

Höllennritt in den Wolken: Hagelabwehr-Piloten im Einsatz

Die Eis-Jäger

Turbulenzen: Hagelschläge haben zugenommen wie nie zuvor – bis zu 200 Millionen Euro Sachschaden jährlich

Sommer, Hitze, Gewitter - Hagelschläge. Wo Eis aus dem Himmel fällt, hinterlässt es oft eine Spur der Verwüstung: Durchsiebte Dächer, zerbeulte Autos, entlaubte Wälder, zerfetzte Obstplantagen und Felder – Millionenschäden innerhalb weniger Minuten. Wenn diese Unwetter heraufziehen, schlägt die Stunde der Hagelflieger. Wo andere Piloten sich in Sicherheit bringen, stürzen sie sich in die Hagelschlacht: die Abwehrjäger Julian Hardt und Rainer Schopf. Sie entschärfen die Eisbomben mit Silberjodid. Wagemutige Einsätze, die immer mehr an Bedeutung gewinnen: Hagelunwetter haben in den letzten Jahren bundesweit deutlich zugenommen – in einigen Regionen um das Sechsfache.

Die Sonne sticht, die Luft ist schwül. Durch das geöffnete Wohnzimmer-Fenster dringt fernes Donnerrollen. Sein tiefes, weiches Grummeln geht in den fauchenden Triebwerke eines startenden Airbus unter. LH 4788 nach London hebt von der Stuttgarter Piste ab.

Julian Hardt schaut dem donnernden Eisenvogel nach und blinzelt in den Himmel: „Da braut sich was zusammen.“ Sein kariertes Baumwollhemd klebt ihm auf der Haut. Auf seiner Stirn unter dem rotblonden Haaransatz bilden sich Schweißperlen. Während seine Zigarette unter dem Schnauzer vom linken in den rechten Mundwinkel wandert, überfliegt der Hagelpilot die neuesten Wetterfaxe: „...Barometer fallend 74...7,4 Millibar Druckverfall innerhalb von drei Stunden...Windstärke 9 aus Südwest...“ Aus einer für den Laien unverständlichen Wetterformel entsteht ein Wesen mit eigenem Leben.

Hardt checkt die bunten Wetter-Radarbilder, die im Minutentakt via Internet eingehen. Sie verheißen nichts Gutes: In der heißen Feuchtluft über dem Schwarzwald wächst ein mächtiges Tief heran, sichtbar als grünes Ungetüm, das sich langsam in das Farbspektrum des PC-Monitors schiebt. Schon der erste Blick auf die wuchernde Superzelle alarmiert den Abwehrjäger: Die Wolken schießen auf mindestens elftausend Meter Höhe. In die ewige Kälte, wo Regentropfen zu Eisbomben gefrieren. „Alles deutet auf Hagel hin!“ Hardts Handy piept. SMS-Meldungen füttern den Piloten pausenlos mit den neuesten Wetterdaten: „...16:55 Uhr...Wind aus 338 Grad mit 130 km/h, 50 Grad West...“ Die Metereologen von Südwest-Wetter, Karlsruhe, geben eine

Hagelwarnung heraus. Orkanböen und heftige Niederschläge sind im Anmarsch.

Schon türmen sich im Westen dunkle Wolken auf. Sie wälzen sich über die Anhöhen am Horizont ins lichte Blau, schießen weit in den Himmel. Eine mächtige Unwetterzelle treibt auf Stuttgart zu. Großstädte erweisen sich als regelrechte Gewittermaschinen. Über Stein und Asphalt heizt sich die feuchte Luft besonders schnell auf. Hardt weiß, was ihn erwartet: „Das ist, als ob Sie Benzin reingießen. Das explodiert förmlich!“ Nichts wie hin. Hardt schnappt sich sein Handy, drückt die halb gerauchte Zigarette aus und bricht auf. Zwei Kilometer Strampeln gegen den Hagel auf einem klapprigen, blauen Damen-Fahrrad mit Dreigangschaltung. Keine Ampeln, keine Parkplatzsuche. „Das geht schneller als mit dem Auto!“ ruft er. Dann verschluckt ihn der Straßentunnel unter der Start- und Landebahn. Kurze Zeit später taucht der Hi-Tech-Jäger auf zwei Rädern wieder auf. Noch ein Spurt durch die Feuerwehreinfaahrt, ein Sprint über das Vorfeld – dann ist er am Ziel. Wo Flugkisten der Daimler-Chrysler-Manager und anderer VIPs jetzt Schutz suchen, wartet der sturmerprobte Hagelbomber auf seinen Einsatz. Ein weißer Hochdecker, robust, zehn Meter lang, zwölf Meter breit, unter den Tragflächenenden armiert mit zwei Generatoren, die anmuten wie die schußbereiten Lenkflugkörper eines Tornado-Kampffjets.

Hardt reißt die Schutzplane von der Nase der zweimotorigen Maschine. Er klettert ins enge Cockpit des Viersitzers, schnallt den Gurt fest. Die beiden 210-PS-Motoren heulen auf. Mit laufenden Propellern wartet die Partenavia D-GBRS auf Starterlaubnis. Alles klar: Klappen zehn Grad, ab in die Piste, Vollgas hinein. Weg ist sie.

Im Westen zieht schon eine Böenwalze auf. Julian Hardt fliegt mit 130 Knoten (240 km/h) der schwarzen Wand entgegen, die so finster aussieht wie der Kernschatten einer Sonnenfinsternis. Etwa fünf Minuten nach dem Start erreicht die Maschine die Wolkenbasis. Der Fahrtwind heult, die Sicht wird diesiger. Alles zerfließt in milchigem Grau. Blitze züngeln aus der Wolkenmasse. Heftige Turbulenzen rütteln an den Tragflächen. Die Außenhaut vibriert. Das Flugzeug bockt wie ein widerspenstiger Mustang. Jetzt braucht der Pilot seine ganze Erfahrung aus 14 Flugjahren. Die linke Hand am Steuerhorn, die rechte am Gas, sucht der 44jährige Routinier den stärksten Aufwindschlauch unter dem Gewitterturm. Der sieht bedrohlich aus. Windströme mit einer Geschwindigkeit von 40 Metern pro Sekunde rasen kilometerhoch hinauf zur Tropopause.

Hardt geht auf 2000 Fuß. Er nimmt das Gas heraus. Um den Aufwärtssog zu mildern, fliegt er eine scharfe Kurve. Doch die Maschine steigt immer noch - und schnell! Gewaltige Luftströme drohen den zwei Tonnen schweren

Hagelbomber wie in einem gigantischen Fahrstuhl nach oben zu reißen. Höchste Zeit zum Angriff: Hardt zündet die beiden Generatoren unter den Tragflächen. Wie feiner Nebel schießen die mikroskopisch kleinen Silberjodid-Kristalle heraus. Der Aufwind reißt die Keime nach oben. Trilliarden künstlicher Embryonen verschwinden im Schlund der Gewitterwolke.

Die Impfung wirkt rasch. Schon nach wenigen Minuten beginnt es zu gießen. Die Wolkentürme zerfließen, der Cumulonimbus schrumpft, geht in die Breite, regnet sich ab. Unten, zwischen einigen Gartenzeilen, glänzt es weiß: Eis, aber nur in geringen Mengen. Nach eineinhalb Stunden Gewitterflug setzt Hardt die Maschine sanft auf die nasse Asphaltpiste. Wieder einmal hat der Pilot ein mögliches Hagelchaos verhindert.

Nicht immer läßt sich die Natur bändigen. Juli 2002 verliert Hardt den Kampf gegen den Hagel. Beim Blick aus dem Cockpit erspäht er zu seinen Füßen riesige weiße Flächen. Kahl wie im Winter stehen die Bäume da. An Ästen und Zweigen hängt die Rinde wie Fetzen herab: „Die Straßen waren grün vor Laub. Der Hagel hatte die Blätter von den Zweigen geschossen.“ Tennisballgroße Eisklumpen gruben sich in Autokarosserien, zerschmetterten Straßenlampen, pulverisierten Treibhäuser, rasierten Rebstöcke ab, schlugen die Körner aus den Ähren.

Schon oft hat es Landwirten und Obstbauern, Gärtnereien und Winzern in der Region die Ernte verhagelt. Nicht nur das: Vor exakt 20 Jahren, im Juli 1984, zerlegte ein Eissturm München in ein Trümmerfeld. Apfelsinengroße Hagelschloße verletzten 400 Menschen und verwüsteten 70.000 Gebäude, zerdellten 240.000 Autos, zerbeulten 174 Flugzeuge. Das Unwetter hagelte sich an die Spitze der teuersten Naturkatastrophen, die Deutschland je getroffen haben und hinterließ einen Sachschaden von 1,5 Milliarden Euro. Das Hagelrisiko steigt: Zehn „Überschadenjahre“ mit einer „Negativbilanz“ von insgesamt 1,7 Milliarden Euro registrierten die Versicherungen bundesweit zwischen 1992 und 2004. Fast ein Viertel aller Erdbeerkolonien und fast ein Fünftel der gesamten Kernobst- und Hülsenfruchternte gingen im Schnitt jährlich im Eisregen unter. „Irgendwann“, befürchtet Hardt, „kommt der Supergau!“

Längst nicht mehr bedrohen die Gefriermaschinen am Himmel nur die Hagelalleen Süddeutschlands zwischen Bodensee und Rheinland-Pfalz. Schloße bislang nicht gekanntes Ausmaßes bombardierten in den letzten vier Jahren fast alle Regionen: Faustgroße Eiskörner prasselten auf Berlin, Kiel, Thüringen, das Vogtland, das Erzgebirge und Ostfriesland. Hagelstriche vernichteten teilweise ganze Ernten: In Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen Raps

und Gerste, in Rheinhessen, Rheinland-Pfalz, im Rheinland und in der Oberpfalz Zehntausende von Tonnen Obst und unzählige Rebstöcke, in Bayern den Hopfen.

„Die Unwetter haben an Heftigkeit zugenommen“, sagt Hardt. Vor allem aber: „Sie kommen plötzlicher!“ Kaum noch 15 bis 20 Minuten bleiben der Hagelabwehr Stuttgart zwischen dem Erkennen einer konkreten Gefahr und der Bekämpfung vor Ort.

Die Gefahr fliegt immer mit, die Angst nicht. Höchstens ums gebeutelte Flugzeug, dass „etwas kaputt geht durch die starken Erschütterungen“. Sein Chef, der Stuttgarter Pilot Rainer Schopf, 44, kehrte schon mal mit zeretzter Motorverkleidung zurück.

Hardt erwischte es schlimmer: In tausend Metern Höhe zerbrach mit einem Riesenknall die Frontscheibe seiner Maschine. Eisklumpen waren aus der Gewitterwolke geschossen und hatten das Flugzeug angegriffen. Glassplitter und Eisstücke bohrten sich in sein Gesicht. Ehe die Hagelwalze wieder zuschlagen konnte und der Wolkenlift ihn samt Flugzeug zu verschlingen drohte, konnte Hardt abdrehen. Auf der Flucht preßte ihn der Fahrtwind auf den Kabinenboden. Die Böen heulten durch die Kabine, zeretzten den Funksprechverkehr mit dem Tower. Damals sei er am Himmel „dem lieben Gott begegnet“, sagt Hardt: „Es gibt Flugzeuge, die bei kaputter Frontscheibe nicht mehr fliegen...“

Angst um ihren Mann hat Ehefrau Annett nicht. Im Gegenteil: Manchmal steigt die Lehrerin mit in die „Achterbahn ohne Ausstellknopf“: „Es macht ihr großen Spaß!“ sagt der Ehemann. Endlich lächelt er mal.

An 80 Tagen im Jahr stehen der gebürtige Berliner und sein Kollege Rainer Schopf in ständiger Alarmbereitschaft. Alle vier Tage jagt Hardt, der in Rendsburg (Schleswig-Holstein) aufwuchs, die Eiswolken. Nicht selten, bis sich die Dunkelheit über das 2.500 Quadratkilometer große Einsatzgebiet legt: „Wir fliegen bis Sonnenuntergang plus 30 Minuten.“ Und nur während der Hagelsaison zwischen April und Mitte Oktober. Das reicht nicht, um durch das Jahr zu kommen. „Meine Frau muß mit verdienen.“ Die Ehe ist kinderlos.

Kurz vor der Dämmerung. Einsatzbesprechung. Bei Mühlacker hat es viel Wasser gegeben, nur im Rems-Tal könnte Eis wenige Gärten getroffen haben. Hardt notiert seinen „Seeding Report“. Er tankt die Maschine auf, füllt die Generatoren nach, wirft die Schutzplane über den Hagelbomber. Die Abendsonne kommt durch die Wolken. Die blanken Tragflächen der Airliner reflektieren im Licht. Hardt blinzelt in den Himmel: „Da braut sich was zusammen!“

Thomas Olivier

© Olivier 2005