugzeug verlassen, um das Fahrwerk der „Landshut“ zu prüfen. Von Bord aus ist er dabei nicht zu sehen. Erst nach etwa einer Stunde kehrt er in die Maschine zurück. Zwischenzeitlich versuchte er die Behörden zum Einschreiten zu bewegen, erfolglos. Als er zurück an Bord kommt, wird Jürgen Schumann durch den Anführer „Captain Mahmut“ im Mittelgang der „Landshut“, vor den Augen der Passagiere, ermordet.

## Feuerzauber

Co-Pilot Vietor muss das Flugzeug nach erneuter Betankung nun allein nach Mogadischu fliegen. Am frühen Morgen des 17. Oktober wird der Flugplatz erreicht. Die Entführer übergeben die Leiche Schumanns über eine Notrutsche an die somalischen Behörden, übergießen die Geiseln, „damit sie besser brennen“, mit Alkohol und drohen das Flugzeug bei Nichterfüllung der Forderung nach Freilassung der RAF-Mitglieder, in die Luft zu sprengen. Die Bundesregierung geht zum Schein auf die Forderungen ein und verschafft damit der GSG 9 die nötige Zeit, um die Befreiung der Geiseln vorzubereiten. Kurz nach Mitternacht, am 18. Oktober 1977, macht sie der Entführung mit der Erstürmung der „Landshut“ ein Ende. Drei der Entführer werden dabei erschossen. „Die Dicke“, Souhaila Andrawes, überlebt die Befreiung schwerverletzt.



Bild:  
„Die Geiseln werden durch die  
GSG9 aus der Landshut befreit“

## Die „Landshut“

Oberstabsfeldwebel Michael Schmidt



38 Jahre dauerte das Arbeitsleben der Boeing 737-200 mit der Baunummer 20254. Es waren bewegte Jahre. Im Januar 1970 wurde sie fabrikneu von der Firma Boeing an die Lufthansa übergeben. Ein halbes Jahr lang flog das Flugzeug, Rufzeichen D-ABCE, ohne Patennamen. Im August 1970 schließlich erhielt sie auf dem Flughafen Münchenden Namen „Landshut“.

Ihre schlimmste Zeit dürfte die Maschine wohl vom 13. bis zum 18. Oktober 1977 erlebt haben. Palästinensische Entführer brachten das Flugzeug mit 92 Menschen an Bord in ihre Gewalt. Sie erlebten während eines Irrfluges von Mallorca bis nach Mogadischu viel Hitze,

Gestank, Dreck, aber vor allen Dingen Angst, Gewalt, Morddrohungen und Tod. Flugkapitän Jürgen Schumann musste sein Leben lassen, er wurde von den Entführern ermordet. Die GSG 9 beendete die Entführung schließlich in der Nacht zum 18. Oktober mit der Operation „Feuerzauber“.

---

### Kampfspuren

Das Flugzeug übersteht die Entführung mit einigen Blessuren, noch in Somalia wird es gereinigt und wieder flugtauglich gemacht, um nach Deutschland verlegen zu können. Hier werden die materiellen Spuren der Entführung beseitigt.

Eine Granatenexplosion sprengte ein Loch in den Zwischenboden, die Toilettentür ist durchsiebt mit Einschusslöchern, wie auch einige Längsträger und Sitze. Die hintere Kücheneinheit wurde stark beschädigt. Alle Schäden konnten behoben werden. Anschließend wird das Flugzeug bis 1985 weiter im Linienbetrieb der Lufthansa eingesetzt, bevor es im September 1985 an die Presidential Airways/USA verkauft wird. Acht weitere Besitzer folgen, vermutlich ab 1995 wird die „Landshut“ als reines Frachtflugzeug genutzt. 2008 wird sie ausgemustert und am Rande des Flugplatzes in Fortaleza/Brasilien abgestellt und sich selbst überlassen.

---

## Heimkehr

Im Februar 2017 erfährt der damalige Bundesaußenminister, Sigmar Gabriel, vom Schicksal der „Landshut“. Er erinnert sich an die Bilder der Entführung und der Befreiung durch die GSG 9, die er als „bis heute lebendiges Symbol unserer wehrhaften Demokratie und einer freien Gesellschaft, die sich von Angst und Terror nicht unterkriegen lässt,“ bezeichnet. „Die „Landshut“ habe es verdient, in Deutschland eine letzte und würdige Heimat zu finden,“ ist er sich zusammen mit der Beauftragten der Bundesregierung für Bildung und Wissenschaft, Monika Grütters, einig. Im August 2017 beginnt ein Expertenteam der „Lufthansa Technik“, im Auftrag des Außenministeriums, mit der Demontage des Flugzeuges.

Einen Monat später erreicht sie im Bauch zweier russischer Großraumtransporter auf dem Flugplatz Friedrichshafen wieder deutschen Boden. Ein museales Konzept soll erarbeitet werden, um die Maschine in die Ausstellung des Luft- und Raumfahrtmuseums in Friedrichshafen einzubinden. Hier soll sie an die Ereignisse von 1977 erinnern. Was folgt, ist eine langjährige Diskussion. Erst 2021 einigt man sich endgültig auf den Standort Friedrichshafen.

---

## Lernraum

Die Bundeszentrale für politische Bildung plant, die Maschine nicht komplett zu restaurieren beziehungsweise zu rekonstruieren. Stattdessen soll die „Landshut“ in einen ausstellungsfähigen Zustand gebracht und konserviert werden. Sie soll Kern eines Bildungs- und Dokumentationszentrums zum Deutschen Herbst werden. In einem virtuellen Lernraum soll der Zustand von 1977 mit Hilfe von Augmented Reality sichtbar gemacht werden. Bei einigen ehemaligen Geiseln und GSG 9-Angehörigen stößt dieser Plan, wie man der Presse entnehmen kann, jedoch auf Kritik. Sie verlangen eine komplette Rekonstruktion des Flugzeuges. Eine Projektgruppe der Bundeszentrale für politische Bildung soll nun das Konzept ausarbeiten, auch die ehemaligen Geiseln und die Befreier sollen einbezogen werden.



## Der „Deutsche Herbst“

Oberstabsfeldwebel Michael Schmidt

Spricht man über Jürgen Schumann und die „Landshut“, trifft man unweigerlich auf Namen wie Hans-Martin Schleyer, Siegfried Buback oder die terroristische Vereinigung der „Rote Armee Fraktion“ (RAF). Die Entführung von Schleyer und der „Landshut“ bilden jedoch nur den traurigen Höhepunkt des „Deutschen Herbstes“ ab, der bereits in den frühen siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts mit der Gründung der RAF seinen Anfang nahm. Der Tod des Studenten Benno Ohnesorg durch eine Polizeikugel während einer Demonstration 1967, war einer der Auslöser zur Radikalisierung von Teilen der Studentenbewegung.

### Todesopfer

Aus der von der Presse, nach den Namen ihrer Mitglieder, benannten „Baader-Meinhof-Bande“, ging schließlich die RAF hervor, die Gewalt im Kampf gegen den Staat als unverzichtbar ansah. Nach anfänglichen Überfällen und Anschlägen noch ohne Todesopfer, gab sich die Gruppe 1971 den Namen „Rote Armee Fraktion“ sowie das bekannte Symbol des roten Sterns mit der Maschinenpistole. Sie riefen zum bewaffneten Kampf gegen den Staat auf. Schon im Oktober 1971 gab es mit dem Hamburger Polizisten Norbert Schmid das erste Todesopfer.

Nach weiteren Anschlägen mit Toten und Verletzten in den darauffolgenden Jahren wurden die Anführer der RAF verhaftet. In verschiedenen Gefängnissen untergebracht, forderten sie, unter anderem mit Hungerstreiks, eine gemeinsame Unterbringung. 1975 wurden sie schließlich in der JVA Stuttgart-Stammheim in einem extra dafür hergerichteten Block zusammengelegt.



Bei dem im Mai 1975 begonnenen Prozess, in dem ihnen vier Morde, 39 Mordversuche und sechs Sprengstoffanschläge angelastet wurden, sind die RAF-Mitglieder Ensslin und Baader am 28. April 1977 zu „lebenslänglich“ verurteilt worden. Ulrike Meinhof hatte sich bereits am 9. Mai 1976 in ihrer Zelle erhängt.

## Deutscher Herbst

Mit dem Ziel, die Verurteilten aus dem Gefängnis freizupressen, startete nun eine zweite Generation an RAF-Terroristen die „Offensive 77“, den traurigen Höhepunkt



des „Deutschen Herbstes“. Generalbundesanwalt Siegfried Buback, sein Fahrer und der Leiter der Fahrbereitschaft fielen der RAF am 7. April 1977 zum Opfer. Es folgte die Ermordung des Vorstandssprechers der Deutschen Bank, Jürgen Ponto, am 30. Juli 1977. Schließlich folgte die Entführung Hanns-Martin Schleyers, mit der elf Gefängnisinsassen der RAF freigespresst werden sollten.

## Ultimatum

Da die Bundesregierung alle Ultimaten verstreichen ließ, verschärfte die Palästinaische Befreiungsorganisation (PLO) schließlich am 13. Oktober 1977 mit der Entführung der „Landshut“ die Lage, um die RAF zu unterstützen. Diese arbeitete schon einige Zeit mit der PLO zusammen, es wurden Waffen und Sprengstoff geteilt, RAF-Terroristen von der PLO im Nahen Osten ausgebildet.

## Selbstmord

Als Reaktion auf die Befreiung der Geiseln am 18. Oktober 1977 in Mogadischu, beging die RAF-Spitze im Gefängnis Selbstmord. Hanns-Martin Schleyer wurde am 19. Oktober 1977 im Kofferraum seines Autos erschossen aufgefunden und der „Deutsche Herbst“ fand endlich ein Ende. Die RAF zeigte in den Folgejahren erste Auflösungserscheinungen, die Intensität des Terrors nahm ab, auch wenn es noch weitere Morde gab, die man der RAF zuschrieb. Insgesamt starben durch die Auseinandersetzungen 61 Menschen. 34 fielen der RAF zum Opfer und 27 Tote gab es in den Reihen der Terrororganisation. Erst 1998 verkündete die RAF ihre Auflösung mit einem Schreiben an mehrere Presseagenturen.

## Arbeitsgruppe „Namensgebung“

### Ein besonderer Dank gilt den Mitgliedern der Arbeitsgruppe „Namensgebung“

Oberstleutnant	Felix Leendertz (Leitung AG)
Oberregierungsrat	Martin Brehl
Regierungsamtsrat	Jörn Gruhlke
Technische Regierungsamtsfrau	Romy Körner
Regierungsamtmann	Dieter Brehmer
Bibliothekssekretärin	Rieke Jung
Hauptmann	Alexander Broll
Hauptmann	Paul Draheim
Oberleutnant	Bennet Frank
Oberleutnant	Malte Koerner
Oberstabsfeldwebel	Thomas Beck
Oberstabsfeldwebel	Michael Schmidt
Stabsfeldwebel	Thomas Brungs
Stabsfeldwebel	Thorsten Göpfert
Stabsfeldwebel	Marco Wegner
Hauptfeldwebel	Florian Kirsch
Hauptfeldwebel	Simeon Sawitzki



#### Bildquellen:

Luftwaffe, Bundespolizei / GSG 9, Deutsche Lufthansa AG, Wikimedia / Public Domain

# IMPRESSUM

Herausgeber:  
Unteroffizierschule der Luftwaffe

Hauptstraße 141  
25482 Appen  
[uslwpresse@bundeswehr.org](mailto:uslwpresse@bundeswehr.org)

V.i.S.d.P.  
Oberst Thomas Berger

Zusammenstellung:  
Oberstabsfeldwebel  
Michael Schmidt

Alle Rechte vorbehalten.  
Vervielfältigung nur mit  
Genehmigung des Herausgebers.

© Copyright 2021  
Unteroffizierschule der Luftwaffe



**BUNDESWEHR**