

Hallengeheimnisse

Über die Hangars auf dem Cottbuser Flugplatz ist wenig bekannt. Dabei haben die kleinen Flugzeugwerften eine wechselvolle Geschichte hinter sich. Heute stehen sie auf der Denkmalliste des Landes Brandenburg. *Von Thomas Klatt*

Zu den „Lost Places“ zählt der Cottbuser Flugplatz nicht. Dennoch war er viele Jahrzehnte lang für die Zivilbevölkerung nicht zugänglich, wurde er doch von 1933 bis 2003 militärisch genutzt. Was wenige wissen: Die Hangars, in denen die Flugzeuge repariert und gewartet wurden, haben eine längere Tradition. Denkmalschützer und Städteplaner sind sich einig: Diese Hangars – es gibt noch fünf davon – bilden ein einmaliges architektonisches Ensemble der Moderne.

„Wir sollten sehr behutsam mit diesem baulichen Erbe umgehen“, sagt Dr. Roland May, Wissenschaftler an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg. Die Chancen dafür stehen nicht schlecht, denn der ehemalige Militärflugplatz ist in seinen Umrissen gut erhalten. Nicht nur das. In einem Teil dieser Fläche im Nordosten der Stadt entsteht der „Lausitz Science Park“. Tausende Arbeitsplätze sollen hier entstehen. Geschichte trifft innovative Zukunft.

Wenn man mehr als 120 Jahre zurückblickt, öffnet sich ein spannender Blick auf die Cottbuser Luftfahrtgeschichte. Sie begann zunächst als ein Projekt der zivilen Luftfahrt; bereits im Jahre 1910 fanden in Cottbus erste Flugversuche statt, und im Jahre 1916 entstand dort eine militärische Fliegerstation. Rund um das Flugfeld bildete sich ein Halbkreis neben Werkstatträumen, Krananlage und einem Instandhaltungs-Hangar, der so genannten Werfthalle. Zehn Flugzeughallen wurden errichtet, die allerdings nach dem Ersten Weltkrieg wieder demontiert werden mussten. Der Versailler Vertrag von 1919 erlaubte Deutschland keine militärische Fliegerei mehr.

Im Jahre 1927 eröffnete die Kommune einen Verkehrsflughafen, der bis heute als Flugplatz Cottbus-Nord bekannt ist. Für das Jahr 1931 verzeichnet die Chronik schon mehr als 7600 Starts und Landungen. Die Nationalsozialisten gründeten kurz nach der Machtergreifung 1933 unter dem Decknamen „Deutsche Verkehrsfliegerschule“ eine paramilitärische Einrichtung, der zivile Flugbetrieb wurde eingestellt.

Innovative Baumethoden

Roland May hat sich seit mehreren Jahren mit den Hangars auf dem Cottbuser Flugplatz beschäftigt und darüber geforscht. Er ist sich sicher: Die Hangars sind etwas Besonderes. Sie spiegeln überdies einen Teil einer Stadtgeschichte wider, der bewahrt werden müsse. Trotz der langjährigen militärischen Nutzung bietet der Flugplatz Cottbus-Nord heute ein überraschend geschlossenes Bild eines Fliegerhorsts des vergangenen Jahrhunderts.

Die Cottbuser Anlage gehört zu einer Gruppe ehemaligen Fliegerhorste in Brandenburg, die schon in den 1990er-Jahren unter Denkmalschutz gestellt wurden. „Gerade Hangars“, so May, „zählen neben den Flug-Leitzentralen, später auch Tower genannt, zu den prägnanten Bauwerken von Militärflugplätzen“. Der Bau von Hangars entwickelte sich parallel zur Motorfliegerei. Bis 1910 habe man noch mit Zelten oder einfachen Holzverschlüssen gearbeitet. Bald jedoch entstanden Bauten in Holz, Stahlbeton und insbesondere aus Stahl.

Den Cottbusern waren zwar die Hangars ihres Flugplatzes immer im Be-



Jazz und Licht: Das Avishai Cohen-Trio musiziert in Hangar 5 für das Lausitz-Festival des Jahres 2021.

Fotos (2): Rainer Weisflog

wusstsein – nicht zuletzt durch den Fluglärm der Düsenjets – fanden jedoch auch nach dem Abzug der Bundeswehr Ende 2003 kaum Beachtung. Als sich im Jahre 2022 Studentinnen und Studenten in einem Workshop des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz näher mit dem Flugplatz beschäftigten, erweckten die Flugzeughallen neue Aufmerksamkeit, wodurch ihre bautechnisch-architektonischen Dimensionen eine neue Bewertung erfuhren.

Die noch erhaltenen Flugzeughallen bilden ein dominierendes Ensemble auf dem früheren Flugplatzgelände Cottbus-Nord. Ihre faszinierenden Konstruktionen seien wiederum in der Geschichte begründet, so Roland May. Als die Nationalsozialisten 1933 mit ihren militärischen Planungen begannen, konnten sie auf große Erfahrungen der deutschen Bauindustrie zurückgreifen. Die Architekten und Planer der Weimarer Republik hatten dafür ein umfassendes bautechnisches Know-how entwickelt. So stellt die für größere Reparaturen in Stahl konstruierte Halle 1 mit ihrer stützenfrei überdachten Fläche von etwa 45 mal 30 Metern eine ungewöhnliche Architektur dar.

Halle 2 hingegen, Ende der 2010er-Jahre verkauft und als Auto-Werkstatt umgebaut, lässt kaum noch erkennen, dass sich hinter den inneren Ausbaumauern eine der ganz wenigen noch in Deutschland erhaltenen Junkers-Lamellenhallen verbirgt. Hugo Junkers (1859–1935) gehörte zu den bekanntesten Konstrukteuren der 1920er- und 1930er-Jahre. Zu den Na-

Beim Bau der Hangars wurde auf Erfahrungen des modernen Bauens der 1920er-Jahre zurückgegriffen.

Dr. Roland May: Die Cottbuser Hangars sind ein einzigartiges Ensemble.



Zur Person

Dr.-Ing. Roland May, Jahrgang 1969, studierte Architektur und Städtebau an der TU Darmstadt, wo er 2007 zum Dr.-Ing. promovierte. Von 2009 bis 2020 war er Akademischer Mitarbeiter am Lehrstuhl Bautechnikgeschichte und Tragwerkserhaltung der BTU Cottbus-Senftenberg. Seit 2021 ist May Wissenschaftlicher Kurator des DFG-Schwerpunktprogramms 2255 „Kulturerbe Konstruktion“. Mit den Cottbuser Hangars befasst er sich seit einigen Jahren. Es ging unter anderem auf seine Initiative zurück, dass das Deutsche Nationalkomitee für Denkmalschutz seinen jährlichem Studierendenworkshop im Herbst 2022 diesem besonderen baulichen Erbe widmete.

zis hielt der Pazifist Abstand. Ende 1933 verlor er die Kontrolle über seine verschiedenen Firmen und musste sie an den NS-Staat abtreten. Sein Name hat bis heute durch kühne Konstruktionen in der Fachwelt einen hervorragenden Ruf. Sein technisches Konzept sah in diesem Fall vor, dass die einzelnen Komponenten ohne maschinelle Hilfe transportiert und in wenigen Tagen wieder aufgestellt werden können. Schon Ende der 20er-Jahre baute man auf dieser Basis Hallen unterschiedlicher Dimension; der in Cottbus verwendete Typenbau hat eine Spannweite von 30 Metern.

Auch Halle 3 stellt eine ungewöhnliche Konstruktion dar: Die Lamellen sind hier durch fachwerkartige Tragelemente ersetzt. Der Materialeinsatz ist stark reduziert und die Spannweite kann erweitert werden. In Cottbus beträgt sie in dem Fall 50 Meter, was sie zum größten Hallenraum des Ensembles macht. Eine vergleichbare Halle ist in Deutschland nicht bekannt. Die Halle 4 ist hingegen gänzlich in Stahlbeton konstruiert. Sie wurde zum Vorbild für zahlreiche Hangars in ganz Deutschland. Ihr nebenstehender Schwesterbau hatte allerdings nur ein kurzes Dasein. Er brach ein halbes Jahr nach Fertigstellung 1934 zusammen. Hierbei verlor die offiziell noch gar nicht existierende Luftwaffe der Nazis 17 Flugzeuge.

Zum Denkmalumfang der früheren Flugzeugführer-Schule zählen neben den Hangars unter anderem auch architektonisch besondere Mannschaftsbauten so-

wie das Tower-Gebäude, das in Technik und Optik stark vom Neuen Bauen der 1920er-Jahre beeinflusst ist. Die Hallen 2, 3 und 5 geben einen Einblick in die bisher noch kaum erforschte Junkers-Lamellenbauweise in den frühen 1930er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts. „In Großbritannien“, weiß May, „setzte eine Blütezeit dieser Bauart ein, während sie in Deutschland immer weniger eine Rolle spielte“. Auch die ehemalige Halle 6 ereilte ein besonderes Schicksal. Der nach denselben Prinzipien wie Halle 5 errichtete Bau wurde 2004 demontiert und in die USA verschifft. Dort dient er einem privaten Militärmuseum in Virginia Beach als Ausstellungshalle.

Entwicklungsraum mit viel Potential

Dass die Stadt Cottbus im Jahre 2007 das denkmalgeschützte Gelände erwarb, erweist sich heute als ein Glücksfall. Es öffnet die Chance eines großen innerstädtischen Entwicklungsraums. Die Hangars, in dieses Ensemble eingebettet, sind dabei einzigartig. Ihre Zukunft ist jedoch, was die Nutzung angeht, in den meisten Fällen offen. Der Hangar 1 ist, so sagte es Oberbürgermeister Tobias Schick (SPD) bei der Programm-Präsentation des diesjährigen Lausitz-Festivals, gut geeignet für eine dauerhafte Bespielung mit Kunst und Kultur. Das Lausitz-Festival hatte es schon im vergangenen Jahr in der Premiere demonstriert: Eine nahezu spektakuläre Aufführung, die Sinfonik, Schauspiel und Performance beeindruckend zusammenführte.



Stählerne Zeitzeuge: Der Flugplatz Cottbus-Nord wurde in den 1920er-Jahren zur zivilen Nutzung errichtet, ab den 1930er-Jahren aber von der Wehrmacht, der Roten Armee, der NVA und der Bundeswehr genutzt.



In Deutschland sehr selten: Blick unter das Dach von Hangar 3 auf dem Cottbuser Flugplatz. Die ungewöhnliche Dachkonstruktion geht auf die 20er-Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück.

Fotos (2): Roland May