

Die Sanierung des Schriftzugs BERLIN – TEMPELHOF im Rahmen der Dach- und Betondeckensanierung der Vorfeldüberdachung am Flughafen Tempelhof

Seit Ende Mai 2024 laufen die Bauarbeiten zur Dach- und Betondeckensanierung der Vorfeldüberdachung am Flughafen Tempelhof. In diesem Zuge wurde auch der ikonografische, blau leuchtende Schriftzug BERLIN – TEMPELHOF umfassend saniert.

Das Dach des Flughafens Tempelhofs

Das Dach des Flughafengebäudes umfasst eine Gesamtlänge von 1,2 Kilometern. Dabei ist es circa 57 Meter tief und hat eine mittlere Höhe von 19 Metern. Erbaut wurde es in den Jahren 1935 bis 1941. Die laufenden Baumaßnahmen betreffen das Flugsteigdach des überdachten Vorfeldes, dessen Fläche circa 21.400 Quadratmeter beträgt. Der auf dem Vordach befindliche historische Schriftzug BERLIN – TEMPELHOF wurde im Zuge der Dachsanierung demontiert, restauriert und wird nun an alter Stelle wieder aufgestellt.

Die Sanierung des Schriftzugs

Der vermutlich 1973 auf dem Flugsteigdach errichtete Schriftzug BERLIN – TEMPELHOF ist 42 Meter lang und hat eine Buchstabenhöhe von 2 Metern. Er wird mit 213 integrierten Hochspannungsleuchtröhren beleuchtet. Im Oktober 2024 wurde der Schriftzug samt seiner Unterkonstruktion in acht Segmenten vom Flugsteigdach demontiert. Die denkmalgerechte Restaurierung erfolgte in der Werkstatt der Firma Heckmann GmbH & Co. KG Stahl- und Metallbau in Berlin-Hoppegarten.

Im Rahmen der Sanierung wurden die Buchstaben von ihrer Unterkonstruktion gelöst, durchgerostete Blechstellen entfernt und durch neue Bleche ergänzt. Der mehrmals aufgetragene und stark verwitterte Anstrich wurde angeschliffen und teilweise entfernt. Dabei stellte die Restauratorin fest, dass der Schriftzug ursprünglich mit einem hellen gräulichen Blauton versehen war, der nun wieder hergestellt wurde. Zudem blieben die vorhandenen Leuchtstoffröhren und die in den Buchstaben befindlichen Elektrobauteile, welche zum großen Teil noch aus der Errichtungszeit stammen, erhalten. Verwitterte Kunststoffteile konnten im 3D-Druckverfahren nach der ursprünglichen Form neu hergestellt und als Dichtungselement zwischen Blechkörpern und den Leuchtstoffröhren eingesetzt werden. Die aus Stahlträgern bestehende Unterkonstruktion der Buchstaben wurde komplett sandgestrahlt und ebenfalls in dem ursprünglichen hellgräulichen Blauton beschichtet.

Die Baumaßnahmen der Dach- und Betondeckensanierung

Die einzigartige Konstruktion des Flugsteigdaches besteht aus einer Kombination von Stahltragwerk mit massiven Deckenbereichen aus Stahlbeton und weniger massiven Stahlsteindecken und Hohldielen sowie aus einer leichten Metallkonstruktion. Dieses gesamtheitliche Konstruktionsprinzip ermöglicht einen

auskragenden und stützenfreien Dachüberstand von annähernd 40 Metern in Richtung des ehemaligen Flugfeldes. Der vordere Dachbereich ist aus einer leichten Bördelblechdach-Konstruktion hergestellt.

Im Rahmen der laufenden Bauarbeiten wird das Flugsteigdach sowohl ober- als auch unterseitig saniert. Oberseitig erfolgt eine Dachaufbauerneuerung mit angrenzenden Naturstein- und Metallbauarbeiten. Hierbei wird der vorhandene Dachaufbau bis zu den historischen Stufen der einst geplanten Besucherterrasse zurückgebaut und die im Dachaufbau befindlichen Schadstoffe fachgerecht entfernt. Der Regeldachaufbau besteht hier aus unten liegender Dampfsperre, Dämmebene sowie einer zweilagigen Bitumenabdichtung. Zu den Maßnahmen zählen auch die Aufarbeitung und Erneuerung von Fensterbändern und des verglasten Laubengangs zwischen dem Treppenturm 6 und dem Gebäudeteil B (Haupthalle).

Unterseitig wird die Stahlbetondecke saniert. Hierbei wird die untere Betonschicht mit einer Dicke von etwa 6 cm durch Hochdruckwasserstrahlen entfernt und mit einer neuen Edelstahlbewehrung ertüchtigt. Anschließend wird eine Spritzbetonschicht neu aufgebracht und mit einem Putzspachtel die historischen Brettschalungsstruktur nachgebildet. Zur Durchführung dieser unterseitigen Betondeckensanierung werden rund 20 Meter hohe Raumgerüste mit Transportaufzug errichtet. Zudem werden die weniger massiven Stahlstein- und Hohlblechdecken von oben gegen massive Betondielen ausgetauscht.

Die Sanierung des Daches ist notwendig, um einerseits die Standsicherheit, und damit auch die Verkehrssicherheit der darunter befindlichen Flächen, dauerhaft sicherzustellen. Dazu gehört auch die Entfernung von Netzen, die zur Sicherheit angebracht wurden. Andererseits wird die Dichtigkeit der Dachflächen gewährleistet und damit ein Beitrag zum Erhalt der Bausubstanz geleistet. Nur so können die Flächen unterhalb des Daches für eine zukünftige Nutzung – gleich welcher Art – bereitgestellt werden.

Zum Hintergrund

Für das in den Jahren 1935 bis 1941 gebaute Dach des Flughafengebäudes hatte der Architekt Ernst Sagebiel eine Besucherterrasse für bis zu 80.000 Zuschauern geplant. Von hier sollten sie die Flugschauen der Nationalsozialisten auf dem Flughafen besichtigen können. Dafür dienten auch die 13 Treppentürme des Gebäudes, um die Menschen zu den Tribünen zu leiten. Diese Tribünen wurden nie fertiggestellt, jedoch existieren heute noch die dafür angelegten Stufen. Weitere noch bestehende Elemente wie historische Treppen- und Leiteraufstiege werden ebenfalls erneuert und in den neuen Dachaufbau eingearbeitet.

Die Beschriftung des Hangarbogens erfolgte Anfang der 1960er-Jahre zunächst durch einen Farbanstrich auf den Außenflächen des Gebäudes. Neben dem Namen „Tempelhof“ umfasste der zweizeilige Schriftzug auch die Angabe der Feldhöhe des Flughafens „163 Feet Field Elevation“ in weißen Versalien auf blauem Grund. Dieser Anstrich wurde bis 1971 unter geringfügigen Veränderungen, wie beispielsweise die Erneuerung des Fondtons der unteren Zeile in einem dunklen Blau oder Blaugrün, beibehalten.

Eine umfangreichere Überarbeitung der Beschriftung erfolgte im Laufe der Bauphase zwischen 1971 und 1974. In dieser Zeit wurde auch die Angabe der Feldhöhe auf „164 Feet Field Elevation“ in zweizeiliger Anordnung mit kleineren Buchstaben geändert. Die unterste Zeile mit dem Wort „Tempelhof“ verschwand ganz. An ihre Stelle trat der monumentale Hochspannungsleuchtröhren-Schriftzug „BERLIN - TEMPELHOF“ mit hellblauer Reliefkörper-Farbigkeit.

Eine weitere Überarbeitung erfolgte Mitte der 1980er-Jahre, wahrscheinlich zum Zeitpunkt der Wiederaufnahme des zivilen Flugverkehrs 1985. Sie beinhaltete eine Neufassung der Reliefkörper in Weiß und der Befestigungsschiene in einem dunkleren Ton. Die Angabe der Feldhöhe blieb unverändert. In der Folgezeit wurde sie zu einem unbekannten Zeitpunkt hellbraun hinterlegt, während die übrige Farbgestaltung der technischen Anlage bestehen blieb.

Seit 1995 steht der ehemalige Zentralflughafen Tempelhof als Dokument der Luftfahrt, Architektur und Bautechnik des 20. Jahrhunderts als das größte Baudenkmal Europas unter Denkmalschutz. Somit gilt für alle Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen am Flughafengebäude Tempelhof die Einhaltung des von 2012 bis 2015 erstellten Denkmalpflegeplans.

Zahlen, Daten, Fakten

Dach, bestehend aus dem überdachten Vorfeld (Flugsteig) sowie zwei äußeren Dritteln Hangars:

Bauzeit:	1935 bis 1941
Länge:	1.200 Meter
Tiefe:	rund 57 Meter
Höhe im Mittel:	19 Meter
umbauter Raum:	circa 1,3 Mio. Kubikmeter

aktuelle Baumaßnahme, umfasst das Flugsteigdach A1 und A2:

Fläche:	circa 21.400 Quadratmeter (davon 8.800 Quadratmeter Massivdach und 13.700 Quadratmeter Bördelblechdach)
Dauer:	Mai 2024 bis 2. Quartal 2027
Geschätzte Kosten (inkl. Planung):	32,25 Mio. Euro
Davon ca. für den Schriftzug	210.000 Euro

Leuchtschrift, bestehend aus 15 Buchstaben und einem Bindestrich:

Bauzeit:	1973
Länge:	42 Meter
Höhe:	2 Meter
Neonröhren:	213
Schrift:	Akzidenz Grotesk

Ansprechpartnerin:

Nina Mütze / Pressesprecherin

Tel. +49 30 2000 374 145 / Mobil +49 152 0791 4365

Mail: Nina.Muetze@thf-berlin.de