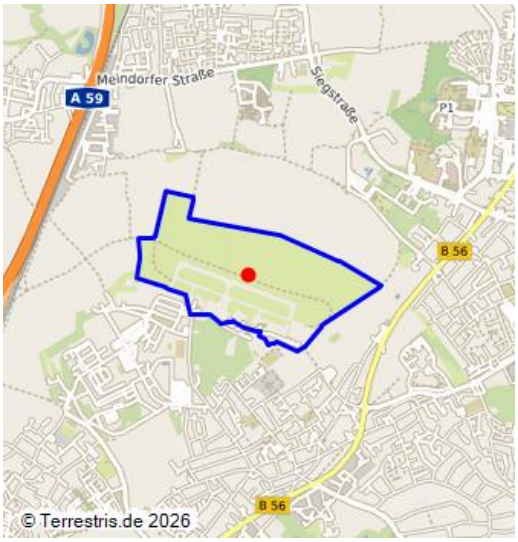
Flugplatz Hangelar

Verkehrslandeplatz Bonn/Hangelar

Schlagwörter: Flugplatz
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Sankt Augustin
Kreis(e): Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Segelflieger auf dem Hangelarer Flugplatz bei Sankt Augustin in den 1970er Jahren.
Fotograf/Urheber: unbekannt



Der Flugplatz Hangelar besteht seit 1909, er liegt rechtsrheinisch zwischen Bonn und Sankt Augustin. Neben dem nach dem Flugpionier August Euler (1868-1957) benannten August-Euler-Flugplatz im hessischen Darmstadt und dem durch Otto Lilienthal (1848-1896) bekannten Flugplatz am Gollenberg im Landkreis Havelland (Brandenburg) gilt er als der älteste durchgehend in Betrieb befindliche Flugplatz Deutschlands.

Lage
Exerzierplatz der Husaren 1856-1914
Fritz Pullig und die ersten Flugversuche
1912 bis 1918: Das Ende der Pionierzeit, zwei Flugzeughallen und der Erste Weltkrieg
Besatzungszeit 1918 bis 1926 und das Segelfliegen
Blütezeit des Hangelarer Flugplatzes mit dem Höhepunkt der Landung der „Graf Zeppelin“
1933 bis 1945: NS-Zeit und Zweiter Weltkrieg
Nachkriegszeit bis heute
Fazit
Hinweise, Internet, Literatur

Lage

Der Flugplatz besteht seit 1909, er liegt rechtsrheinisch zwischen Bonn und Sankt Augustin. Neben dem nach dem Flugpionier August Euler (1868-1957) benannten August-Euler-Flugplatz im hessischen Darmstadt und dem durch Otto Lilienthal (1848-1896) bekannten Flugplatz am Gollenberg im Landkreis Havelland (Brandenburg) gilt er als der älteste durchgehend in Betrieb befindliche Flugplatz Deutschlands.
Die Kürzel des Flugplatzes Hangelar in den internationalen Systemen der Luftsicherung lauten *EDKB* im ICAO-Code der *International Civil Aviation Organization* bzw. *BNJ* im IATA-Code der *International Air Transport Association*.

Die Anlage des Platzes erfolgte auf der sogenannten Hangelarer Heide. Die Sandmagerwiesen mit wenig üppiger Vegetation und

einer guten Versickerung boten optimale Voraussetzungen für die beginnende Luftfahrt zum Anfang des 20. Jahrhunderts. Man kann anhand der Geschichte dieses Flugplatzes die bewegte Entwicklung der deutschen Luftfahrt nachverfolgen.
Heute umfasst das Flugplatzgebiet etwa 76 Hektar und eine 800 Meter lange asphaltierte Startbahn. Zusätzlich sind die Bundespolizei und der ADAC mit Hubschraubern vertreten. Der Radiosender WDR 2 hat hier ebenfalls einen Standort und überwacht aus der Luft die Verkehrssituation auf den Autobahnen. Insgesamt sind im Kontext des Flugplatzes über 200 Menschen beschäftigt. Durch die unmittelbare Nähe zur Wohnbebauung gibt es allerdings seit einiger Zeit ein erhöhtes Konfliktpotential mit den Anwohnern, die sich durch den Lärm zunehmend gestört fühlen.

Exerzierplatz der Husaren 1856-1914

Von etwa 1856 bis 1914 exerzierten die Husaren König Wilhelms I. und später Kaiser Wilhelms II. linksrheinisch im Bonner Tannenbusch und auf dem Venusberg. Als dort der Platz für die Übungen nicht mehr ausreichte und zusätzlich durch die 1898 eingeweihte Bonner Rheinbrücke (1945 zerstört, die Vorgängerin der heutigen Kennedybrücke) eine gute Verbindung von der Innenstadt zur Hangelarer Heide gewährleistet war, zogen die Husaren 1898 dorthin um.
Seitdem wurden Manöver, Schießübungen und Reitausbildung auf den neu erworbenen und gerodeten Flächen der Hangelarer Heide durchgeführt. Die flache Heide bot dafür sehr gute Bedingungen, da sie abwechslungsreich und nicht zu stark bewachsen war. Umgeben wurde sie von einem Wald in nordöstlicher Richtung, heute steht dort das Seniorenheim Sankt Monika. Wenn exerziert wurde, zog das farbenprächtige Schauspiel viele Zuschauer an.
Das Ende des Ersten Weltkrieges 1918 und die darauf folgende Entmilitarisierung und Besetzung des Rheinlandes durch die Franzosen bedeuteten auch das Ende des Bonner Husarenregiments.

Fritz Pullig und die ersten Flugversuche

Mit der Gründung des *Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt e.V., Sektion Bonn e.V.* begann die Entwicklung vom Exerzierplatz zum Flugplatz. Während um die Jahrhundertwende zunächst nur Ballone und später Luftschiffe im Fokus standen, startete der Flugpionier Fritz Pullig (1887-1963) aus Altenkirchen im Westerwald 1909 einen Erstflug mit einem selbstkonstruierten Flugzeug.
Er hatte als Vorbilder die Gebrüder Wright (Wilbur Wright, 1867-1912 und Orville Wright, 1871-1948) und den in Frankreich wirkenden Brasilianer Alberto Santos-Dumont (1873-1932), mit denen er sich über die „Flugzeugentwicklungsmöglichkeiten“ austauschte. Nachdem sein erster Versuch kläglich gescheitert war und die Hangelarer die Trümmer des Flugzeuges als Andenken mit nach Hause nahmen, startete Fritz Pullig am 17. Juli 1909 einen weiteren Versuch. Um von der Presse und dem Andrang der Bonner Bürger verschont zu bleiben, wurde der „Flugapparat“, wie er damals von den Konstrukteuren genannt wurde, unbemerkt auf den Flugplatz Hangelar gebracht. Daher stellte Fritz Pullig den Flugapparat in einem direkt an die Heide angrenzenden Schafstall eines Moses Bier unter. Der Doppeldecker mit Schlitten (Kufen) wurde in Ermangelung eines Propellermotors von einem Adler-Automobil gezogen.
Fritz Pullig schrieb:
„Das Flugzeug schwebte, der Boden versank unter mir, mir war, als flöge ich in den Himmel hinauf! Ich hörte Leute rufen: “Sie fliegt – sie fliegt!„ Mir kam es vor als wäre ich 50 Meter hoch, aber es waren nur sechs! – Als ich gelandet war (400 Meter in 40 Sekunden), wurde ich beglückwünscht, als hätte ich die Welt erobert.“
Somit verwandelte Fritz Pullig die Hangelarer Heide einen der ersten Flugplätze Deutschlands – die Geburtsstunde des Flugplatzes Hangelar.

1912 bis 1918: Das Ende der Pionierzeit, zwei Flugzeughallen und der Erste Weltkrieg

Während sich Fritz Pullig nach einem gescheiterten Flugversuch mit Rippenbrüchen aus der Fliegerei vorerst zurückzog, wurde die Hangelarer Heide zunächst weiter zum Exerzieren genutzt. Erst mit einem erfolgreichen Flugtag 1911 wurde die weitere Entwicklung des Flugplatzes fortgesetzt. Die Kölner Flieger Bruno Werntgen (1893-1913) und Dr. Hoos konnten für die Veranstaltung gewonnen werden.
Der Andrang an Zuschauern war so gewaltig, dass nicht nur die Hangelarer Heide schwarz vor Menschen war, sondern auch die Bahn Bonn-Siegburg sowie die Bröltalbahn die Massen nicht fassen konnten. Bereits damals war die Verkehrsinfrastruktur des Flugplatzes günstig, da es eine Elektrische Bahn gab, welche den Platz aus südöstlicher Richtung her angebunden hatte, heute fahren auf dieser Strecke S-Bahnen. Obwohl die Technik noch immer deutlich hinter der französischen Flugzeugindustrie rangierte, waren diese beiden Fluggeräte deutlich besser. Es konnte sogar ein Journalist mitgenommen werden; dieser Passagier schrieb später:
„Wer über normale Nerven verfügt, braucht einem solchen Passagierflug in mäßiger Höhe, bei gutem Wetter, mit guter, wohlgeprüfter Maschine und kundigem Pilot über freies Gelände hin kein Angstgefühl zu opfern.“

Eben noch als sicherer Pilot beschrieben, verunglückte der als jüngster Flieger der Welt geltende Bruno Werntgen im Februar 1913 tödlich auf der Hangelarer Heide. Dies geschah als er eine neue Konstruktion testen wollte vor den Augen seiner Mutter. Der Flugplatz Hangelar verlor damit nach Fritz Pullig sein zweites Aushängeschild. Bruno Werntgen hinterließ jedoch eine Flugzeughalle, die er mit Hilfe seiner Mutter und Zuschüssen der Stadt Bonn 1912 gebaut hatte. Allerdings wurde die Fachwerkhalle 1913 zwangsversteigert, da mit dem Tod Werntgens auch die Insolvenz seines 'Flugunternehmens Werntgen' eintrat. Die Flugzeughalle wurde in den Folgejahren umgenutzt, jedoch kaum gewartet, sodass sie gegen Kriegsende teilweise verfiel und bis auf die Fundamente abgetragen wurde.
1917 begannen die Bauarbeiten für eine neue Flugzeughalle, die heute noch steht. Das baulich Besondere ist die Stahlfachwerkkonstruktion mit ihren Windaussteifungen sowie die 67 Meter lange Hallenfront. Diese kann durch 24 Falttorelemente geöffnet werden, welche zusammengeschoben parallel an die Seitenwände angelehnt werden können. Alle 8 Tore folgt eine Stahlstütze, sodass die Halle optisch in drei gleichgroße Segmente geteilt wird. Aus diesem Grund wird die Flugzeughalle heutzutage noch liebevoll „A-B-C Halle“ genannt. Die aufwendige Torkonstruktion ist eine der Begründungen für den Denkmalschutz, der für die Flugzeughalle seit 1989 besteht (Baudenkmal-Nr. 2-01).

Der Flugplatz Hangelar hatte im Ersten Weltkrieg aus verschiedenen Gründen keine besondere Rolle gespielt. Zunächst lag der Platz weit von der Frontlinie entfernt. Zusätzlich konnte er zu der Zeit aufgrund von fehlender Infrastruktur keine Luftschiffe stationieren. Auch als Zwischenlandeplatz wurde er nicht genutzt, da der Nachschub zur Front maßgeblich durch Eisenbahnen erfolgte. Ab 1916 befand sich lediglich die Kampfeinsitzerstaffel 6 (Kest 6) in Hangelar. Mit dem Bestand von 60 Mann und 15 Flugzeugen hatte die Kest 6 die Aufgabe, Rheinbrücken, Verkehrswege und diverse wichtige Objekte zwischen Koblenz und Düsseldorf zu beschützen. Im Rahmen dieser Aufrüstung wurden zunächst provisorische Zelte für die Flugzeuge und später Unterkunftsbaracken und ein Fliegerheim gebaut, welche zum Teil noch erhalten sind.

Besatzungszeit 1918 bis 1926 und das Segelfliegen

Nach der Kapitulation des Deutschen Kaiserrreichs trafen im Dezember 1918 Engländer und Kanadier von Siegburg kommend ein. Die britische *Royal Air Force* ließ sich auf dem Hangelarer Flugplatz nieder und wurde 1920 von französischen Kolonialtruppen abgelöst. Aufgrund der schwierigen Umstände infolge des Krieges, aber auch bedingt durch Zwangseinquartierungen, ging es der bereits während des Ersten Weltkriegs belasteten Bevölkerung schlecht. Allerdings waren die Besatzungsmächte, vor allem die Kanadier, zum Teil sehr freigebig. Aus einem Erlebnisbericht:
„Doch alles Übel wurde durch die Freigebigkeit der Kanadier gemildert. Sie überließen uns Tee, Fett, Schokolade, Corned Beef etc., aber ohne Wissen des Kommandeurs“.

Zeitweise waren mehr als 800 Soldaten und 24 französische Flugzeuge in Hangelar stationiert, wofür neue Barackenlager gebaut wurden.
Da in dieser Zeit in der preußischen Rheinprovinz für Deutsche kein motorisierter Flugbetrieb erlaubt war, jedoch der Wunsch bestand, wieder fliegen zu können, stiegen viele Piloten auf Segel- oder Gleitflugzeuge um. Mit der Neugründung des *Flugsportvereins Bonn* wurden zahlreiche Gleiter gebaut, die zumeist vom Rodderberg bei Mehlem gestartet wurden.
Nach dem Abzug der letzten alliierten Truppen im Januar 1926 wurde wieder eine Betriebserlaubnis für den motorisierten Flugbetrieb erteilt. Dies war der Startschuss für das goldene Zeitalter des Flugplatzes mit vielen Luftfahrtveranstaltungen und Rundflügen, an denen der damalige Flughafenleiter Albert Sonntag maßgeblichen Anteil hatte.

Blütezeit des Hangelarer Flugplatzes mit dem Höhepunkt der Landung der „Graf Zeppelin“

Gegen Ende der 1920er Jahre war der Flugplatz sehr erfolgreich. Die Ansiedlungen der *Raab-Katzenstein-Flugschule*, der *AG Luftverkehr Siebengebirgsflug* und der gewerblichen Berufsschule, die Schülern die Möglichkeit gab, Pilot zu werden, sorgten für zahlreiche Flugbewegungen. Rundflüge über das Siebengebirge mit einem Wasser- und einem Landflugzeug erfolgten täglich. Durch den Bau einer Tribüne und einer Tankstelle für Flugzeuge verbesserte sich die Infrastruktur. Kunstflug war keine Randsportart mehr. Flugturniere begeisterten Zuschauermassen – vor allem, wenn Meister wie Marcel Doret (1896-1955) oder der Bonner Flugzeugkonstrukteur Gerhard Fieseler (1896-1987) antraten.
Am 22. April 1930 wurde der Zenit des „goldenen Zeitalters“ von Hangelar erreicht. Es war ein Tag der Superlative. Albert Sonntag hatte es geschafft, das mit 236 Metern längste Luftschiff Deutschlands aus Friedrichshafen nach Hangelar einzuladen. Das Eintreffen des *LZ 127 Graf Zeppelin* wurde von mehr als 150.000 Zuschauern gefeiert. Die Menschen waren wie elektrisiert von dem silbernen majestätischen Koloss, der gegen Mittag in Hangelar eintraf. Kapitän war Ernst August Lehmann (1886-1937), der 7 Jahre später bei der Katastrophe von Lakehurst (New Jersey, USA) mit der *LZ 129 Hindenburg* tödlich verunglücken sollte.

1933 bis 1945: NS-Zeit und Zweiter Weltkrieg

Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten veränderte sich auch am Hangelarer Flugplatz vieles. Die Hierarchie und das bisherige Vereinssystem wurden aufgelöst. Stattdessen wurde durch die Gleichschaltung der Luftsportvereine eine autoritär zentralistische Organisation eingeführt. Diese praktizierte auch Säuberungsaktionen von Angestellten, welche zu Versetzungen oder Kündigungen führten, zum Beispiel, wenn sie Kommunisten oder Juden waren.
Mehrere Luftwaffeneinheiten wurden nach Hangelar verlegt. Schwere Bomber, Aufklärer, Jäger und Sturzkampfflugzeuge sorgten für einen regen Betrieb, insbesondere mit der Aufgabe, die Westfront zu sichern. Die A-B-C Halle von 1917 wurde nach dem NS-Politiker und seit 1935 Oberbefehlshaber der deutschen Luftwaffe Hermann Göring (1893-1946) umbenannt. Neben diesem kam auch Adolf Hitler (1889-1945) öfter zu Besuch und landete in Hangelar, um im Bonner Hotel Dreesen zu übernachten.
Weihnachten 1944 bombardierten rund 100 englische Flugzeuge den Flugplatz und im Januar 1945 65 amerikanische Bomber. Deutsche Soldaten zerstörten kurz vor der Übernahme durch die Amerikaner ihren eigenen Flugplatz mit Sprengtrichtern. Bis heute ist der Boden mit Munition kontaminiert, so dass bei Baumaßnahmen stets der Kampfmittelräumdienst beteiligt werden muss.

Nachkriegszeit bis heute

In den ersten Jahren nach 1945 blieben die Trümmer auf dem Flugplatzgelände zunächst unbeseitigt. Nachdem die Bombenlöcher aufgefüllt waren, wurde der Segelflug ab 1951 wieder erlaubt und die Entwicklung des Flugplatzes konnte weitergehen. Nachdem 1955 die Freigabe für Motorflieger erteilt wurde, siedelte sich eine Motorfliegerschule an.
Im gleichen Jahr zog die Hubschrauber-Flugbereitschaft des 1951 gegründeten Bundesgrenzschutz (seit 2005 Bundespolizei) in die Bundespolizeidirektion Sankt Augustin bei Hangelar und 1972 folgte die neugegründete Antiterroreinheit Grenzschutzgruppe 9, die heutige GSG 9 der Bundespolizei.
Aufgrund der Zunahme des Flugverkehrs – die Flugbewegungen erreichten im Jahr 1974 mit 92.000 ihren Höhepunkt – vermehrten sich allerdings auch die Lärmbeschwerden der Anwohner. Zu dieser Zeit nutzten auch viele Bonner Abgeordnete den Flugplatz.
Durch den steigenden Bevölkerungsdruck und Bonn als provisorische Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland vergrößerten sich die umliegenden Städte und Gemeinden wie Sankt Augustin oder Hangelar in den 1950er und 1960er Jahren stark. Die Wohnbebauung rückte infolge dessen immer näher an den Flugplatz heran (vgl. etwa den Bildhintergrund auf dem Foto der Segelflieger der 1970er Jahre).
Sankt Augustin kann als typische 'Zwischenstadt' beschrieben werden, in der oft Menschen leben, welche nicht auf die Vorteile einer Stadt verzichten, aber gleichzeitig das idyllische Haus im Grünen haben wollen. Dieses sich daraus ergebende Dilemma ist typisch für Zwischenstädte wie Sankt Augustin und einer der Erklärungsgründe für die aktuelle Lärmdebatte.

Mittlerweile ist Berlin Bundeshauptstadt und die Flugbewegungen sind auf rund 70.000 pro Jahr abgefallen. Ansiedlungen von Hubschrauberbetrieben, u.a. seitens des ADAC, gaben zwar wichtige Impulse für die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Flugplatzes und seiner Umgebung, führten aber auch seitens der Anwohner zur Gründung einer Initiative gegen die zunehmende Lärmbelastung. Tragschrauber (Gyrocopter) sind eine neue Entwicklung, die dabei als besonders störend angesehen werden, da diese besonders langsam und niedrig fliegen. Heute gelten verschiedene Einschränkungen, die das Verhältnis zwischen Flughafenbetreiber und Anwohnern entspannen sollen.
2005 sollte der Flugplatz Hangelar als Austragungsort für die Abschlussmesse des Weltjugendtages dienen. Da das Flugplatzgebiet teilweise unter Landschaftsschutz steht, wurde nach langer Diskussion beschlossen, diese Großveranstaltung mit erwarteten 800.000 Jugendlichen wegen naturschutzfachlicher Belange zu verlegen (sie fand schließlich mit rund 1,2 Millionen Gläubigen auf dem heute danach benannten „Papsthügel“ bei Frechen statt). Auch die Kontaminierung des Bodens mit Kampfmitteln aus dem Zweiten Weltkrieg spielte hier eine Rolle.

Fazit

Der Flugplatz Hangelar hat eine wechselhafte Geschichte und Tradition. Er hat beide Weltkriege überstanden und von selbstgebauten Holzflugzeugen in der Pionierzeit bis zu modernen Polizeihubschraubern jede Entwicklung erlebt. Er dient nicht nur als Flugplatz für Hobbyflieger, sondern erfüllt heute wichtige Aufgaben der Bundespolizei und des ADAC. Aufgrund der Lärmsituation wird die Zukunft des Flugplatzes Hangelar allerdings zwiespältig betrachtet.

(Caspar Kaut, Geographisches Institut der Universität Bonn, 2013)

Hinweise

Das Objekt „Flugplatz Hangelar“ ist wertgebendes Merkmal des historischen Kulturlandschaftsbereichs Flugplatz Hangelar (Kulturlandschaftsbereich Regionalplan Köln 442).
Der Flugplatz Hangelar war KuLaDig-Objekt des Monats im März 2013.

Internet
www.edkb.de: Flugplatz Bonn Hangelar (abgerufen 09.01.2013 u. 21.12.2021)
edkb.de: 90 Jahre Flugplatz Bonn-Hangelar, Eine Kurzchronik von Hartmut Küper (abgerufen 21.12.2021)
de.wikipedia.org: Liste der Baudenkmäler in Sankt Augustin (abgerufen 21.01.2020)
www.bundespolizei.de: Die GSG 9 (abgerufen 21.01.2020)
sankt-augustin.de: Denkmalpflegeplan Sankt Augustin-Hangelar (PDF-Datei, 40 MB, Mai 2015, abgerufen 21.01.2020, Inhalt nicht mehr verfügbar 04.04.2024)

Literatur

Franz, Lothar (2006): 100 Jahre Luftsportverein Bonn (100 Jahre Bonner Luftsport). o. O.

Hoppe, Wiebke; Wegener, Wolfgang (2014): Archäologische Kriegsrelikte im Rheinland. (Führer zu archäologischen Denkmälern im Rheinland, 5.) S. 313-315, Essen.

Küper, Hartmut (2005): Bonn-Hangelar: Geschichte eines Flugplatzes 1926-1936, Band 2. Siegburg.

Küper, Hartmut (1996): Bonn-Hangelar: Geschichte eines Flugplatzes 1909-1926, Band 1. Siegburg.

Küper, Hartmut / Stadt Sankt Augustin (Hrsg.) (2007): Die Entwicklung des Flugplatz Hangelar zwischen 1950 und 1960. In: Beiträge zur Stadtgeschichte Band 45, S. 134-171. Siegburg.

Küper, Hartmut / Stadt Sankt Augustin (Hrsg.) (2005): Der Flugplatz Bonn-Hangelar in den letzten Kriegsmonaten. In: Beiträge zur Stadtgeschichte Band 43, S. 42-66. Siegburg.

Stern, Volkhard (2015): Verkehrsknoten Bonn. S. 114, Freiburg.

Flugplatz Hangelar

Schlagwörter: Flugplatz
Straße / Hausnummer: Richthofenstrasse 130
Ort: 53757 Sankt Augustin
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Archivauswertung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1909
Koordinate WGS84: 50° 46 10,26 N: 7° 09 49,53 O / 50,76952°N: 7,16376°O
Koordinate UTM: 32.370.518,73 m: 5.625.802,15 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.582.139,60 m: 5.626.652,48 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Flugplatz Hangelar“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-58177-20121210-2 (Abgerufen: 20. November 2026)

Copyright © **LVR**