

## Anwenderbericht

### XXL- Turbotore für pünktlichen Abflug

#### Der Flughafen Stuttgart setzt auf den Torspezialisten Efaflex

Das Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen den Flughäfen der EU wird immer rasanter. Garantierte Anschlusszeiten für Transferpassagiere und eine schnelle Abfertigung des Gepäcks sind nur zwei Beispiele aus der langen Liste der entscheidenden Wettbewerbskriterien. Steigende Passagierzahlen und die Verschärfung der Sicherheitsanforderungen bedingen zusätzliche, ständig wachsende Anforderungen an Logistik und Infrastruktur. Um diesen Ansprüchen im internationalen Wettstreit gewachsen zu sein, hat die Flughafengesellschaft Stuttgart unter anderem auf hohe Investitionen gesetzt:

Die neue BodenVerkehrsDienst- Geräte- Halle bietet modernste Technik. „Zeit ist Geld. Die Flugzeuge müssen schnell be- und entladen werden“, sagt Dirk Friedrichs. Seine Abteilung begleitet alle Neubau-Projekte auf dem Flughafen. Den Planern sei es deshalb wichtig gewesen, für die 5.937 Quadratmeter große Halle hochwertigste Gebäudetechnik auszuwählen. „Die Tore sind besonders neuralgische Punkte. Deswegen haben wir uns hierbei für Produkte von Efaflex entschieden. Bedingt durch die hohen Anforderungen an das Gebäude eignen sie sich in Technik und Preis-Leistungs-Verhältnis bestens.

Größter Wert wurde auf die Schnelligkeit gelegt.“ Die sechs größten Hallenöffnungen wurden mit Toren von jeweils 7.000 mm Breite und je 5.750 mm Höhe geschlossen. Die Torbehänge von über 40 Quadratmetern Fläche werden in weniger als drei Sekunden vollständig geöffnet. Das entspricht einer mittleren Bewegungsgeschwindigkeit von etwa 2,0 m/sek. Bei Toren mit solch einer großen Fläche war den Planern auch die hohe Windbelastbarkeit wichtig. Bei Windgeschwindigkeiten bis zu 120 km/h können die Schnelllauf-Turbotore störungsfrei arbeiten. Passagiertreppen, mobile Förderbänder Fahrzeuge für die Enteisung der Flugzeugtragflächen sowie Lastenanhänger für Gepäck stehen in der BodenVerkehrsDienst- Geräte- Halle. Ständig rollt der Verkehr in die Halle

hinein und wieder heraus; immer muss es schnell gehen. Jedes der Tore öffnet und schließt 15 bis 20 Mal pro Stunde. Das sind 150 bis 200 Arbeitsspiele am Tag. „Unzuverlässige Tore können wir uns nicht leisten“, erklärt Dirk Friedrichs. „Bereits ein kurzzeitiger Defekt hätte Störungen und Verzögerungen im Bereich der Flugzeugabfertigung und damit verbundene Kosten zur Folge.“

Bei durchschnittlich 460 Bewegungen (Starts und Landungen) am Tag wäre der Schaden immens hoch. Der Flughafen Stuttgart rangiert auf Platz sieben der wichtigsten Flughäfen Deutschlands. Er ist der Landesflughafen Baden-Württembergs. In den vier Terminals können pro Jahr 12 bis 14 Millionen Passagiere abgefertigt werden. Es bieten 42 Fluggesellschaften Flüge zu 122 Zielen in 31 Ländern an. Die erste planmäßige Landung auf der 1400 Meter langen Piste des damaligen Flughafens Böblingen-Hulb gab es am 20. April 1925. Bereits in den 30-er Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurden Linienflüge durchgeführt. 1936 wurde der Flughafen auf sein heutiges Gelände an der südlichen Grenze der Landeshauptstadt verlegt. Während des Zweiten Weltkrieges als Luftwaffenstützpunkt durch Bomben schwer beschädigt, wurde der Flughafen nach 1945 intensiv ausgebaut. Mitte der 90-er Jahre wurde die Start- und Landebahn auf 3345 Meter verlängert, der neue Tower und ein modernes Luftfrachtzentrum eingeweiht.

Die neue Gerätehalle wurde im Oktober 2007 übergeben. Vor dem Neubau gab es bereits eine Halle mit identischer Nutzung. Die Tore in diesem Altbau waren Sektionaltore, die über eine Kontaktschleife im Boden für die Ein- und Ausfahrt gesteuert wurden. Die langsamen Öffnungsgeschwindigkeiten hatten Wartezeit und Beschädigungen zur Folge. Außerdem war das Gebäude während des Winterhalbjahres ständig zu kalt. „In der neuen Halle muss es frostfrei sein; das heißt, die Temperatur soll mindestens zwischen vier und fünf Grad Celsius liegen“, erläutert Dirk Friedrichs. „Das ist notwendig, damit die Hydraulik der Fahrzeuge sofort einsatzbereit ist.“ Um bei den vielen Öffnungszyklen am Tag die Energieverluste gering zu halten, ist die Schließgeschwindigkeit von 0,6 m/sek. sehr wichtig. Klarsichtlamellen aus Acrylglas sorgen für viel Tageslicht in der Halle.

Vor dem Bau der Gerätehalle konnte die Planungsabteilung bereits auf gute Erfahrungen mit zwei Toren des Bruckberger Spezialisten zurückgreifen. „Weitere neue Anlagen sind geplant“, sagt Friedrichs. „Wir sehen einer erfolgreichen Zusammenarbeit mit Efaflex offen entgegen.“

„Unzuverlässige Tore können wir uns nicht leisten“  
„Bereits ein kurzzeitiger Defekt hätte Störungen und Verzögerungen im Bereich der Flugzeugabfertigung und damit verbundene Kosten zur Folge.“

Dirk Friedrichs

Pressekontakt  
bei EFAFLEX:  
Herr Alexander Beck  
0049 8765 – 82126  
alexander.beck@efaflex.com

Pressekoordination:  
Link Communications  
Frau Ariane Müller  
0049 38293 – 434149  
info@link-communications.de