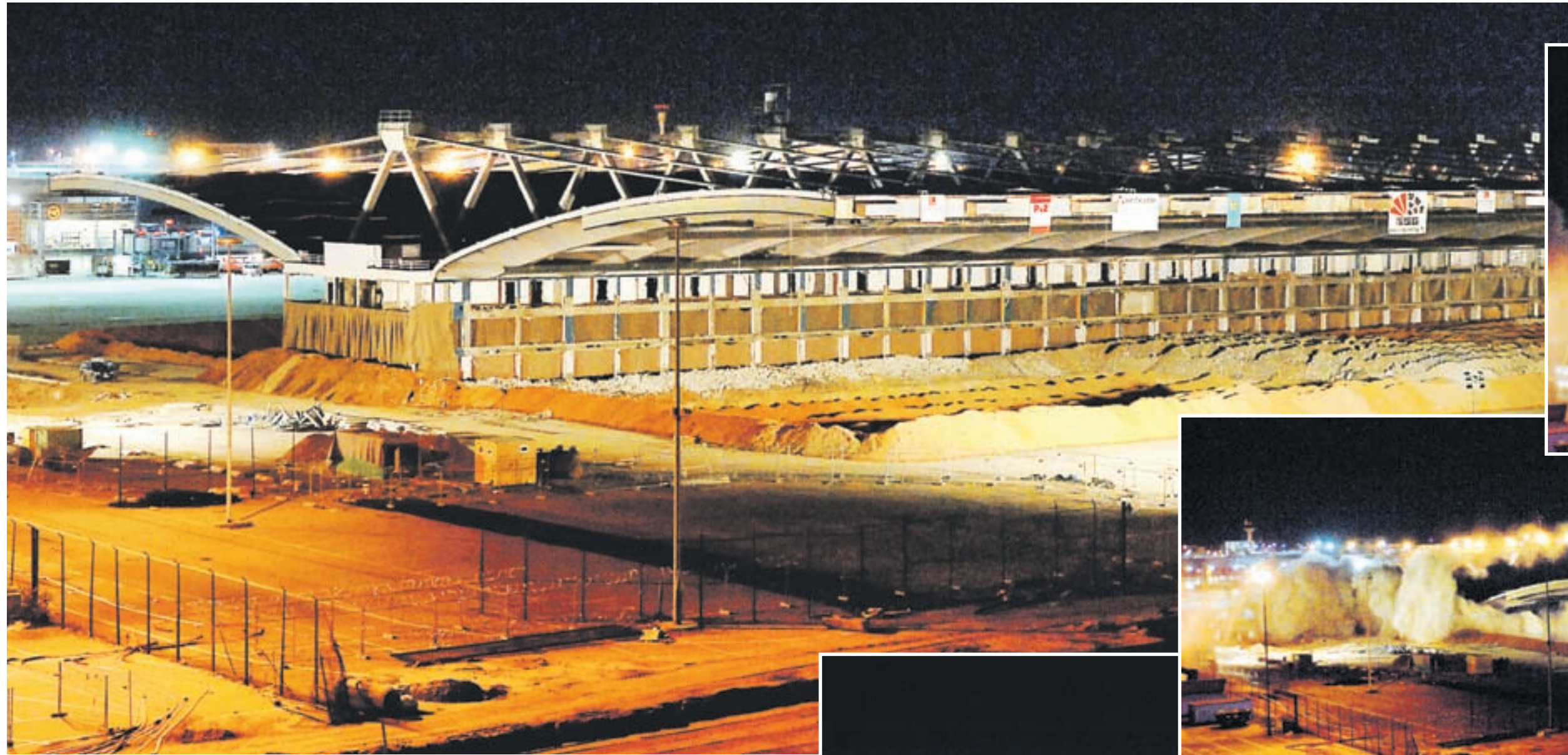


„Bye, bye Halle 3“



Mit der Sprengung der Wartungshalle 3 ist ein weiteres Gebäude von der Lufthansa-Basis verschwunden – ein notwendiger Schritt für die Zukunft des Konzerns.



Ladearbeiten – Die Sprengsätze werden mit Kabeln verbunden.

Freitagabend. Es ist ungewohnt ruhig am Frankfurter Flughafen. Kaum startende oder landende Flugzeuge. Nur die Motoren schwerer, vierachsiger Löschfahrzeuge der Feuerwehr brummen durch die noch tagwarme Luft. Scheinwerfer tauchen die „Schmetterlingshalle“ in milchig-gelbes Licht. Der Halbmond steht tief am nachtschwarzen Himmel. Blaulichter der Rettungsfahrzeuge spiegeln sich in der Glasfassade des Flugsteigs A. Über das Vorfeld hinter dem Terminal rollt eine Lufthansa-Maschine in Richtung Startbahn 18 West. Nur das Leitwerk mit dem Kranich ist zu sehen. Ein leichter Wind weht aus westlicher Richtung über das Gelände.

■ Weiträumig abgesperrt

Ein Geräusch, als würde sich von fern ein Zug ankündigen, schneidet die Nacht. Das erste Sprengsignal. Niemand befindet sich mehr in der Nähe der einst so geschäftigen

alten Wartungshalle 3. Im Umkreis von 200 Metern ist alles weiträumig abgeriegelt. Der Zugang zur Basis wird von Männern in neon-gelben Westen versperrt. Bauzäune mit Stacheldrahtkrone markieren auf dem Gelände den inneren Gefahrenbereich. Zwei Monate Abbrucharbeiten haben ihre Spuren hinterlassen. Von der Schmetterlingshalle sind nur noch der Mittelbau und die Flügel übrig. Glas- und Seitenelemente sind entfernt worden; die blauen Stahlöre verschwunden. Wie zum Abschied ist das alte Gebäude geschmückt. Die Abbruchfirmen haben an den Spitzen der Dachkonstruktion bunte Banner angebracht. Verloren grüßt eine Plane der Lufthansa Technik mit der Aufschrift „Bye, bye Halle 3“ am Bauzaun. Sprengmeister Martin Hopfe umrundet in seinem dunklen Geländewagen ein letztes Mal die Schmetterlingshalle. Jede Sprengung sei eine Herausforderung, sagt der stämmige Diplom-Geologe mit thüringischem

Dialekt, „doch auf einem Flughafen haben wir noch nicht gearbeitet. Das war für uns absolutes Neuland.“ Alles ist sorgfältig vorbereitet.

■ Wasser gegen Staub

Das zweite Sprengsignal ertönt – noch eine Minute bis zur Zündung der Sprengsätze. Das ist auch das Zeichen für die Flughafen-Feuerwehr. Aus 19 beindickten Schläuchen schießen im 60 Grad-Winkel 20 Meter hohe Fontänen in den Nachthimmel und umgeben die Schmetterlingshalle von drei Seiten. Hundert Meter breite Wände aus Wasser sollen die Staubwolke aufhalten. 22.000 Liter Wasser pro Minute werden mit Hochdruck durch die Schläuche gepumpt, 15 Minuten lang.

Seit der Fertigstellung im Jahr 1960 sind Millionen Reisende an der Schmetterlingshalle vorbeigekommen; Reisende in Flugzeugen auf dem Weg zur Startbahn oder von der Landebahn zum Ankunfts-

gebäude. Für viele Lufthanseseiten ist die Halle Symbol eines neuen Kapitels der Lufthansa-Nachkriegsgeschichte und mehr als ein neuer Arbeitsplatz. „An dieser Halle hängt mein Herz“, sagt Herbert Hufnagel und legt seine Stirn in Falten; die Augen hinter der blaugelassenen Brille scheinen in die Vergangenheit zu blicken. Seit 1974 ist er bei Lufthansa. Seine ersten sechs Jahre verbringt Hufnagel als Flugzeugtechniker in der Halle 3. Mittlerweile ist er Planungsleiter bei der Lufthansa Technik und zuständig für die technische Abwicklung der Sprengung. Vielbeschäftigt ist er an diesem Abend. Unermüdlich klingelt sein Handy. Mit Bedacht spricht er letzte Anweisungen ins Funkgerät – alles läuft planmäßig. „Die Sprengung ist ein notwendiger Schritt“, sagt er dann, „die A380 steht vor der Tür, da müssen der Flughafen Frankfurt und Lufthansa vorbereitet sein. Die anstehenden Veränderungen sind wichtige Maßnahmen für die Zukunft.“

Plötzlich, unvermittelt detonieren die Sprengladungen. Mit einer hörbaren zeitlichen Verzögerung von wenigen Sekundenbruchteilen explodieren 400 Kilogramm Sprengstoff: Zuerst sacken die Säulenreihen des Mittelbaus zusammen. Dann erschlaffen die Träger der Doppelkandelaber-Dachkonstruktion. Der Mittelbau kippt seitlich Richtung Lufthansa-

Parkhaus weg. Alles geht ganz schnell. Nach einigen Wimpernschlägen versinkt die Halle in einer riesigen hellbraunen Wolke aus Staub. Die Wasserwände der Feuerwehr halten die fast hundert Meter hohe Staubwand nicht auf. Minutenlang wirbeln die Bannerfetzen durch die Luft, getragen durch den leichten Westwind. Fei-

ner Staub aus Beton und Erde rieselt aus der Wolke herab, legt sich auf Kleidung, Haut und Haar. Ein pelziger Geschmack bleibt auf der Zunge zurück.

■ Wie ein welkes Blatt

Nach fünf Minuten klart das Bild auf. Dort, wo die Schmetterlings-

halle stand, liegen die mächtigen Flügel der Dachschrägen wie ein gefallenes, welkes Blatt auf ihrem Bett aus rotem Sand und Erde. Alles ist wieder so ruhig, als wäre nichts geschehen. Nun ist die Sicht frei – auf das, was kommen soll. Im Hintergrund erhebt sich die große Wartungshalle des Airbus A380.



Ein Tag nach der Sprengung – 21.000 Tonnen Schutt müssen bis Ende dieses Jahres abgetragen werden.



■ Halle 3

Der Grundstein für fast ein halbes Jahrhundert Lufthansa-Geschichte wurde 1958 gelegt. Die Wartungshalle mit dem Mitteltrakt und den beiden charakteristisch gewölbten, an kräftigen Armen aufgehängten Dächern wurde am 29. März 1960 nach 20 Monaten Bauzeit in Betrieb genommen. Errichtet wurde die 185 Meter breite, 133 Meter tiefe und 20 Meter hohe Halle nach den Plänen der Architekten Otto Apel, Hans Georg Becker und Gilbert Becker. Damals stand die größte Wartungshalle Europas noch völlig allein und fast im Wald. Die Konstruktion, deren Dach damals freischwebend von insgesamt 500 Kilometer Stahlseilen gehalten wurde, bot mit 18.600 Quadratkilometern Nutzfläche genügend Wartungsraum für sechs Düsenflugzeuge oder acht Propellermaschinen. Die Halle war seit Beginn des Düsenluftverkehrs 1960 bis zum 31. Mai 2007 in Betrieb.

Fotos: Kristina Schäfer (5), Udo Kröner (1) Ingrid Friedl (1)

Jens Allendorff und Nicole-Sirluck Greul