

Schneefreie Flugzeugstandplätze im Flughafen Kloten

Autor(en): **Keller, H.R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **94 (1976)**

Heft 39

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-73172>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Verbindung zu den Kellergeschossen des Bezirks-
spitals mit dessen eigenen Bettenschutzzräumen stellt ein
unterirdischer Gang her, in dem auch die Installationen für
die Energieversorgung untergebracht sind.

Der Grundriss zeigt folgende Raumgruppierungen: Im
Untergeschoss liegen die Zugangs-, Aufnahme- und Behand-
lungsräume, die Reanimation sowie die Maschinenräume.
Die Verbindung zum Obergeschoss stellen eine zentral ge-
legene Treppe und eine Rampe her. Hier befinden sich die
Pflegeräume, die Küche, die Waschküche und die Personal-
räume. Erschlossen werden die einzelnen Gruppierungen
vom Mehrzweckraum aus.

Belegung

Im Notspital stehen in den Pflegeräumen 464 Betten
und in der «Wiederbelebung» (Reanimation) 96 Betten. Für
das Personal sind 150 Liegeplätze eingerichtet.

Technische Einrichtungen

Die *Stromversorgung* erfolgt so lang wie möglich über
das öffentliche Netz. Bei Stromausfall stehen zwei Notstrom-
gruppen mit je 250 kVA zur Verfügung. Der dazugehörige
Öltank gewährt einen autarken 14tägigen Betrieb.

Die *Klimaanlage* soll auch während eines Daueraufent-
halts physiologisch erträgliche Bedingungen schaffen. In
Nichtkriegszeiten werden die Schutzräume von der Spital-
heizung aus temperiert. Bei Stromausfall wird die *Diesel-
abwärme* der Notstromgruppe für Heizzwecke verwendet.

Der tägliche Bedarf an *Trink-, Spül- und Kühlwasser*
beträgt rd. 116 000 Liter. Sollte die Versorgung aus dem
Ortsnetz ausfallen, stehen Wassertanks mit 620 000 Liter
Inhalt zur Verfügung. Bei Benützung von Trockenklosetts
und sparsamem Wasserverbrauch reicht der Wasservorrat
mindestens 14 Tage aus. Dank einer *Sickerwasserfassung*
lässt sich diese Frist verlängern. Das Wasser wird über eine
Druckerhöhungsanlage den Verbrauchern zugeführt.

Die *Abwässer* werden in die Fäkalienrinne geleitet und
von dort in die Kanalisation oder bei zerstörter Kanalisation
über eine Notleitung ins Freie gepumpt.

Ausstattung

Das Notspital enthält 560 *Patienten- und Reanimations-
betten*, die doppelstöckig angeordnet sind. Mit fahrbaren
Bettenhebern können die Betten verschoben werden.

Der *Behandlungstrakt* umfasst vier Operationsräume
mit *Vorbereitung, Apotheke, Labor* und *Sterilisation*. Die
ganze Anlage wird kriegsmässig mit Pflegematerial durch
das Bundesamt für Zivilschutz und die Armee ausgestattet.

Das *Personal* ist in *dreistöckigen Liegestellen* auf engem
Raum, doch zweckmässig und gefällig untergebracht. Die
Küche ermöglicht eine einfache Verpflegung für Patienten
und Betriebspersonal.

Kosten

Der Kostenvoranschlag vom März 1972 sah eine
Summe von 5 786 000 Fr. vor mit zusätzlichen Ausstattungs-
kosten von 1 200 000 Fr. Die Bauabrechnung betrug
5 300 000 Fr. Für einen Teil der Spitaleinrichtung wurden
700 000 Fr. ausgegeben. Den Restbetrag von 500 000 Fr.
bezahlt die Armee. Somit belaufen sich die Kosten je Pa-
tientenbett (inkl. Ausstattung) auf 11 700 Fr.

Technische Daten und Kosten

Geschossflächen brutto	
Obergeschoss	2 070 m ²
Untergeschoss	2 320 m ²
Umbauter Raum SIA	15 600 m ³
Bauzeit	20 Monate
Eingebrachter Beton	4 200 m ³
Verwendeter Armierungsstahl	250 000 kg
Notstromanlage	2 x 250 kVA
Öltank	25 000 l
Wassertank	620 000 l
Lüftung	25 000 m ³ /h
Kälteanlage	100 000 kcal/h
Heizung ab Spital	320 000 kcal/h
Sauerstoffvorrat	1 080 m ³
Lachgasvorrat	90 m ³
Personalbetten	150 Personen
Patientenbetten	560 Personen

Kosten

Baukosten	5 300 000 Fr.
Operations- und Pflegematerial,	
Betten	1 200 000 Fr.
Kosten je m ³ umbauter Raum	416 Fr.
Kosten je Patientenbett	11 700 Fr.

-yer

Schneefreie Flugzeugstandplätze im Flughafen Kloten

Von H. R. Keller, Zürich

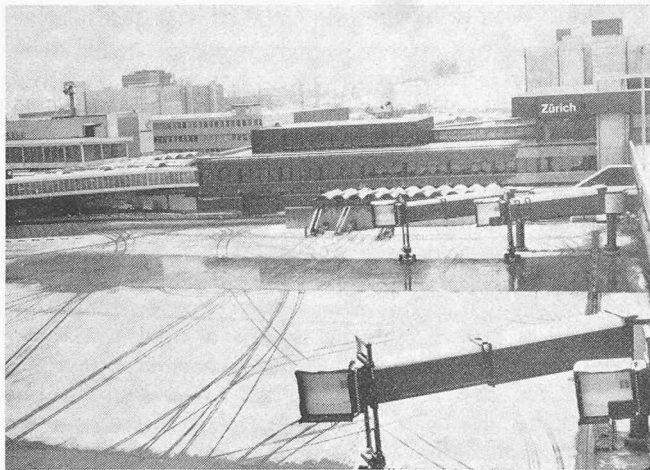
DK 629.139

Die Standplätze beim Terminal B des Flughafens Zü-
rich-Kloten werden durch eine automatische Aussenflächen-
heizung des Systems Multibeton immer schnee- und eisfrei
gehalten. Dank dieser Heizungsanlage können diese sehr
stark belegten Flächen auch bei starkem Schneefall und
grosser Kälte ohne jeglichen Unterbruch durchgehend be-
nutzt werden.

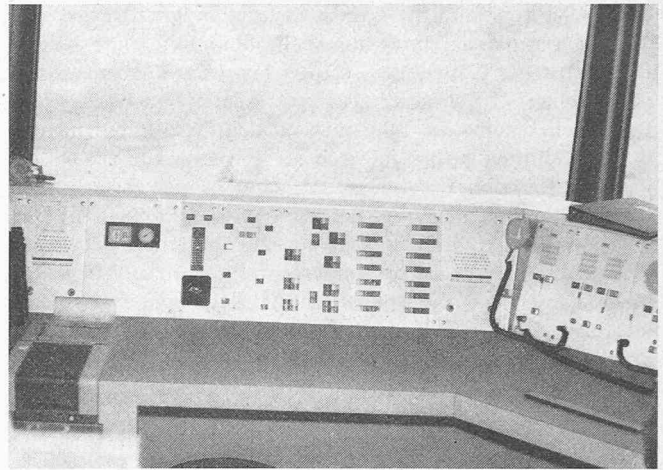
Eine Schneeräumung bei belegten Standplätzen ist pro-
blematisch, weil die ankommenden Flugzeuge sofort nach
Ankunft mit einer Vielzahl von Fahrzeugen umgeben wer-
den. Ausserdem werden nach dem Stillstand der Flugzeuge
jeweils Passagierbrücken ausgefahren. Mit allen diesen Hin-
dernissen, die auf den Standplätzen stehenden Flugzeuge
eingeschlossen, ist eine gründliche und rasche Schneeräu-
mung nicht mehr denkbar. Es besteht lediglich die Möglich-

keit, die Standplätze bei Schneefall von allen die Flugzeuge
umgebenden Fahrzeugen freizuhalten, damit eine oberfläch-
liche Schneeräumung um die Flugzeuge herum erfolgen
kann. Das heisst, dass die Standplätze während der Schnee-
oder Eisräumung stillgelegt werden müssen. Solche Still-
legungszeiten ergeben aber Flugverspätungen und im Ex-
tremfall Ausfälle von Flügen, wodurch erhebliche Kosten
entstehen. Dank der Bodenheizungsanlage werden derartige
Kosten vermieden, und der Standplatzbetrieb kann ohne
Unterbruch reibungslos ablaufen.

Anlässlich der Schneefälle vom 24. Januar und vom
13. Februar 1976 konnte die Wirkung dieser Bodenheizungs-
anlage gut verfolgt werden. Alle Standplätze waren schnee-
und eisfrei, während das Vorfeld und die Pisten durch
ganze Rudel von Schneeräumfahrzeugen behandelt werden



Der Flugplatz ist wegen Schneefall geschlossen; die Standplätze (dunkel) jedoch sind schneefrei und einsatzbereit



Im Kontrollraum wird der Bodenzustand der Piste dauernd überwacht

mussten. In beiden Fällen musste der Flugbetrieb für mehrere Stunden eingestellt werden.

Jede der acht beheizten Flächen beim Terminal B verfügt über eine getrennte Steuerungsautomatik. Die eingebauten Steuerungen wurden besonders für diese Anlage entwickelt, damit bei den grossen Flächen eine optimale Wirtschaftlichkeit und Sicherheit erreicht werden kann. Die minimale Bodentemperatur wird durch die Steuerungsautomatik auf $+2,5^{\circ}\text{C}$ gehalten. Wenn die Bodentemperatur unter diesen Wert absinken möchte, wird die Heizung automatisch in Betrieb gesetzt. Ausser bei grosser Kälte oder Schneefall ist für die Temperierung der Standplätze nur eine geringe Heizleistung erforderlich, welche im Bereich von 5 bis 15 % der Maximalleistung der Anlage liegt. Interessant ist auch die Tatsache, dass alle Flächen dank der hohen Genauigkeit der Steuerungsautomatik in der Oberflächentemperatur max. $0,6^{\circ}\text{C}$ voneinander abweichen. Auch innerhalb der einzelnen Flächen liegt die maximale Abweichung in diesem Bereich.

Die Steuerungsautomatik enthält auch die Möglichkeit, die Standplätze mit reduzierter Leistung zu beheizen. Das heisst, man lässt die Böden bis auf z. B. -3°C auskühlen, wenn es kalt und trocken ist. Sobald die Böden durch Regen oder Schneefall feucht werden, wird die Anlage durch die in den beheizten Böden eingebauten Feuchtefühler sofort auf Volleistung geschaltet, bis die Bodentemperatur wieder einen Wert von rd. $+2,5^{\circ}\text{C}$ erreicht hat. Da aber je nach Auskühlung des reduziert beheizten Bodens und den Witterungsbedingungen sich bei dieser Betriebsart während einiger Zeit Glatteis oder Schnee ansammeln kann, wird diese Schaltungsmöglichkeit im Moment nicht benützt. Sie kann jederzeit angewendet werden, wenn ein Standplatz nicht benötigt wird oder wenn Energiekrisen weitere Einsparungen erforderlich machen sollten.

Im Kontrollturm ist der Betriebszustand der gesamten Anlage auf einer Anzeigetafel ersichtlich. Das Personal hat auch die Möglichkeit, die Heizung jedes einzelnen Standplatzes durch Knopfdruck ein- und auszuschalten. Diese Schaltmöglichkeit wurde eingeplant für den Fall, dass bei einer Energiepanne innerhalb des Flughafens (z. B. Ausfall eines Heizkessels) jene Felder, die im Moment nicht belegt sind, sofort ausgeschaltet werden können.

Um die Anlage gegen jegliche Art von Störungen abzusichern, verfügt jeder Standplatz über eine vollkommen separat angeschlossene Alarmanlage, die die verantwortlichen Stellen informiert, sobald die Oberflächentemperatur eines Standplatzes unter einen bestimmten, leicht über

0°C liegenden Wert absinkt. Solche Störungen, wie z. B. der Ausfall einer Pumpe, treten sehr selten auf. Bei einer auf optimale Betriebssicherheit angewiesenen Anlage, wie derjenigen beim Terminal B, ist es aber wichtig, dass auch solche selten auftretenden Störungen sofort bei der zuständigen Stelle registriert werden.

Man kann sich fragen, ob sich eine automatische Aussenflächenheizung auch wirklich lohnt. Im Fall der Standplätze des Flughafens Kloten ist die Antwort sicher ja. Ebenfalls eindeutig zu befürworten ist eine derartige Anlage bei Einfahrtsrampen zu Geschäftshäusern und mittleren sowie grossen Autoeinstellhallen. Auf der anderen Seite lohnt sich der Einbau einer derartigen Anlage bei ganzen Strassenabschnitten nicht, weil bei solchen sehr grossen Flächen die herkömmliche Schneeräumung billiger kommt. Bei kritischen Brücken, die wegen ihrer exponierten Lage viel öfter gesalzen werden müssen als normale Strassenabschnitte, ist eine automatische Schmelzanlage jedoch wieder eindeutig zu vertreten.

Umschau

Neues Leben in den Hinterhöfen

Im Anschluss an die Ausstellung «Erholungsraum Stadt» hat das Forum für Gestaltung am Kunstgewerbemuseum Zürich neulich zu einem *Diskussionsabend* eingeladen. Aus ersten Erfahrungen in der komplexen und schwierigkeitsgeladenen Belegung von Binnenhöfen wussten Vertreter aus München («Erholungsraum Stadt»), aus Wien («Planquadrat») und Zürich («Experiment Culmannstrasse») sowie Architekt Peter Lanz (Beratungsstelle für Hinterhofsanierung beim Städtischen Hochbauamt) zu berichten. Die Leitung hatte Hanspeter Meng, Radio Zürich.

Im Erfahrungsaustausch der Sprechenden erwies sich, dass die Bestrebungen zur Hebung der Wohnqualität durch Bereinigen und Zusammenfassen teilweise genutzter Freiflächen in den drei genannten Städten in grösserem Massstab zwar im Gange sind, aber noch kaum konkrete Form angenommen haben. In München und Wien machten sich Bürgervereine zum Träger der Sanierungsvorhaben und Verhandlungspartnern mit den Stadtbehörden. Letztere mussten offenbar mit sanftem medialem Druck (z. B. Fernsehen) zu einer positiven Haltung gegenüber den neu an sie herangetragenen Aufgaben bewogen werden. Immerhin war es in