



# Dachsanierung bei VW

## Mehr Schutz vor Wind und Wetter

Auch Dächer haben eine begrenzte Lebensdauer. Irgendwann kommt der Zeitpunkt für eine grundlegende Sanierung. Das war auch beim Dach des VW-Werks in Braunschweig der Fall – historisch die erste Werksanlage von Volkswagen. Die Dachfläche war nicht mehr dicht und gleichzeitig musste die alte Eindeckung mit Asbestzement-Wellplatten entsorgt werden. Das Dach wurde mit Dachziegeln neu eingedeckt und mit Sturmklammern gegen Windsog gesichert.

Das Volkswagenwerk in Braunschweig ist das älteste Werk der Volkswagen AG. Der Spatenstich für die Produktionshallen, Lehrwerkstätten und Wohnheime fand am 23. Februar 1938 als so genanntes „Vorwerk“ statt. Im Vorwerk Braunschweig wurden ab Herbst 1938 Jugendliche zu Facharbeitern und Volontären ausgebildet und auf die Produktion im VW-Stammwerk vorbereitet. Das Vorwerk produzierte für das Stammwerk zunächst halbfertige Erzeugnisse. Nach Kriegsende beschlagnahmte die britische Militärregierung zunächst Teile des Werks ehe im Dezember 1945 erneut die Fertigung von Komponenten für das Wolfsburger Stammwerk begann. Im VW-Werk Braunschweig mit heute rund 8.500 Beschäftigten wurden anfangs Lenkungen für den VW-Käfer produziert. Heute werden dort unter anderem Fahrwerksteile, Hinter- und Vorderachsen, Stoßdämpfer, aber auch Bremsen, Bremsscheiben, Lenkgetriebe, Fußhebel sowie Batteriesysteme hergestellt.

Das Gebäude der „Alten Verwaltung“ im VW-Werk Braunschweig wurde 1938 in U-Form mit einer Straßenfront von rund 84 m Länge und den beiden Seitenflügeln von 38,05 m Länge errichtet. Die Dachform ist ein Satteldach mit 30 Grad Dachneigung und vier Walmbereichen mit ebenfalls 30 Grad Dachneigung. Die rund 2.000 m<sup>2</sup> große Dachfläche mit einer Gebäudehöhe von 14 Metern und einer Trauflänge von ca. 292 m, liegt im Windzonenbereich 2 Binnenland. In den 1960er Jahren wurde die gesamte Dachfläche mit der damals gängigen Eindeckung aus Asbestzement-Wellplatten eingedeckt. Entsprechend den seinerzeit gültigen Normen und Bauvorschriften wurde die oberste Geschoßdecke nicht wärmedämmend, da der Dachbereich als unbewohnter Dachboden genutzt wurde. Die alte Eindeckung wurde mit Unterdeckung auf der Lattung befestigt.

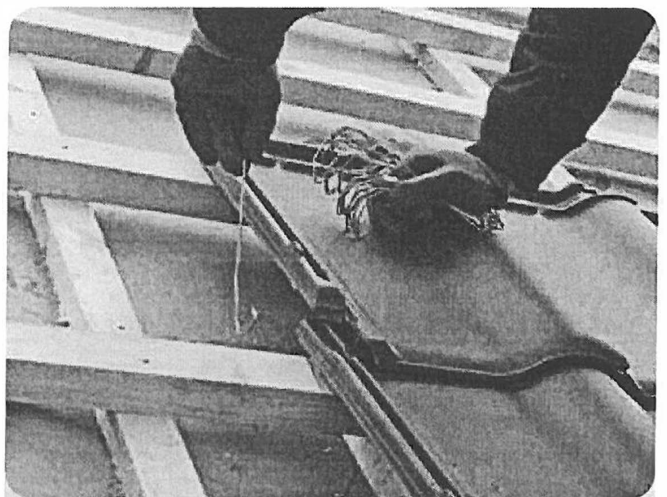
Weil die alte Asbestzementeindeckung mittlerweile als gesundheitsgefährdend eingestuft ist, musste sie gemäß den für den Rückbau solcher Baustoffe vorgeschriebenen aufwändigen Sicherheitsmaßnahmen entsorgt



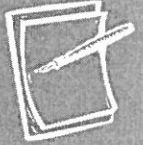
Die rund 2.000 m<sup>2</sup> große Dachfläche des VW-Werks in Braunschweig wurde umfassend saniert.

Fotos: © H.J. Krolkiewicz, Köln (3)

werden. Nach der Entsorgung wurde die Dachfläche auf ihre Tragfähigkeit mit der neuen Dachziegeleindeckung geprüft. Hierzu musste entsprechend den Fachregeln eine Einzelfallberechnung durchgeführt werden. Das für dieses Projekt beauftragte Dachdeckerunternehmen lieferte die notwendigen Objektangaben zur Kombination aus Dachpfanne, Lattung und Unterspannbahn, der Hersteller der Sturmklammern, die Friedrich Ossenbergschule GmbH + Co KG aus Hemer, erstellte nach diesen Angaben die erforderliche Einzelfallberechnung. Mit dieser Windsogberechnung wurden der korrekte Abhebewiderstand der Sturmklammern sowie die Stückzahl und das Verlegeschema der Sturmklammern ermittelt. Die jeweilige Berechnung gilt natürlich immer



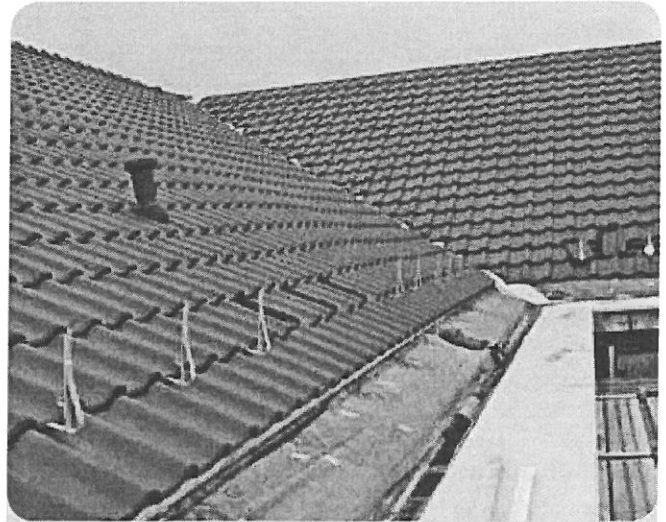
Die Dachziegel wurden mit rund 18.000 Einhängeklammern sturmsicher befestigt.



nur für das vom Dachdecker angegebene Dach und dessen Eindeckung mit der genannten Dachpfanne. Sie darf nicht auf andere Dachflächen und Eindeckungen übertragen werden. Für jedes Objekt muss daher immer eine eigene Berechnung erstellt werden. Das ist sehr wichtig, da sonst im späteren Schadensfall allein der Dachdecker dafür haftet.

Bei der Dachfläche des VW-Werks in Braunschweig wurde auch die alte Dachlattung durch eine neue Lattung 40x60 mm, ersetzt. Da der Dachboden für den späteren Ausbau vorgesehen ist, musste nun auch die letzte Geschoßdecke, sprich die Dachunterseite, wärmedämmt werden. Die Dachfläche wurde mit einer Unterspannbahn mit durchströmungshemmender Schicht gegen Regen- und Schneeeintrieb gesichert. Über der Unterspannbahn wurde die Konterlattung an den Sparren befestigt. Auf der Traglattung wurden dann die Dachziegel Rupp Rubin 9V verlegt und mit den gemäß der Windsogberechnung ermittelten FOS Einhängeklammern 456 – insgesamt wurden rund 18.000 Stück benötigt – auf der Lattung sturmsicher von den Dachdeckern fixiert.

„Da jeder einzelne Ziegel mit einer Klammer gesichert ist, ergab sich für mich eine größere Sicherheit vor Sturmschäden,“ so Dachdeckermeister Andreas Stützer aus Meinhard-Grebendorf. Trotz der schwierigen Witte-



Für die Sanierung benötigte das Dachdeckerunternehmen nur rund 3 Monate – trotz schwerer Wetterverhältnisse.

ungsverhältnisse (Juni bis Anfang September 2014) mit teils starken Regenfällen und Windböen, sowie der notwendigen Asbestzemententsorgung, konnte die große Dachfläche in rund drei Monaten komplett fachgerecht saniert werden. Das neue Dach bietet jetzt wieder hohen Schutz vor Wind und Wetter. ■