Pressetext:

# Flughafen Berlin-Tempelhof – Die Mutter aller Flughäfen wird Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst.

Der zwischen 1935 und 1941 erbaute Flughafen auf dem Tempelhofer Feld ist in vielfacher Hinsicht ein Symbol deutscher Geschichte. Er ist in der öffentlichen Wahrnehmung mit dem nationalsozialistischen Schreckensregime wie auch mit der Berliner Luftbrücke untrennbar verbunden.

Weniger bekannt ist hingegen, dass der Flughafen Berlin-Tempelhof auch ein bedeutendes Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst ist. Die Bundesingenieurkammer und die Baukammer Berlin haben deshalb am 1. Juni 2011 die technische und baugeschichtliche Bedeutung dieses außergewöhnlichen Baudenkmals mit der Verleihung des Titels „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ gewürdigt. Der Flughafen Berlin-Tempelhof erhielt die seit 2007 verliehene Auszeichnung als zehntes Bauwerk der Bundesrepublik.

Mit seiner ca. 300.000 m² großen Bruttogeschossfläche war der Tempelhofer Flughafen seinerzeit das größte Gebäude der Welt. Die über 40 m weit auskragende Dachkonstruktion war eine ingenieurtechnische Pionierleistung ersten Ranges. Der Flughafen war darüber hinaus ein wichtiger Meilenstein im weltweiten Flughafenbau und hatte große Bedeutung in der Entwicklung der Luftfahrt. Wegen der gelungenen Synthese von Funktionalität und Architektur gilt er weltweit als richtungweisend für den Flughafenbau. Der berühmte britische Architekt, Sir Norman Foster, bezeichnete den Flughafen Tempelhof deshalb als „Mutter aller Flughäfen“.

Zu den wichtigsten Neuerungen des Tempelhofer Flughafens gehörte, dass der Luftverkehr in Passagier-, Post- und Frachtverkehr aufgeteilt wurde. Die Abfertigung erfolgte auf drei verschiedenen Ebenen. Das Gepäck der Passagiere wurde auf der Rollfeldebene sortiert. Die darüberliegende Ebene war dem Passagierverkehr vorbehalten. Auf der Ebene unter dem Rollfeld wurden Post- und Frachtgüter verladen. Erstmals wurden die Flugzeuge unter einem 40 m weit auskragenden Hallendach abgefertigt. Darüber hinaus wies der Flughafen extrem kurze Wege für den Fluggast auf. Von der Ankunft bis zum Flugsteig waren lediglich 210 m zurückzulegen. Neu war auch die Trennung zwischen Inlands- und Auslandsflugverkehr und die Aufteilung in Abflug und Ankunft. Der Flughafen sollte über eine Schlechtwetterlandebahn von 1.500 m Länge und 600 m Breite erhalten. Außerdem waren für den Nachtflugverkehr neue Betriebseinrichtungen wie z.B. eine allgemeine Befeuerung des Flugplatzes und eine gesonderte Hindernisbefeuerung vorgesehen. Für den Umschlag von Luftfracht wurde eine Gleisanlage für die Anschlussbahn gebaut. Zudem war eine Sanitätsstation mit Seuchenraum, Ärztezimmer und Garagen für drei Krankenwagen geplant. Im Abfertigungsgebäude waren außerdem ein Restaurant und die „Kommandobrücke“ (heute als Tower bezeichnet) untergebracht.

In einer von Thomas Blau verfassten, reich illustrierten Broschüre werden der Bau und die bautechnischen Besonderheiten des Flughafens Berlin-Tempelhof detailliert vorgestellt. Die 110 Seiten starke Broschüre ist als Band 10 der Schriftenreihe zu den Historischen Wahrzeichen erschienen. Sie kann ab dem 1. Juni 2011 bei der Bundesingenieurkammer telefonisch (030-2534 29 01) oder über das Internet ([www.bingk.de/order-hw](http://www.bingk.de/order-hw)) zum Preis von 9,80 Euro bestellt werden.

Informationen zu allen „Historischen Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ finden Sie im beiliegenden Flyer und unter [www.wahrzeichen.ingenieurbaukunst.de](http://www.wahrzeichen.ingenieurbaukunst.de).

3408 Zeichen