

Airport City

Eine Legende entsteht

Von BlueGenie1974

Kapitel 3: Phase 2 läuft an

Phase 2 läuft an

Noch im November begann die zweite Bauphase. Dirk Pitt und Kyle Hathaway hatten sich entschlossen, eine Reparaturhalle und eine Gepäckhalle zu bauen. Die Gepäckhalle sollte unmittelbar neben dem Terminal errichtet werden. Die Reparaturhalle südöstlich davon. Bei beiden Gebäuden, wurde schon für ein Passagieraufkommen von 5,8 Millionen Passagieren im Jahr geplant. Die Reparaturhalle wurde so konstruiert, dass man bis zu 8 Flugzeuge gleichzeitig warten und reparieren konnte. Auch wurde sie so gestaltet, dass auch die großen Flugzeuge wie die Boeing 747-8, die Airbus A380, die Concorde und die Tupolev TU144 dort hineinpassten.

Daena Hernandez stürzte sich wieder in die Arbeit und saß meistens bis 3 Uhr Morgens am Zeichenbrett. Sie verbrauchte wieder Unmengen Millimeterpapier, bis sie einen Entwurf für die Gepäckhalle ausgearbeitet hatte, der Ähnlichkeit mit der Passerelle des Baseler Hauptbahnhofs hatte. Doch die Kolumbianerin hatte nur ein Teilstück für ihren Entwurf benutzt. Als zusätzliche Stütze hatte Daena Hernandez drei Säulen vorgesehen. Jede mit einem Durchmesser von 110 m2. Auf diesen drei Säulen, die in einem Abstand von 15 cm angeordnet werden sollten, zeichnete Daena Hernandez eine Betonplatte, die dann eine Schräge in einem Winkel von 25 Grad bildete. Danach kam eine weitere schräge Rampe mit einem Winkel von 50 Grad. Das Dach verlief für 200 Meter geradeaus, ehe es wieder in einem Winkel von 45 Grad abfiel und mit einer senkrechten Wand abschloss.

Am Ende dieser Wand hatte Daena Hernandez einen Tunnel geplant, durch den zwei Förderbänder die Gepäckstücke der ankommenden und abfliegenden Passagiere transportieren sollten. Als sie den Entwurf Dirk Pitt und Kyle Hathaway vorlegte meinte Kyle: „Sie scheinen sich schon sehr stark an bereits vorhandenen Bauwerken zu orientieren. Können Sie nicht irgendwie eine persönliche Note mit einfließen lassen?“ „Diese Säulenreihe ist von mir. Die gibt es in Basel nicht.“ „Gut. Dann machen wir das so. Aber für die Reparaturhalle möchte ich gerne einen eigenen Entwurf von Ihnen. So wie bei der kleinen Flugzeughalle.“ „Wie Sie wünschen, Mr. Hathaway.“

Und während die Bulldozer und Bagger das Erdreich auf der Ostseite des Terminals

aufrissen, saß Daena Hernandez wieder in ihrem provisorischen Atelier über dem Zeichenbrett und designte die Reparaturhalle. Bei diesem Entwurf ließ sie sich was ganz besonderes einfallen. Denn die Kritik von Kyle Hathaway hatte ihr zu denken gegeben. Ihr Entwurf wurde eine Stahl-Glas-Konstruktion, die auf der linken Seite noch eine Verwaltungseinheit in Form einer Wellblechbaracke beherbergte. Die Reparaturhalle bot Platz für 7 Flugzeuge. „Ob das ausreicht?“, fragte sich die Architektin.

Als sie Kyle Hathaway und Dirk Pitt die Pläne vorlegte brachte sie das Thema gleich zur Sprache. „Ihr Einwand ist nicht von der Hand zu weisen. Wir sollten vielleicht doch zwei Reparaturhallen bauen.“, sagte Dirk Pitt. „Mindestens. Aber jeder internationale Flughafen, der was auf sich hält, hat maximal drei Reparaturhallen.“ „Dann bauen wir drei.“ „Ich schlage vor wir bauen die Hallen auf einem Areal südlich der Landebahn.“, sagte Daena Hernandez. „Eine gute Idee. So machen wir das.“

Die Teams 2, 3 und 4 rissen den Boden an den Stellen auf, die von der Kolumbianerin markiert wurden. In einem Abstand von 15 Metern entstanden drei 15 Meter tiefe und 360 m² große Gruben. Danach wurden in alle 4 Baugruben die Pfeiler und die Drahtgitter eingezogen und die Gruben mit Zement gefüllt. Es dauerte ganze drei Tage bis der Zement richtig ausgehärtet war, dass man weiterbauen konnte. Doch an Tag 4 begannen die Arbeiter mit dem Bau der Gepäckhalle. Zuerst wurden die drei Säulen errichtet, danach kam die Wand die der Passerelle des Baseler Bahnhofs glich.

Auf der anderen Seite wurde genau dieselbe Wand gebaut. Danach kamen die beiden Stirnwände der Halle. In die Rückwand, die zum Terminal gewandt war, wurde ein Loch mit einem Durchmesser von 65 cm gefräst. Ebenso im Terminal selbst. Zwischen der Gepäckhalle und dem Terminal 01

wurde ein halb-transparenter Tunnel errichtet, in dem zwei nebeneinander verlaufende Förderbänder verlegt wurden. Das eine transportierte das Gepäck der Passagiere vom Flugzeug in den Terminal, das andere in die entgegen gesetzte Richtung. Als letztes kam das Dach und die Gepäckhalle war fertig. Zumindest von außen. Denn innen wurde die Elektrik fertig gemacht.

Und während in der Gepäckhalle die Elektriker alles auf seine Funktionsfähigkeit überprüften, waren außen die Bau-Teams damit beschäftigt, die drei Reparaturhallen zu bauen. Die Kranführer wuchteten die jeweils rechte Wand der Hallen heran und brachten sie in Position. Damit sie nicht umstürzten, wurden auf beiden Seiten provisorische Stützen angebracht, bis die Rückwände in Position und mit den Wänden verschweißt waren. Danach waren die gegenüberliegenden Seitenwände dran. Die Kranführer brachten die Stahlkonstruktionen in Position und die Schweißer verschweißten alles. Damit waren die Hallen soweit fertig, dass man die Stützen auf der rechten Seite wieder entfernen konnten. Als nächstes kam das vordere Segment mit dem Eingang das mit den anderen Segmenten verschweißt wurde. Danach kam das Dach. Und während im Inneren die Elektriker die Kabel für die ganze Technik verlegten, waren außen die Bauarbeiter damit beschäftigt, die Wellblechkonstruktion aufzubauen und mit der Halle zu verschweißen.

Schließlich war auch Phase zwei der Baumaßnahmen abgeschlossen und die Arbeiter konnten erst mal nach Hause zu ihren Familien. Denn Kyle Hathaway hatte den Trupps

aufgrund der Wetterbedingungen erst mal bis März 2014 Urlaub gegeben. Der Winter hatte in Sky City Einzug gehalten. Auch wenn auf dem Flughafen schon normaler Flugbetrieb durchgeführt werden konnte, ließen die Passagiermaschinen noch auf sich warten. Doch dies war erst der Anfang einer langfristigen Zusammenarbeit.