



JET AVIATION

EURO AIRPORT - WIDE-BODY-HANGAR

Basel - BS

Bauherrschaft

Jet Aviation AG, Basel
P.O. Box 214
4030 Basel

Totalunternehmung

Losinger Marazzi SA/AG
Viaduktstrasse 3
4051 Basel

Architekt

Plan-Werk.ch GmbH
Wahlenstrasse 72
4242 Laufen

Bauingenieur

CTE Strasbourg
Rue des Cigognes 3
F-67960 Entzheim

Stahlbauingenieur

Sedime
Rue de Bretagne 6
F-68390 Sausheim

Lage des Bauobjektes

Euro Airport
Basel-Mulhouse

Konzept

2007

Ausführung Hangar

2007-2008

Ausführung Nebengebäude

2008



LAGE / GESCHICHTE

Auf dem Areal des EuroAirports Basel-Mulhouse, gleich neben der Industriezone von Héisingue (Frankreich), steht der neue Wide Body-Hangar von Jet Aviation, einer Firma, die sich der Innenausstattung von Flugzeugen widmet. Mit der neuen Halle, die auf französischem Boden steht, schaffte das Unternehmen zusätzlichen Raum für die Bewältigung des wachsenden Wartungsgeschäfts. Im neuen Hangar sind Werkstätten für die Verarbeitung von Metallblech und Verbundwerkstoffen sowie für die Flugzeugelektronik und die Instandsetzung

von Bauteilen untergebracht. Neben dem Hangar wurde ein zweigeschossiges Bürogebäude für das Engineering, das Innendesign und die Verwaltung errichtet.

KONZEPT

Der Auftrag an den Totalunternehmer lautete, einen Grossraumhangar zu bauen, in dem gleichzeitig ein 75 Meter langer Airbus A340/600, eine Boeing 787-8 sowie mehrere mittelgrosse Flugzeuge Platz haben.





Die Halle ist 33 Meter hoch und hat eine Spannweite von 100 Metern. Dazwischen Stützen einzubauen war nicht möglich, sonst hätten die Flugzeuge darunter keinen Platz gefunden. So wird der Hangar nun von acht Betonfeilern getragen, die mit Hilfe einer Gleitschalung vor Ort gegossen wurden. Bei dieser Methode erfolgt der Gleitvorgang der Schalung mit Kletterstangen, an denen sich die Schalungskonstruktion hochzieht. Der Beton, der während des Gleitens abbindet, muss am unteren Ende der Schalung eine ausreichende Festigkeit aufweisen. Dafür war eine spezielle Betonrezeptur notwendig.

Die Bodenplatte des Hangars hat eine Fläche von 10 000 m² und besteht aus unarmiertem Beton, der wie auf einer Landepiste eines Flughafens mit einem Finisher eingebaut wurde - dafür war ebenfalls eine spezielle Betonmischung nötig. Als sehr knifflige Aufgabe erwies sich zudem die Dachkonstruktion, die eine Metallbaufirma vor Ort zusammengesetzt hat. Inklusiv der Isolierung wiegt die gesamte Metallkonstruktion satte 1140 Tonnen. Mit Hilfe von hydraulischen

Pressen wurde sie als ganzes Stück hochgezogen und auf die Stützen gesetzt.

BESONDERHEITEN

Die grösste Herausforderung war der enge Terminplan. Nur knapp sechs Monate blieben dem Totalunternehmer Zeit, bis das Passagierflugzeug A340/600 am 30. April 2008 wie vorgesehen im Hangar untergebracht wurde. Um den Termin einzuhalten, wurde im 24-Stunden-Schichtbetrieb gearbeitet. Die dafür nötigen Bewilligungen einzuholen, war eine weitere Schwierigkeit. Dass die Bauzeit in die kalte Winterzeit fiel, machte die Sache noch anspruchsvoller.

Nicht zuletzt musste dem Brandschutz eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Es genügte nicht, die Fassade brandgeschützt zu erstellen. Zusätzlich wurden neben dem Gebäude vier Tanks mit Löschwasser als Reserve gebaut - inklusive die zugehörigen Pumpen.

ENERGIEKONZEPT / NACHHALTIGKEIT

Der Hangar und die Nebengebäude werden mit Erdgas geheizt. In den Industriehallen sorgen Heizstrahler für die richtige Temperatur: Das moderne Pender-System ist so eingerichtet, dass die überschüssige Warmluft aus den Heizstrahlern in den Brenner-Heizkreislauf zurückgeführt wird. Das Energiekonzept für den Wide-Body-Hangar wurde gemäss den Vorgaben des französischen Energiegesetzes entwickelt und mit dem Label „RT 2005“ ausgezeichnet.

PROJEKTDATEN

SIA-Volumen	:	351 716 m³
Bruttogeschossfläche		
Hangar	:	10 000 m²
Nebengebäude	:	4 000 m²



NACHHALTIGKEIT

- Label RT 2005 gemäss franz. Energiegesetz
- Erdgasheizung