

Geo vom 01.02.1984

Die Startmaschine Flughafen Rhein-Main

Von Peter-Matthias Gaede

Eine Stadt, die im Takt von 600 täglichen Flugbewegungen atmet. Eine Technopolis, deren heimliche Herrscher allesamt am Computer-Tropf hängen. Eine Kunstwelt mit striktem Romantikverbot. Ein Aggregat für den Jet-Strom. Eine perfekte Inszenierung für flüchtiges Massenpublikum

Der Wettergott heißt Edgar Heepe, ist gelernter Dreher und im Schichtdienst damit beschäftigt, dem Duft der großen weiten Welt die Gerüche auszutreiben. Den letzten Hauch von Dschungelschwüle oder Wüstenwind oder was bis zu 70 000 Menschen sonst noch verströmen können, wenn sie sich an irgendeinem Tag auf einem Fünftel Quadratkilometer dieser Erde treffen, schickt er jede Stunde ein paarmal vor die Tür und läßt es „fertig aufbereitet“ wieder herein. Staubfrei, geruchlos. 140 Befeuchter, 1300 Ventilatoren, 1900 Lüftungsklappen sind zu dirigieren, zwei Millionen Kubikmeter Luft zu verwalten und umzuwälzen, so läuft das mit dem Duft der großen weiten Welt am Frankfurter Flughafen. Von 184 Plätzen und aus 84 Ländern kommen die Menschen eingeflogen, und Edgar Heepe beschert ihnen ein klimatisches Mittelmaß.

Und sicher, wenn der Apotheker in der Schalterhalle B mal telefonisch ein anderes Wetter verlangt, läßt sich was drehen. Aber nur plusminuseins. Schließlich hat einer wie Edgar Heepe im Jahr über 17 Millionen Menschen zu klimatisieren.

Und wer macht die Sonne?

Das Licht läßt einer leuchten, der die Sonne selten sieht, weil ihm da einfach vier Schautafeln und das Schaltpult mit 5000 Knöpfen im Weg stehen. Und irgendwo leuchtet immer etwas auf, weil irgendwo immer etwas dunkel geworden ist. Er soll mal was Spannendes erzählen. Na ja, also einmal hat er, auf einem der Monitore, mit denen er die 36 Flugsteige des Terminals überwacht, beobachtet, wie sich eine Flugbegleiterin der Air Malta die Strümpfe hochgezogen hat.

Rhein - Main - Flughafen, Terminal. Einmal habe ich mitten in der Nacht ein kleines Mädchen mit Zöpfen radschlagen gesehen; in der Abflugebene, Schalterhalle A. Für nichts und niemanden.

Du sitzt in einer Welt ohne Himmel, wirst ausgeleuchtet und lautlos in Bewegung gesetzt, lautlos öffnen sich Türen vor dir und schließen sich wieder. Erste Klasse: endlose Abflughallen. Zweite Klasse: Ankunft im Keller, niedrige Decken, schmale Gänge. Ex und hopp. Stahl, Chrom, Neon, Stein, Glas, Grün auf Hydrokultur.

Draußen: Wind bringt die Fahnenstangen zum Scheppern, entgraste Flächen, Bänder, auf denen die Autos kreiseln. Drinnen: Windstille, das Klima rieselt leise. Hätten sie den Beton für diese Stadt mit einer einzigen Lastwagenkolonne herbeigeschafft, sie hätte von Helsinki bis Ankara gereicht; 5000 Kilometer lang.

Mit Zahlen - Kerosinsparen und Kaviarverbrauch und über 800 Flugbewegungen an Spitzentagen - kommen sie dir hier immer, wenn du fragst. Die Zeiten, als sich die Passagiere von ihren Verwandten noch per Handschlag durch das Flugzeugfenster verabschiedeten, als die Piloten die Gardinen zuzogen und Blindflug übten und eine Airline noch „Ad astra“ heißen konnte - sie sind eben vorbei. Was sollten sie jetzt auch tun außer dir Computerprogramme zu erklären, wenn du ihnen zu nahe kommst?

Also sitzt du in dieser künstlich beatmeten, ferngesteuerten Stadt und kannst an manchen Tagen 70 000 Menschen begegnen, und außer dem Paßbeamten guckt dir kein einziger ins Gesicht. 70000, die nichts anderes im Kopf haben als Ankommen oder Wegfliegen. Dafür bewegen sie sich unablässig auf gummigepflasterten Ebenen zwischen den Zielkoordinaten A 1 und C 67, Ein-und Ausgang, tauchen auf 77 Rolltreppen ab, steigen in 72 Aufzügen wieder hoch, stehen auf Fließbändern, lauschen den Nachrichten, die ihnen aus 6000 unsichtbaren Mündern in der Wand entgegenkommen oder starren auf eine der 218 Klappertafeln, bis sich ihr Flieger dort endlich nach vorn gekämpft hat.

» Ebene 0« wird des Image wegen abgeschafft. Hier, in dieser größten Menschengüteranlage der Republik, mit nebenbei noch 130 Läden, Restaurants, Bars, Frisier- und Kosmetiksalons, Kinos, Disco und Schönheitssalon, gibst du mehr ab als deinen Koffer.

Auf der Luft-Basis Frankfurt / Rhein - Main schnarren 6800 Telefone, laufen 237 Überwachungskameras, bist du dauernd von ein paar der 900 Bildschirme umstellt. Das zentrale Informationssystem erledigt an Spitzentagen eine Milliarde „Transaktionen“ . Es bleibt wenig Zeit. Wie also einsteigen in diese Stadt, die auf 17 Quadratkilometer Grundfläche nur einen einzigen Bewohner hat - den Direktor des Flughafen-Hotels -, in der aber in 351 Betrieben über 32 000 Angehörige aller Hautfarben damit beschäftigt sind, täglich eine noch größere Masse Mensch möglichst schnell loszuwerden?

Wenn du dich nicht in ihren Episoden verlieren willst, mußt du dich zu einer Zeit in diese Welt begeben, da ihr Pulsschlag nicht mehr von der 45-Minuten-Umsteigezeit bestimmt wird und die Controller im Tower aufgehört haben, bis zu 71 Maschinen in einer Stunde vom Himmel zu klauben und wieder abzuschießen“.

DAS IST DIE NACHT. Sie kündigt sich an, wenn sich die Milchglastür bei Ankunft Ausland kaum noch öffnet und die Wartenden mit den 180-Grad-Blicken und den langen Hälsen und den beschlagenen Klarsichtfolien überm festgekrampften Blumenstrauß am Ende der Förderbänder zu Punkten verschmelzen.

Die Nacht liegt über dem Terminal, wenn sich die 01-sucher mit den tätowierten Armen und den Kunstledertaschen, gebucht auf LH 534 nach Daressalam, aus den schwarzen Sesseln in der Transithalle hieven, das deutsche Büchsenbier abstellen und unsicheren Schrittes bei B 32 verschwinden. Fünf Minuten später sind auch die zehn Männer in der Luft in Richtung Teheran, die Stunden zuvor am Schalter der Iran Air ganze Burgen aus Saba Ultracolor gebaut haben, die Schuhe auszogen, Tücher ausbreiteten und unterm blauen Würfel mit dem weißen C im Gebet versunken waren.

22.50 Uhr: LH 600 nach Teheran via Istanbul hebt ab, und urplötzlich liegt dieses Terminal wie ein riesiges Monument der Nutzlosigkeit in der Nacht. Die Fluganzeigetafeln werdenblind, die Mäuler verstummen, die Bewegungen ersticken. Dann tauchen die Kolonnen wie aus dem Schattenreich aus Türen auf, die du am Tag gar nicht wahrnimmst. Es sieht aus, als würden sie's heimlich machen müssen: Frauen aus Portugal und Jugoslawien polieren die Abfertigungsschalter, acht Mark vier Pfennig die Stunde, vier Jahre dabei und das Terminal noch nie am Tag gesehen. Um vier Uhr morgens müssen sie wieder verschwunden sein.

An der Bar des Flughafenhotels Sheraton mischen sich derweil die Sprengsei vom Bundesverband der Teigwarenindustrie mit Rinderzüchtern aus Argentinien zu einer vielsprachig sprachlosen Männergesellschaft, und der kerzenbeschiedene Constantin spielt ihnen auf seiner Hammondorgel die „Schwarzen Augen“. Es ist die Stunde, in der unten, in der Ebene unterm Flughafen, die aus Imagegründen nicht mehr Ebene 0 heißen soll, der Fäkalienfahrer „Scheiße“ sagt und nicht nach Hause will.

Tagsüber kannst du Tausende fragen, wie sie das schaffen, nämlich mehr als 640000 Tonnen Fracht im Jahr in die Luft zu kriegen, ohne den Mops nach Manila zu vergessen. Oder was die gesperrte Rollbahn 18/36 in Lissabon mit dem Flugplan in Frankfurt zu tun hat. Oder warum sich auf dem Vorfeld keiner verfährt. Sie sitzen alle hinter halb hohen Trennwänden vor Schreibtischen, auf denen nichts passiert, oder sie schalten dir mal „die Weihnachtsbeleuchtung“ auf einer Schautafel an und reden dann von „ten minutes out“ und „Trouble Shooting“, von der „Intelligenz der Teile“ und von Optimierungslinien, von „Load Messages“ und - wenn sie mal was Persönliches einwerfen sollen - auch mal von „Manpower“. Aber die würden sich nie in deinem Beisein die Krawatte lockern, die Flughafenmacher, oder in eine Knackwurst beißen.

In der Kantine von Gebäude 190 sitzen elf junge Männer, beißen in Knackwurst und bereiten sich auf die Flutwelle vor. Die schwappt - immer wenn's dunkel ist - seit 20 Jahren am Flughafen zusammen, ist mittlerweile 80 Tonnen schwer, kommt um Mitternacht und ist um 1.40 Uhr wieder verschwunden. Vier Millionen Briefe, sagt Karl Michel zwischen zwei Prisen Schnupftabak, er würde die am liebsten immer an der Höhe des Kölner Doms messen. Oder den Dom an den Briefen. Jedenfalls: Vier Millionen Briefe über-einandergelegt seien zwölfmal so hoch.

NACHTLUFTPOSTKREUZ heißt diese Veranstaltung für sieben Lufthansa-Jets, einen PanAm-Clipper, elf Postler und um die 120 vermumnte Gestalten in den Diensten der Flughafen Aktiengesellschaft. Die Dramaturgie ist ganz einfach „E plus I“; also, erklärt Herr Michel, „Einsendetag und einer dazu, heute Hallig, morgen Bayerischer Wald“. So kommen die Vögel aus Nürnberg, Stuttgart, München, aus Hamburg, Hannover, Bremen, aus Köln und Berlin mitten im Nachtflugverbot im Fünf-Minuten-Takt eingeschwebt, stellen sich in der „Schweinebucht“ halbkreisförmig auf.

Als bald schwärmen Schlepper und Gepäckwagen herbei und steuern hektisch wie Entenküken im Halbdunkel auf die mattglänzenden Metalleiber zu. Betrittst du eines dieser Flugzeuge, glaubst du zuerst, tief in die Sessel gerutschten verschlafenen Menschen in Tarnanzügen gegenüberzustehen.

Aber die bewegen sich nicht, sie werden bewegt, Sack für Sack bis zu 30 Kilo schwer von Mann zu Mann weitergereicht, auf das Förderband geschmissen, auf Karren verladen und in

der Nachbarmaschine wieder ins Polster gesetzt. Mit Manpower, die hier knappe zwei Stunden lang nach Muskelkraft riecht.

Herr Michel führt mich in die Luftpostleitstelle: 660 Leute im Schichtdienst, jede Stadt hat ihr Holzfach, nach Erdteilen wird grob sortiert: Afrika, Asien, Süd- und Nordamerika. „Wissen Sie“, sagt Herr Michel leicht übermüht, „der normale Sterbliche hier am Flughafen, der sieht nur: Das kommt rein, das geht raus.“

Die halbe Pinakothek auf dem Weg nach Osaka zwischenlagern oder „'n Stück Bohrturm versandfertig machen“ oder aufpassen, daß sich mit dieser teuflischen Lauge, in der die Schafsdärme aus Beirut und Damaskus kommen, niemand ins Haar faßt, weil: „da wächst nichts mehr“ - das ist Karl-Heinz Kemmler, Frachtbetriebsleiter bei der Lufthansa. Auch so einer, von dem du keinen blassen Schimmer hast, wenn du im Terminal sitzt. Auch so einer, der dir lieber von Computern erzählt als von sich selber: Lufthansa-Cargo-Center Frankfurt, 1000 Tonnen täglich, 1050 Schaffer, 180 nachts, aber 75 bis 80 Prozent automatisch.

Zum Beispiel das Umkrempeln des Frachtjumbo aus New York sechsmal in der Woche. Wenn der sich in der Nacht an der Unterdruckkammer vorbeischiebt, diesem bunkerähnlichen Bau, in dem sie verdächtige Fracht auf ihre Explosivität prüfen, und wenn er dann Kurs auf den Tennisball nimmt, den der Pilot mit dem Mittelsteg des Cockpitfensters treffen muß, um seine Maschine in die richtige Lage zur Hubbühne zu bringen - dann stehen da ganze zwei Mann, um in einer Dreiviertelstunde das Innere des Jumbo nach außen zu stülpen. „Nose-Door“ hoch, einer entriegelt Container, einer drückt Knöpfe auf einem zigarrenkistengroßen Schaltpult, und die 747 fließt aus. Bis zu 100 Tonnen, dazwischen ein gefalteter Helikopter.

Diese Nacht, in der sich ein Jumbo entleerte - ich habe mir in der Flugzeugabfertigung erklären lassen, wie ein „Trim Sheet“ erstellt wird, die aufs Kilo genaue Schwerpunktwanderungsberechnung, ich habe mir erklären lassen, wie sich die Hebelwirkung verändert, wenn so ein Koloß wie die 747 seine elf bis zwölf Tonnen Kerosin in der Stunde aus Rumpf und Tragflächen schlürft und in Rio um 135 000 Kilo leichter aufsetzt, als er in FRA abgehoben hat. Und daß schon mal Sandsäcke zugefüttert werden müßten, um die Maschine nach Ancho-rage in der Balance zu halten. Und daß Passagiere immer 78 Kilo wiegen. Und daß ein Zwölf-Tonnen-Container, wenn die Maschine in einer Turbulenz absackt, mit „2 g“ beschleunigt und durch die Decke schlägt, wenn man ihn nicht so befestigte, als wöge er 24 Tonnen. Und daß 200 Rinder im Frachtraum kein Problem sind, aber Eintagsküken so viel Eigenwärme entwickeln, daß die Bruteier daneben in Dschidda schon Risse haben und im Eimer sind.

Nur: Zu fassen kriegst du fast nichts von diesen diffizilen, zu Kürzeln verhäck-selten, täglich zigmal in die immergleiche Präzision gezwängten Entscheidungsabläufen in den Köpfen. Siehst nur, wie einer per Knopfdruck Containern das Aussteigen befiehlt.

Und spürst, daß das Fliegen wohl nirgendwo sonst so wenig Schubkraft für Emotionen hat wie in den Eingeweiden eines Flughafens. Vielleicht deshalb, und nach 14 Jahren immer noch, die kleinen unplanmäßigen Fluchten des Verkehrsleiters vom Dienst: Raus aus der Monitorwarte, raus auf die Rampe, wo die Erde noch bebzt und die Luft noch zittert - „eine halbe Stunde lang hinterhergucken“.

In der Nacht bin ich losgegangen in der Erwartung, gleich eine Tür aufzustoßen und in Riesenhallen Hunderte von ölver-schmierten Männern auf Gerüsten an den Leibern aller möglichen Fluggeräte herumbasteln zu sehen. Doch als ich diese endlose Wartungshalle

betrat, standen da nur in völliger Stille einige Jets im blau-weiß-silbernen Mantel, keine Hand rührte sich, und keine Stimme wurde laut.

So müsse ich mir das auch nicht vorstellen, klärte mich dann Herr Krause auf, daß da allnächtlich Rudel von Mechanikern und Ingenieuren über die Maschinen herfielen, um Triebwerkslauf und Landeklappen, Hydraulik und Fahrwerk zu korrigieren. Vielmehr: Das „körperliche Zusammenbringen der benötigten Produktionsfaktoren“ verlaufe nach diffizilem „Maintenance“-System. Bordbuch, Kontrolle, Diagnose, „maßgeschneiderte Fazilitäten“ und 190 000 Einzelteile nebst Equipment auf Vorrat.

Und wenn Schraube X nicht vorhanden ist, dann sagt ein Computer, daß Schraube Y die gleiche Festigkeit besitzt. Und dann „gezielt an die Problemhärte ran“, „Triebwerkswechsel in einer Schicht“, „Reifenwechsel rucki zucki“ und „sitzen hier auf der Datenbank“ und „haben immer einen Gürtel zum Hosenträger“, und nicht jeder darf alles an jeder Maschine, sondern im Gegenteil: jeder Handgriff ein Lehrgang, jede Entscheidung fünf Berufsjahre, hinter jedem Kontrolleur zwei Kontrolleure, und dann die „Trouble Shooter“, die sich im Funkverkehr mit den Piloten den Kopf darüber zerbrechen, ob es nicht doch noch einen anderen Weg gibt, als daß der Bordingenieur das Fahrwerk mit der Hand rauskurbelt.

Nur fürs Polieren haben sie, trotz aller Grübelei, noch keinen Apparat. Noch müssen 60 Spanier aus der Nähe von Toledo ran; mit warmem Wasser, „jet-clean“ und Schrubbern. Eine Maschine, eine Nacht. Weil: „Das ist nun mal Fläche“, sagt Herr Krause.

Gesehen habe ich die Männer aus Toledo nicht. Wie mir überhaupt in dieser Nacht Zweifel gekommen sind an der Beschäftigungsstatistik dieser Stadt, die nie ganz still steht und doch so selten preisgibt, wer sie in Bewegung hält.

Wie viele Phantome sind mit eingezählt?

ABER NEIN, Arbeitsplätze seien nicht verlorengegangen, versichert mir der Herrscher der Gepäckförderanlage, seit dem „Gustavstag“ 1972, als Bundespräsident Heinemann auf den Knopf drückte „und dann erstmal gar nichts lief“. Nun läuft's: 10 000 Gepäckwannen auf 40 Kilometer Förderstrecke unterm Terminal, in Bewegung gehalten von 12 500 Elektromotoren und Magnetantrieben, über 760 Weichen mit Vorfahrt für die eiligen Koffer.

Verirren ist fast ausgeschlossen, an mehreren hundert Lesestellen merkt sich der Rechner die Nummer auf der Codierleiste des Behälters und kombiniert sie mit der Flugnummer des Gepäckstücks zur richtigen Endstation. Bei Crashes und Staus: Umleitungsempfehlungen aus einem der drei Computer.

Menschen brauche man selbstverständlich auch noch für die Gepäckbeförderung; an den Ein- und Ausgabestellen. Zum Beispiel: Wer sonst könnte den verpackten Cocker im Transit vorm stundenlangen Kreiseln im Fließband-Labyrinth bewahren. „Der würde ja verrückt.“ Verrückt.

Was wäre, wenn der Wettergott Heepe das Terminal auf 35 Grad Celsius anheizte und die Fäkalienfahrer streikten und ein Mann im Rechnerraum die Förderbänder rasend machte und der Mann in der Fluggastbrücken-Monitorwarte sich im Gesicht einer Stewardess verlore und die japanischen Köche aus dem Catering ihre Wasserflöhe der falschen Airline servierten? Wenn dann die Damen vom Info-Dienst über Lautsprecher Kafka-Geschichten in den Transit-Tunnel übertrügen, und ein Rechner heimlich seinen Geist aufgäbe, die Automatic-Türen klemmten und die über 32 000 Angestellten des Unternehmers Flughafen trafen sich an der Information in Wartehalle B zum gemütlichen Beisammensein?

Aber selbstverständlich würde Edgar Heepe das Terminal nie auf 35 Grad Celsius anheizen. Statt dessen habe ich einmal, es war mitten am Tag, einen distinguierten Herrn mit Koffer im Kreis fahren sehen. Runde für Runde in der Schalterhalle A. Hatte einen Fuß auf dem Gepäckkarren, mit dem anderen stieß er sich ab und lächelte mit glücklich-versunkener Miene vor sich hin.

Sicher, du mußt ihnen auch nach zwei Wochen im Terminal nicht begegnen, den Umherirrenden und dem Mann, der sich in der Transithalle schreiend die Kleider vom Leib reißt. Sie sind zu übersehen im Strom derer, die sich ein- und ausfädeln, als seien sie zum Zigarettenholen unterwegs. Du mußt sie nicht wahrnehmen, diese Irritationen in einer gelackten Welt, in der alles eine Zeit und einen Preis hat; das Mieten eines Konferenzraumes für zwei Stunden 105 Mark, der „Reißwolf ohne Bedienung“ 6,30 Mark und -Punkt 6.3.5. im Verzeichnis der Leistungsentgelte, Stand '79 - die „Einlagerung von Leichen pro Kalendertag“ 60 Mark.

UND DOCH, es gibt eine andere, versteckte, in die Keller gegrabene Welt unter der Chromschicht des Rhein-Main-Flughafens. Es gibt den Durchsuchungsraum mit den Gummihandschuhen überm Waschbecken und dahinter die „Waffenkammer“ mit der Sammlung von Knebelketten und Totschlägern, Reitpeitschen mit Spickmessern und Pistolen. Es gibt, hinter der Tür mit der Nummer 2000481 bis unter die Decke gestapelt, das stinkende Arsenal der Schlangenhäute und Löwenfelle, der präparierten Wolfsschädel und Warane, der Gitarren mit Schildkrötenpanzer: gleichermaßen Gruselkabinett der Geschmacklosigkeiten wie Fahndungsbilanz der Artenschützer vom Zoll. Es gibt die vier fensterlosen, graugekachelten Häftlingszellen mit den Metallrosten auf dem Boden und den internationalen Graffiti, „a serious world indeed“, um die Gucklöcher herum, die der wortkarge Beamte vom Polizeirevier 19 am Flughafen „schon sehr bedrückend“ findet.

Und es gibt die Frau, die sich aus dem obersten Stockwerk des Flughafen-Hotels stürzt, es gibt den Selbstmord in der Tiefgarage oder auf den Bahngleisen unterm Flughafen, es gibt den Tod wenige Schritte vor der Apotheke in der Schalterhalle B, es gibt die sieben Einweisungen in die Psychiatrie in der Quartalsstatistik des Flughafenarztes Rainer Hofmann. „Komisch“, sagt der in Afrika aufgewachsene Diplomatensohn mit dem Hang zur Durchgangsbehandlung von Haifischbissen und Safari-Unfällen, komisch, aber jüngst sogar Thema einer Fachbesprechung: Vor dem Einchecken stürben die meisten der 50 bis 60 Menschen, für die er jedes Jahr den Totenschein ausstellen müsse. Sehr oft amerikanische Geschäftsleute.

Aber eigentlich möchte auch der ehemalige Schiffsarzt, der jetzt mit zwei Kollegen und rund 30 Krankenpflegern und Sanitätern im „kleinsten Kreiskrankenhaus der Welt“ neben fliegerärztlichen Untersuchungen Ferndiagnosen per Funk vornimmt, Malaria und Insektenbisse behandelt, lieber von den zwei Betten und den zwei OP-Sälen sprechen - als von den beiden Leichenkammern. Die „Reisenden“ in den verschweißten Zinksärgen seien ohnehin nicht seine, sondern „eine Sache“ und liefen unter Cargo.

BEI DER SACHE sind sie hier sowieso immer, auch im Tower. Nachdem ich einen Tag lang über Minimumstaffelung und die Aufreihung der Himmelskörper im Feinverfahren, über Fehlanflüge und „Swings“, über die „Subsektionierung“ der Lüfte, Knoten, Gleitwinkel und Reißverschlußsystem mehr erfahren hatte, als zu erfahren sich einer mit latenter Flugangst wünschen kann, da interessierte mich plötzlich, weshalb der Controller Schützenhofer ausgerechnet Piranhas züchtet. Ob er da irgend etwas vor dem Radarschirm nicht abarbeiten

könne? Und wie, zum Teufel, Controller damit leben können, wenn sie im Nebel und im Abstand von 90 Sekunden Maschinen auf zwei nur 518 Meter voneinander entfernten Runways dirigieren sollen - und der Oberflächenradar das nur als Spinat mit weißen Pünktchen überträgt?

Zwar redeten sie dann schon von Adrenalin und diesem „heiß-kalten Gefühl“, das einer haben kann, nachträglich, der glücklich eine rote Ampel überfahren hat. Und davon, wie wenig die Existenz auf einem Schleudersitz mit dem Beamtenstatus in eine gemeinsame Bewußtseinslage zu bringen ist. Aber selbstverständlich blieben sie doch lieber bei der Sache.

So eben soll es denn auch scheinen: Airport-City, die Stadt ohne Versager. Die Stadt der Macher und Mobilen mit den unauffällig leisen Elektrowagen für die Gehbehinderten und den guten Noten bei den Managerumfragen im Annual Investment File. Durchprogrammiertes Leben ohne Ängstliche und Aufständische.

Was dafür versteckt gehalten werden muß, außer dem „Mangelhaft“ des Weltpilotenverbandes für die Start- und Landebedingungen auf Rhein-Main, hat mir ein Mann aufgeschlossen, den ich eines Tages suchen gegangen bin, zunächst nur, weil, geb' ich zu, er mir noch exotischer erschien als der Förster in Flughafendienst: der Pfarrer.

Hartmut Lindenmeyer, seit Juli 1980 auf Rhein-Main, saß mir in seinem Dienstzimmer gegenüber, zwischen uns eine Konservenhalde aus Pfälzer Leberwurst, hinter ihm ein Zimmerspringbrunnen mit hellgrüner Plexiglaswanne, an den Wänden eine bunte Mischung aus Sinnsprüchen und Fußballer-Autogrammen, Postkarten aus aller Welt und einem guten Quadratmeter voller aufgespießter Visitenkarten. Er redete von der Unverträglichkeit der „Technopolis“ mit dem „Humanum“.

WAS ER MEINTE, erlebte ich zum erstenmal an jenem Abend mit, als sich Lindenmeyer im Transitrestaurant nach einem Puppenarm bückte, ihn einrenkte und die ramponierte Gestalt einem winzigen dunkelgesichtigen Mädchen in die Hand drückte.

Das Mädchen gehörte zu einer Gruppe eritreischer Flüchtlinge, die mit der 13-Uhr-Maschine aus Khartoum gekommen waren und die sich nun seit Stunden verängstigt in einer Nische des Restaurants Leonardo da Vinci aneinanderdrückten; zwei sehr junge Frauen, eine von ihnen schwanger, zwei Männer, vier Kinder, das jüngste gerade zwölf Tage alt. Was sie dabei hatten, waren einige Bündel, eine Vergangenheit aus Verfolgung und Kampf in der Eritreischen Befreiungsfront und eine Zukunft aus der diffusen Hoffnung, dieser Flughafen möge die Tür in ein anderes Leben werden.

Die sich da an einer halbleeren Tasse mit kalt gewordenem Tee festhielten, waren Menschen, für die diese Stadt am Flughafen nichts bereithält, die nicht vorgesehen sind. Menschen wie jene alte Frau aus der CSSR, die wochenlang zwischen den Transitzonen Wien, Frankfurt und London verschoben wurde, vom Niemandsland ins Niemandsland; bis sie anderen als den Grenzbehörden auffiel.

Eine Stunde später standen wir um Michael Nuguse, den „Fighter“ mit den strahlenden Kinderaugen und dem Traum von der Elektrikerkarriere, im Geschäftszimmer B der Grenzschutzbehörde. Der Pfarrer sprach von einer „Schütte Stroh“ und drückte der kleinen Tsega ein Kaugummi in die Hand. Der Beamte demonstrierte Staat und redete von „Bearbeitung“ und „Behandlung“ und „Überfremdung“, die er vor seinem

lehrstellensuchenden Sohn bald nicht mehr verantworten könne. „Kanaken“, sagte ein anderer.

Dann verschwanden die Eritreer in jenem Getto von Airport-City, das nur durch halbhohe Wände von der Stelle getrennt ist, an der sonst die Begrüßungsblumen übergeben werden und sich die Menschen zum Abschied Polaroid-Blitze hinterherschicken. Verschwanden in einem nackten Raum mit leicht abwaschbaren Tischen, einigen Plastikstühlen und Pritschen, auf denen manchmal bis zu 50 Menschen nebeneinander wochenlang dem Tag entgegendämmern, an dem sie in die umzäunte Freiheit des Asylantenlagers Schwalbach entlassen werden - oder zurück in die heimatlichen Gefängnisse.

Ich sah Hartmut Lindenmeyer in den folgenden Tagen mehrmals auf den Weg in die Slums der Flughafen-Stadt, mal mit Pfälzer Leberwurst unterm Arm, um das 3-Mark-Asylanten-Essen des Bundesgrenzschutzes anzureichern, mal mit Fencheltee, mal, um die Schwangere mit einem Sonderausweis zu einem Duschgang auszulösen.

Die zur Ideologie erhobene Effizienz dieser Stadt der flüchtigen Begegnungen, der zielgerichteten Massenbewegung, der tausendfachen Abschiede und Neuanfänge, erhöhe zwangsläufig den „Symbolcharakter auch winziger Gesten“, sagte mir der kleine Mann mit den munteren Augen hinter dickumrandeter Brille bei einem solchen Gang ins Elendsquartier der Glitzerwelt. Denn unter den vielen, die hier gelangweilt in die aufgeschlagene Zeitung hineingähnten, sei Platz für die unauffälligen Katastrophen. Folge des Umstands, daß die Jets die Kilometer nun mal schneller fräßen, als die Menschen ihre Probleme hinter sich lassen könnten.

Solche Crash-Landungen der Psyche, selbst die Angst, an ein Ziel zu kommen, hat nur einer wie Lindenmeyer täglich vor sich: die Menschen, die aus dem Himmel fallen und nicht mehr wissen, wo sie sind. Menschen, die durch die Glastür treten, ohne den nächsten Schritt zu kennen. Die von Last-Minute-Zweifeln befallenen Aussiedler am Qantas-Schalter. Die Geschiedenen beim Kampf um die Kinder. Den US-Manager auf dem Rückweg von einer den Kollegen verheimlichten Herzoperation. Menschen, die das Terminal auf Rhein-Main auch zu einer Wartehalle der Verlorenen und Einsamen machen.

EIN GESPÜR für die Schattenzonen dieser flimmernden Drehscheibe Flughafen habe ich außer bei dem sehr praktisch denkenden Mann vom Bodenpersonal Gottes nur noch in einer Person wiedergefunden. Das war ein immer freundlich lächelnder Herr mittleren Alters, der die 45 Überstunden, die er in den Tagen zuvor angehäuft hatte, wegzustecken schien wie einen leichten Kopfschmerz. Befragt nach der Bilanz seines Tuns, redete er in Kilogramm: „Haschisch 750, Marihuana 110, Heroin 95, Kokain 20, Opium 2,3 allein 1982.“

Ich traf den Rauschgiftfahnder Peter Zimmermann, Mitglied einer kleinen Spezialgruppe mit Domizil hinter einer Tür mit der Aufschrift „Sprinkleranlage“, mitten in einer dieser Sonderaktionen, in deren Verlauf alle sechs Wochen mal „ein ganzer Jumbo auseinandergenommen wird“, was dann „Vollcheck“ heißt. Jedenfalls mochte er nur ungern ins Detail gehen, mußte alle Augenblick davonhasten, weil da wieder eine Maschine angekündigt war, nach deren Landung man „schon die Bögen einspannen“ könne - für die Personalien Festgenommener.

Die an sein Dienstzimmer angrenzenden Zellen waren sämtlich belegt, und ein paar Räume weiter saß ein junger Bolivianer. Der hatte drei Büchsen Dosenbier dabei, „Cerveza export tropicalisada“, mit doppeltem Boden fürs Verbotene, und einige rauschgiftgefüllte Präservative, die ein mutiger Kurier unter Lebensgefahr hatte schlucken sollen, bevor er den

Zoll passiert, die der verstörte junge Mann aus La Paz jedoch in der Jackentasche behalten hatte.

Irgendwann kam Peter Zimmermann dann aber doch dazu, mir eine Sammlung jener Verstecke zu zeigen, die zu kennen bei ihm gleichermaßen leise Genugtuung wie Bewunderung für die Erfinder freizusetzen schien: neben dem eher simplen Koffer mit den zwei Böden auch Hohlraumschuhsohlen und Holzreliefs aus Afrika, Statuen mit pulvrigem Innenleben und Gabelstaplerreifen, Hüftgürtel und ein Harmonium.

Als er mir einen 4-Kilo-Sack mit Heroin hinhielt - „Einzelverkaufspreis 1,2 Millionen“, und: „Wird von uns verbrannt“ - verlor Zimmermann für einen kurzen Moment jene behutsame Vornehmheit, die ihn kurz zuvor noch von der Mafia als einem „in Süditalien ansässigen Unternehmen“ hatte sprechen lassen. „Kriminelle“ eben, auch wenn jene, die sie durch die Flughäfen schickten, in der Regel nur arme Schweine seien.

Doch dann hatte sich der nette Herr Zimmermann schnell wieder unter Kontrolle und widmete sich mit Liebe der Typologie der Täter. Einer Mutter das Auswickeln ihres Babys zu befehlen oder einen Behinderten zu bitten, sein Bein abzuschneiden - dafür brauche es schon, das könne ich ihm glauben, „so sein Quantum Zartgefühl“.

Andererseits: daß nun einmal ein Baby die Hosen voller Haschisch hatte, zeige auch, daß es den typischen Rauschgiftkurier nicht mehr gebe. Statt dessen: das 16jährige Mädchen und den 65jährigen pensionierten Polizisten, den „Geistlichen“ und den Geschäftsreisenden, die notfalls zig Umwege durch Europa flögen, um ihren Abflughafen zu kaschieren.

Wie sie alle den Herren mit den Turnschuhen und Ohrclips, den Unauffälligen von der Fahndungsgruppe, in die Arme liefen - auch dazu wolle er nicht viele Worte verlieren, meinte Zimmermann, bevor ihn die Lust am Andeuten einer feinziselierten Menschenkenntnis dann doch wieder ein wenig überkam. Wie einer um sich blicke, wie sich zwei in einem bestimmten Abstand zueinander gehende Männer bewegten, die offensichtlich zusammengehörten, wie einer seinem Koffer nachgucke und bei welchem Klima er schwitze, das brächte oft schon erste Anhaltspunkte „für einen schönen Zugriff“.

Ben, acht Jahre alt und Schäferhund, bereitet Herrn Zimmermann ein solch feines Erlebnis. Als einer jener zehn Flughafenbediensteten, deren Nase sich auch durch zwei Kilo Mottenkugeln nicht von zehn Gramm Haschisch ablenken läßt, schnüffelt er sich an einer Gepäckreihe aus Delhi entlang. Beim siebten Koffer scharrt er: 14 Kilo Haschisch holen die Fahnder aus der Wäsche.

Zwei Stunden später, kurz vor 12 Uhr mittags, kurz vor Abflug der AC 873 nach Toronto, Ausgang B 43: Ein leicht gelangweilt wirkender Fluggast in brav kariertem Sakko, Trenchcoat überm Arm, steht am Schalter. Aus seinem linken Ohr ragt eine winzige Antenne, die jeder für ein Haar halten muß. Ab und zu scheint dem Herrn die Umhängetasche zu schwer zu werden. Dann faßt er sie unter und redet ein wenig vor sich hin. Zum Beispiel: „Ist er bei euch schon vorbei?“ Als ich auf den Passagier Zimmermann zutrete, blickt er merkwürdig durch mich hindurch und hat es plötzlich sehr eilig, seine Maschine zu erreichen. Minuten später sehe ich ihn die Tristar der Air Canada wieder verlassen, neben sich, in Handschellen, einen beleibten Herrn, „der zunächst mal Mr. Moore heißen will“ und auf Platz C 17 gesessen hat.

Der erste sei gleich der Richtige gewesen, sagt Peter Zimmermann, er habe sich auch noch nie geirrt. Und für einen winzigen Moment huscht ihm eine Regung durchs Gesicht, die bei den Bediensteten von Airport-City sonst nur selten zu bemerken ist: die ganz intime Genugtuung, die in der durchrationalisierten Welt der Flugpläne und Computerhirne, der Fließbänder, Rechenzentren und genormten Bewegungen einer wohl nur haben kann, wenn er gerade den Sieg seiner durch keine Maschine zu ersetzenden Intuition feiert.