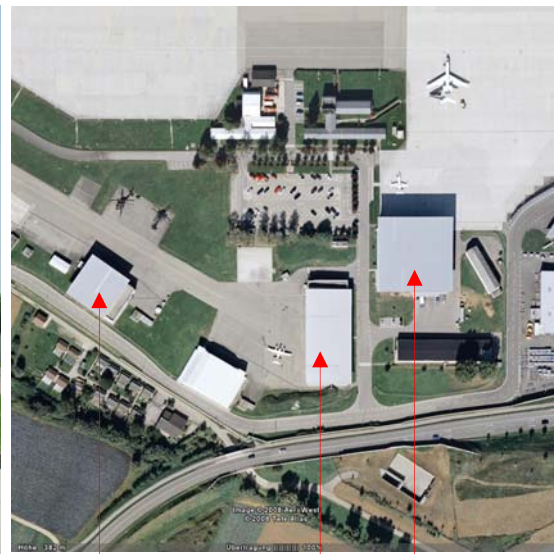


Flughafen Stuttgart, Flugzeughangar Nr. 6



Hangar 6

Hangar 13

Hangar 7-8

Bauvorhaben:	Flugzeughangar Nr. 6
Bauherr:	Flughafen Stuttgart
Architekt:	Franz Ondra, Stuttgart
Bautechnische Prüfung:	Dr.-Ing. Bornscheuer, Stuttgart
Bauzeit:	1998 - 2000
Gesamtbaukosten:	ca. 2 Mio. €
Umbauter Raum:	Gesamt ca. 8000 m ³
BGF:	ca. 1.000 m ²
Beschreibung:	<p>Im Rahmen der Generalsanierung und der Neuordnung der Südseite des Flughafen Stuttgart wurden für die US Streitkräfte 3 Flugzeughangars gebaut. Im Folgenden ist der Flugzeughangar Nr. 6 beschrieben.</p> <p>Bei dem Hangar handelt es sich um einen zweigeteilten Baukörper. Auf der einen Seite ist der eigentliche Hangar, ausgeführt als Stahlkonstruktion, auf der anderen Seite ist der zweigeschossige Sozial- und Bürotrakt, ausgeführt als Stahlbetonbau.</p>
Abmessungen, Achsen:	6 Längsachsen, 6 Querachsen, Achsraster ca. 6,58 x 5,27 m, Gesamtlänge: 33,50 m, Gesamtbreite: 25,40 m.
Gründung:	Beide Baukörper sind auf Streifenfundamente gegründet.

Stahlkonstruktion:	<p>Die Dachkonstruktion des Hangars besteht aus durchlaufenden Pfetten, welche auf Stahlfachwerkbindern aufliegen. Die Hauptbinder spannen von der Rückseite des Hangars bis zur Torseite, wo sie von einem parallel zum Eingangstor verlaufenden „Torbinder“ aufgenommen werden.</p> <p>Die Binder sind als geschweißte Fachwerkbinder aus Doppel-T Profilen hergestellt. Die Binderhöhe von Ober- bis Untergurt beträgt im Mittel ca. 2,50 m. Die Geometrie wird unter anderem von den Bestimmungen bzw. Auflagen des Flughafens vorgegeben. Im Fall des Hangargebäudes ist die Gesamthöhe beschränkt.</p> <p>Die Dachkonstruktion liegt auf der einen Seite auf Stützen, auf der anderen auf der Stahlbetonkonstruktion des Bürotrakts auf.</p>
Hülle / Fassade:	<p>Die Fassade ist im Dachbereich in zwei Schichten aufgeteilt. Auf den Bindern ist eine regen- und schneeabweisende Trapezblecheindeckung, unter den Bindern ist die eigentliche thermische Hülle. Die infolge der Durchstoßpunkte auftretenden schwierigen Fassadendetails werden in Kauf genommen. Im Gegenzug verringert sich das Gebäudevolumen erheblich, dadurch auch die zu heizende Luftmenge (welche beim Toröffnen komplett entweicht).</p>
Büro- / Sozialtrakt:	<p>Das Tragwerk des angrenzenden zweigeschossigen Sozialtrakts ist aus Stahlbeton. Die Decken sind durchlaufend auf Unterzügen, die Unterzüge selbst liegen auf Stützen.</p>
Aussteifung:	<p>Die Stahlkonstruktion ist auf einer Seite und auf der Rückseite über Verbände ausgesteift, im Bereich des Bürotrakts übernimmt dieser die Aussteifung.</p>
Leistungsbild:	<p>1 bis 6 nach HOAI</p>
Besonderheit:	<p>Da die damals gültige DIN 1055 als Grundlage für die Windlastannahmen für das „offene“ Dachtragwerk nicht herangezogen werden konnte, wurden in Abstimmung mit dem Prüflingenieur Windkanalversuche an der Universität Stuttgart durchgeführt.</p> <p>Die Windkanalversuche bestätigten die Lastannahmen des damals bautechnisch noch nicht eingeführten EC 1.</p>