

Exkursion des Club^bING

Neubetonierung der Südbahn am Flughafen Langenhagen

Eine Rollbahn oder auch „Taxiway“ wie es im Fachjargon heißt, muss jeden Tag gründlich kontrolliert und häufig gewartet werden. Das erklärt Dipl.-Ing. Tilman W. Starck, Gruppenleiter Tiefbau und zuständig für Bau und Instandhaltung am Flughafen Langenhagen den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der ClubING-Exkursion.



Tiefbauleiter Starck erklärt den Betonaufbau

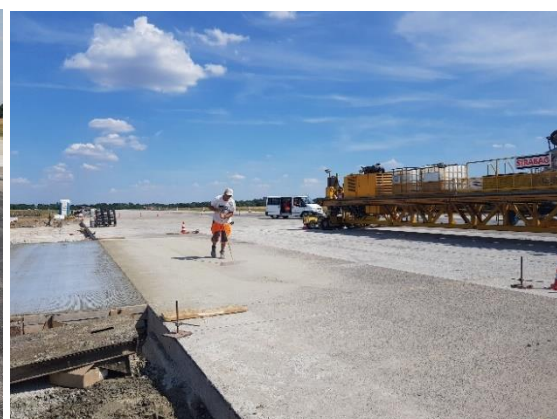


Rollbahnbeleuchtung auf dem Taxiway

Der ClubING ist eingeladen, bei der Neubetonierung der von Mai bis September gesperrten Südbahn in Langenhagen dabei sein. Und das zu einem besonderen Zeitpunkt. Jahrelang war der Frost der größte Feind einer glatten und funktionsfähigen Betonfläche, oder die als Betonkrebs bekannte Alkali-Kieselsäure-Reaktion. 2018 kommt durch das extrem lang anhaltende heiße Klima wieder einmal die Auswirkung der Hitze dazu. Zwei Tage vor unserer Exkursion waren gehobene und geborstene Betonplatten der Nordbahn in der Zeitung zu sehen gewesen. Die Presse berichtete über gestrichene Flüge und interviewte gestrandete Passagiere auf ihren Feldbetten. Tilman Starck und sein Team hatten abends gegen 19 Uhr bei einer Routinekontrolle die Schäden bemerkt, sofort wurde die Bahn gesperrt und die beschädigten Bereiche instandgesetzt. Am nächsten Morgen um 6 Uhr war alles bereits erhärtet und konnte wieder für den Flugverkehr freigegeben werden. So aufregend kann der Job eines Tiefbauleiters sein...



Touchdownzone mit Gummiabrieb



Das Finish für die Rollbahn wird mit dem Besen gemacht

Bei der Einführung im Baucontainer erklären Tilman Starck und sein Kollege Steffen Müller, der zur Freude einiger Exkursionsteilnehmer aus Suderburg an der Ostfalia studiert hatte, wie eine Start- und Landebahn oder auch „Runway“ und eine Rollbahn aufgebaut sind und worauf es ankommt.

So eine Runway ist hier in Langenhagen 45 Meter breit und wird sowohl als Start - wie auch als Landebahn genutzt. Da kommen schnell die geplanten 20.000 m² Beton zusammen, die hier am eigenen Misch- und Brechplatz mit Betonwerk hergestellt werden.

Die Betonschicht ist 36 cm dick und liegt auf einer 20 cm starken hydraulischen Tragschicht. Leerrohre kommen ebenfalls mit in die Erde. Darin wird später die Elektrik verlegt, die man z.B. für die Beleuchtung oder Befuerung wie es hier heißt, nutzen wird. Am Ende werden hier wieder bewegte Leuchtsignale für die Sicherheit der landenden Flugzeuge sorgen.

Ganz wichtig beim Aufbau einer Start- und Landebahn sowie für eine Rollbahn sind auch die eingebauten Drainageelemente. Plötzlich auftretender Starkregen muss ebenso schnell verschwinden wie Hagelschauer und Schneemassen. Das ist in Zeiten mit häufigen auftretenden Extremwetterlagen sicherlich eine Herausforderung. Nach dem Beton und den Tragschichten werden auf der Südbahn dann noch Markierung und Beschilderung erneuert. Regelmäßig ist auch die Wartung der Fugen zwischen den Betonplatten erforderlich und das Entfernen des schwarzen Gummiabriebs in der sogenannten Touchdown-Zone, in der die Flugzeugreifen bei der Landung mit all ihrem Gewicht den Boden berühren.



Misch- und Brechplatz mit Betonwerk vor Ort



Drainage und Leerrohre werden mitverlegt

Die Exkursionsteilnehmer stellen viele interessierte Fragen, zum Beispiel, ob nicht ein Asphalt-Belag auf der Rollbahn pflegeleichter wäre. Circa die Hälfte der deutschen Flughäfen haben einen solchen Belag gewählt, erklärt Tiefbauleiter Starck. Aber er selbst ist froh über die Betondecke, für die sich seine Vorgänger entscheiden haben und die seiner Meinung nach die langfristig bessere Lösung darstellt. Unter den interessierten Gästen unserer ClubING-Exkursion war übrigens auch Dirk Wagner, der heute als Industriepfarrer in Wolfsburg tätig ist, aber zuvor am Flughafen Langenhagen ebenfalls für die Flugbetriebsflächen zuständig war.