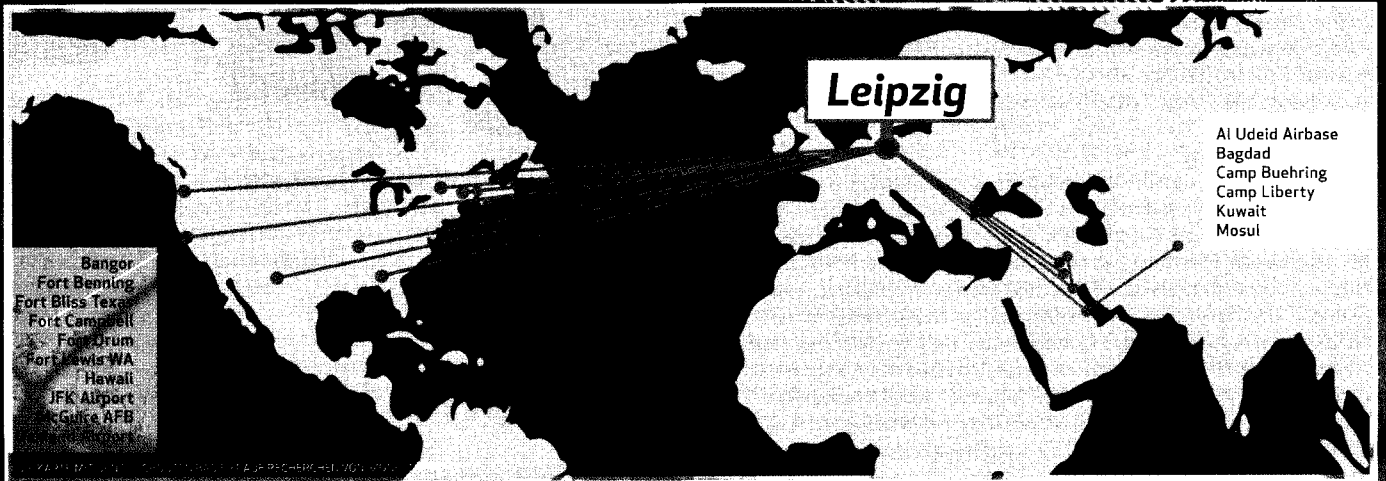


Wider das Nicht-wissen-Wollen

Der Flughafen Leipzig/Halle ist still und heimlich zu einem Militärdrehkreuz von internationaler Bedeutung geworden. Eine Debatte darüber ist in Leipzig überfällig. Von Jan Wenzel



Maschine der World Airways auf dem Flughafen Leipzig/Halle (Mitte Oktober 2008): »Achten Sie bitte darauf, dass Ihre Gewehrläufe nicht in den Gang ragen!«

Unter US-Soldaten hat Leipzig keinen sonderlich guten Ruf. Kein Wunder, verbinden sie doch mit dem Namen der Stadt allein den Terminal A des hiesigen Flughafens. Der schlichte Zweckbau liegt abseits der neuen Empfangshalle. Nach außen streng abgeschirmt, ist er für andere Reisende weder zugänglich noch einsehbar. Wer sich dennoch Zutritt zu dieser tabuisierten Zone verschaffen will, sollte besser den Umweg über die Soldaten-Blogs im Internet nehmen. Dort findet man Fotos von Uniformierten, die sich auf unbequemen Wartebänken ausstrecken oder in den Gängen sitzen und

dösen – Soldaten im Transit, die die Zeit totschlagen. »In Leipzig ist man nicht so freundlich wie in Bangor, Maine, wo wir gestartet sind. Hier verlangen sie \$7 für eine Postkarte und eine kleine Packung Kartoffelchips kostet \$8«, lässt Sergeant Jeremiah Vandekar aus Pennsylvania über sein Internettagebuch wissen. Und ein anderer Soldat resümiert enttäuscht: »Es gab hier nicht viel zu sehen oder zu tun. Mein erster Besuch in Deutschland war ein Reinfall.«

Seit Mai 2006 nutzt das Pentagon den Flughafen Leipzig/Halle als Zwischenstopp für seine Truppentransporte, so das Verteidigungsminis-

terium auf eine Anfrage im Bundestag. Die Flugzeuge werden hier aufgetankt, die Soldaten verköstigt. Von Seiten der Sächsischen Staatsregierung heißt es dazu: »Die Fluggesellschaft fliegt im Auftrag der US-Regierung Angehörige der US-Streitkräfte mit zivilen Flugzeugen in die USA zum Heimaturlaub bzw. von den USA zum Stationierungsort. Kenntnisse über etwaige militärische Operationen in diesem Zusammenhang liegen der Sächsischen Staatsregierung nicht vor.«

Die verantwortlichen Politiker üben sich im Nicht-wissen-Wollen um jeden Preis. Jeder, der



World Airways/North American Airlines

Seit Frühjahr 2006 fliegen die amerikanischen Fluggesellschaften World Airways und North American Airlines regelmäßig den Flughafen Leipzig/Halle an. Im Auftrag des Pentagon transportieren sie amerikanisches Militärpersonal und -material. Vor zwei Monaten erst erneuerte das amerikanische Verteidigungsministerium seine Verträge mit World Airways, North American Airlines und sieben weiteren amerikanischen Luftfahrtun-

ternehmen. Bis September 2009 können damit Lufttransportdienstleistungen im Wert von 1,35 Milliarden Dollar in Anspruch genommen werden. Ein Firmensprecher der World Airways sagte gegenüber »Fox News«: »Wir sind die einzige Fluglinie, bei der es heißt: »Verstauen Sie bitte Ihre M-16 unter dem Sitz vor Ihnen.« Damit sind wir wahrscheinlich die sicherste Airline überhaupt.«

begonnenen Krieg gegen den Irak bestanden und bestehen gravierende rechtliche Bedenken im Hinblick auf das Gewaltverbot der UN-Charta und das sonstige geltende Völkerrecht«, begründete im Jahre 2005 das Bundesverwaltungsgericht seine Rehabilitation des Bundeswehrmajors Florian Pfaff, der wegen Befehlsverweigerung degradiert worden war. Er wollte nicht gegen sein Gewissen und gegen die Verfassung handeln und wurde darin vom Gericht bestätigt.

Was für den einzelnen Soldaten gilt, so die Rechtsauffassung der Leipziger Richter, gilt auch für die Regierung: »Weder der NATO-Vertrag, das NATO-Truppenstatut, das Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut noch der

Aufenthaltsvertrag sehen eine Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland vor, entgegen der UN-Charta und dem geltenden Völkerrecht völkerrechtswidrige Handlungen von NATO-Partnern zu unterstützen.«

Solche Unterstützungsleistungen aber finden auf dem Flughafen Leipzig/Halle – einem Unternehmen, das sich hundertprozentig im Besitz der öffentlichen Hand befindet – tagtäglich statt. 2006 gab es laut Deutscher Flugsicherung 333 Zwischenstopps von Flugzeugen mit US-Truppen. Seitdem weisen die Zahlen kontinuierlich nach oben: Da bei regelmäßigen Flughafenwachen in diesem Jahr innerhalb von 24 Stunden immer mindestens vier Truppentransporte gezählt werden, kann man für 2008 von mindes-


www.sparkasse-leipzig.de

GiroFlex

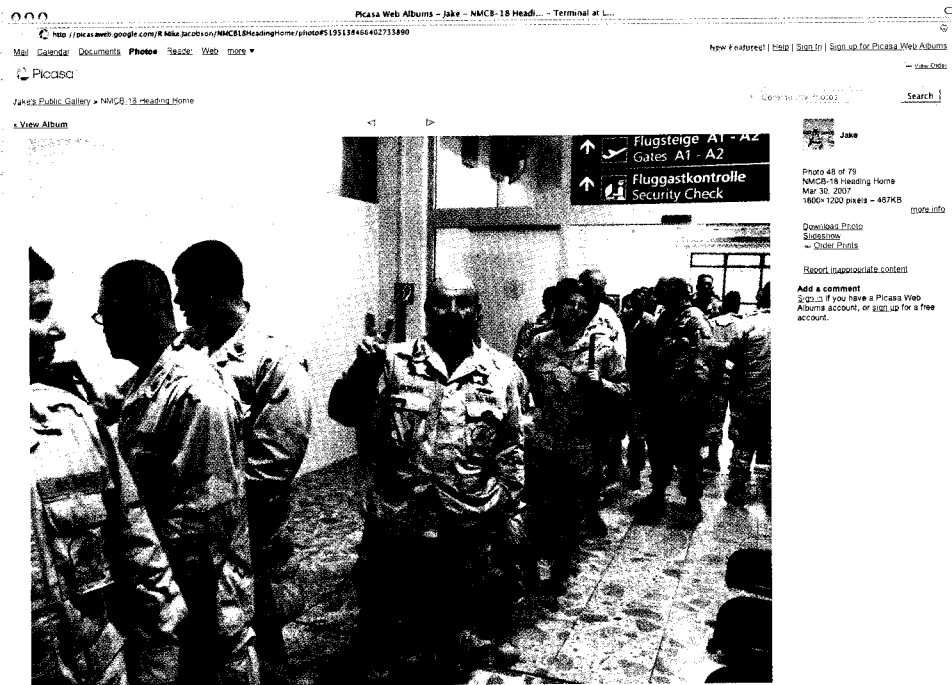
Das Konto, das mitwächst.

Was wächst, ist das Konto. Nicht die Kosten. **GiroFlex*** ist das wachstumsstarke Konto-Paket für alle jungen Menschen: mit 2 % Verzinsung für Guthaben bis 1.000 €, kostenloser Kontoführung und starken Bankdienstleistungen. **Sprechen Sie mit uns!**



* Angebot gilt für Kinder sowie Schüler, Umschüler, Auszubildende, Studenten, Wehr- und Zivildienstleistende bis zum Ende der Ausbildung.

in den vergangenen Jahren nur ab und zu die »Tagesschau« gesehen hat, könnte diese militärischen Operationen mühelos beim Namen nennen: Sie heißen »Operation Enduring Freedom«, »ISAF« und »Operation Iraqi Freedom« und finden in Afghanistan und im Irak statt. Der ISAF-Einsatz in Afghanistan ist umstritten – gerade debattierte der Bundestag wieder über die Verlängerung des deutschen Mandats. Es handelt sich dabei aber um eine UN-Mission. Die »Operation Iraqi Freedom« ist keine UN-Mission. »Gegen den am 20. März 2003 von den USA und vom Vereinigten Königreich (UK)



http://picasaweb.google.com/R.Mike.Jacobson/NMCS18HeadingHome/photos/15513852237308754

US-Soldaten im Terminal A: Das Internet gewährt Einblick in militärische Sperrzonen

tens 1.500 Zwischenlandungen ausgehen. Mit anderen Worten: Die Zahl der US-Soldaten, die für einige Stunden auf dem Terminal A des Flughafens kampieren, wird in diesem Jahr fast so hoch sein wie die Einwohnerzahl Leipzigs.

Das mag ein Segen für die wirtschaftliche Bilanz der Flughafen Leipzig/Halle GmbH sein. Laut deren Geschäftsführer Eric Malitzke »hän-gen inzwischen gut und gerne 200 Jobs« von den US-Truppentransporten ab.

Das Ansehen Leipzigs dagegen wird nachhalt-ig Schaden nehmen. Wie kann sich die ostdeutsche Metropole nach außen als Stadt der fried-lichen Revolution präsentieren und gleichzeitig ohne jede öffentliche Debatte hinnehmen, dass eine aus Steuergeldern finanzierte Infrastru-ktur unter der Hand für einen Krieg genutzt wird, der mittlerweile fünf Jahre andauert und ungezählte Todesopfer vor allem unter der ira-kischen Zivilbevölkerung gefordert hat?

Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung (SPD), der für sich ausdrücklich in Anspruch nimmt, den Irakkrieg abzulehnen, beantwortet Journalistenfragen zu diesem Thema prag-matisch. Er stellt vermeintliche Bündnispflichten und den wirtschaftlichen Gewinn für die Regi-on in den Vordergrund: Irgendwo müssten die US-Truppen ja zwischenlanden, wenn nicht in

Leipzig, dann woanders. Außerdem hoffe er auf ein baldiges Ende des Krieges.

Dabei finden die Zwischenstopps auch gerade deshalb in Leipzig statt, weil sie anderswo nicht länger möglich sind. Der US-Airbase in Ramstein fehlen die Kapazitäten, die Rhein-Main-Airbase in Frankfurt/Main wurde 2005 geschlossen und am irischen Flughafen Shannon, der dem US-Mi-litär zu Beginn des Irak-Krieges als Tankstopp-diente, haben öffentliche Proteste eine Weiter-nutzung unmöglich gemacht. 2003 drangen Friedensaktivisten in das Flughafengelände ein und beschädigten einige Flugzeuge mit Häm-mern. Ein Akt zivilen Ungehorsams, der in Ir-land selbst von den Gerichten gebilligt wurde: 2006 sprachen sie die Friedensaktivisten mit der Begründung frei, dass die US-Flüge »Leben und Besitz im Irak bedrohen«.

Auch das Argument der sogenannten »Ur-lausflüge«, mit dem Landesregierung und Flug-hafen-Geschäftsführung versuchen, die klamm-heimliche Umwidmung des sächsischen Air-ports zu kaschieren, erweist sich bei genauerem Hinsehen als Augenwischerei. Da das Pentagon für seine Truppenlogistik die Dienste privater Fluggesellschaften wie der World Airways in An-spruch nimmt, beruft man sich in Leipzig und Dresden darauf, überhaupt keinen Anlass zu ha-

ben, genauer hinzusehen, was da wohin ver-frachtet wird und aus welchem Grund; der mili-tärische Zweck der Flüge wird offensiv ignoriert.

Um sich Klarheit über den militärischen Charakter dieser Flüge zu verschaffen, hilft ein Blick ins Internet. Auf der Seite der renom-mierten Smithsonian Institution berichtet John Sotham, Oberstleutnant der US-Air Force, über seinen Flug nach Leipzig: »Wir flogen in einer DC10 der World Airways, die sich wie eine gewöhnliche Passagiermaschine ausnahm, weil es ... nun ja, weil es eine gewöhnliche Pas-sagiermaschine war. Aber weil wir Soldaten das nicht vorher erfahren hatten, nahmen wir unsere Waffen mit an Bord. Es war 3:45 Uhr in der Früh und die Flugzeugbesatzung wollte einfach die Türen schließen und losfliegen. Also verstaute wir unsere Knarren unter den Sitzen. Die Flugbegleiter hatten uns verboten, dafür die Gepäckfächer zu benutzen. Über Lautsprecher wurde durchgesagt: Achten Sie bitte darauf, dass Ihre Gewehrläufe nicht in den Gang ragen. Ach ja, und klappen Sie die Ti-sche hoch.«

Im Grunde ist die Sache klar: Ein militärischer Einsatz beginnt, wenn der Befehl an die Solda-ten ergeht, sich mit ihren Waffen in Bewegung zu setzen. Ob für ihren Transport die Dienstleis-tung eines Privatunternehmens in Anspruch genommen wird, könnte dabei als nachrangig gelten. In der Tat wird die Privatisierung militä-rischer Aufgaben nicht nur in den USA mit ho-hem Tempo vorangetrieben. Das erzeugt Vag-heiten, durch die geltendes Recht, das sich noch nicht auf die neuen Verhältnisse eingestellt hat, geschickt unterlaufen wird: So kommt es, dass das Militärische »zivil« genannt werden und ein Uniformierter mit Waffe als gewöhnlicher Transitpassagier durchgehen kann, wenn der Flieger, in dem er unterwegs ist, einer privaten Fluggesellschaft gehört.

Der militärische Zweck der Flüge wird offensiv ignoriert

Wobei derzeit selbst der Begriff des Transits auf seine Dehnbarkeit hin erprobt wird. Solda-tenblogs und Mitglieder der IG Nachtflugverbot berichten übereinstimmend, dass in diesem Sommer die US-Soldaten auf dem Flughafen auch außerhalb von Terminal A untergebracht wurden. Man räumte eine Halle leer, in der nor-malerweise die Schneepflüge geparkt sind, und stellte kurzerhand Feldbetten auf – Militär, das keines ist, findet auch Transitzonen, wo es ei-gentlich keine gibt.

Auf diese Praxis absichtlicher Begriffsverwir-rung aufmerksam zu machen, versuchte ein Bericht von Andrea Hünninger, der unter dem Titel »Die unsichtbare Armee« im Juli dieses Jahres in der *Frankfurter Allgemeinen Sonntags-zeitung* erschien. Mit mittlerweile sechs vor dem Landgericht Hamburg erwirkten Einstwei-ligen Verfügungen gegen den Artikel haben die Flughafen GmbH und ihr Geschäftsführer Eric Malitzke persönlich in den letzten Monaten versucht, gegen die Berichterstattung mit Un-terlassungsansprüchen vorzugehen. Überdies verlangen beide den Abdruck von Gegendar-stellungen – auch ein Mittel, um die Deutungs-hoheit über M-Wörter wie »Militär« und »Mo-ral« zurückzugewinnen.

Ruslan-SALIS

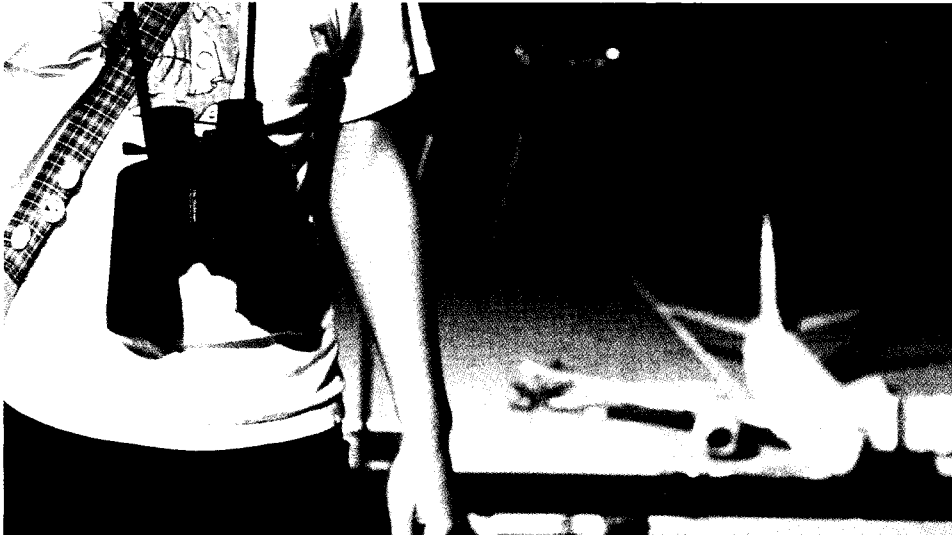
Die Abkürzung SALIS steht für »Strategic Air-lift Interim Solution« oder »Zwischenlösung für strategische Lufttransporte«. In Ermangelung eigener Großraumflugzeuge hat ein Zusammenschluss von 18 NATO- und EU-Mit-gliedsstaaten mit dem russisch-ukrainischen Luftfrachtunternehmen Ruslan-SALIS einen sogenannten Vorhaltechartervertrag für multinationale Lufttransporte von schwerem Gerät abgeschlossen. Die Ruslan-SALIS GmbH mit Firmensitz in Schkeudiz hält dafür seit März 2006 ständig zwei Anto-

nov AN124-100 am Flughafen Leipzig/Halle bereit. Neben Militärtransporten dienen sie auch für humanitäre Einsätze. Jedes dieser Flugzeuge kann 120 Tonnen Ladung bis zu 4.650 Kilometer weit transportieren; von Leipzig aus wurden bereits Hubschrauber und Kampfpanzer vom Typ 2A6M nach Af-ghanistan geflogen. Koordiniert werden die Flüge von NAMSA (NATO Maintenance and Supply Agency), der logistischen Dienstleis-tungsorganisation der NATO mit Sitz in Luxemburg.

DHL

Seit 2005 betreibt die Bundeswehr die Privatisierung ihrer Basislogistik. In diesem Sommer wurde vom Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung ein erster Großauftrag europaweit ausgeschrieben. Er umfasst neben der Lagerhaltung von Material den Transport für Material, Munition, Sanitätsmaterial und Betriebsstoffe in Deutschland und weltweit bis in die Einsatzgebiete, allerdings keine Personentransporte. Laut *Handelsblatt* hat

der Auftrag ein Volumen von 800 Millionen Euro. Mit wem der Zehnjahresvertrag abgeschlossen wird, soll sich bis Mitte nächsten Jahres entscheiden. Von Branchenkennern werden DHL und der Bahntochter Schenker die größten Chancen eingeräumt. Falls DHL den Auftrag bekommt, wird der hiesige Airport in Zukunft auch ein Umschlagplatz für die Bundeswehr-Basislogistik sein.



Selbst schauen: Die AG Flughafen NATOfrei sammelt vor Ort Informationen über die US-Truppentransporte

Das wird ihnen nicht leichtfallen. Denn auch in Leipzig wird die Deutungsmacht des Flughafens, die in der Hauptsache auf Informationsentzug beruht, mittlerweile in Frage gestellt: Die Aktionsgemeinschaft Flughafen NATOfrei, die 2006 als Erste auf die Soldatentransporte hingewiesen hatte, sammelt während regelmäßiger Flughafenwachen systematisch Daten und kann durch ihre Recherchen die zunehmende militärische Nutzung des Flughafens faktenreich untermauern. Die Interessengemeinschaft Nachtflugverbot lässt sich auch von

der zweiten Niederlage vor dem Bundesverwaltungsgericht nicht entmutigen und bereitet derzeit eine Klage vor dem Bundesverfassungsgericht vor, die den lärmgeplagten Bürgern des Leipziger Umlands ihr Recht auf körperliche Unversehrtheit erstreiten soll.

Weil aber nicht nur DHL, sondern auch World Airways von der uneingeschränkten Nachtflug-erlaubnis profitiert und die Antonovs der Ruslan-SALIS GmbH ebenfalls nicht ausschließlich zu humanitären Einsätzen in die Nacht starten, steht die schleichende Militarisierung des Flug-

hafens nun bald mit auf der Tagesordnung des obersten deutschen Gerichts.

Auch im kulturellen Bereich wird das Thema endlich aufgegriffen: Ein beeindruckendes Beispiel dafür ist das Projekt »Zone*Interdite« der Schweizer Künstler Christoph Wachter & Mathias Jud, das jüngst im Lindenauser Kunstraum D21 gezeigt wurde. Mit »Zone*Interdite« haben die beiden eine Methode entwickelt, in Blogs und Netzrecherchen Material über militärische Bereiche zusammenzutragen und es jenseits seiner ursprünglichen Intention künstlerisch zu interpretieren. Auch die Fotos von R. Mike Jacobson, die das Innere von Terminal A zeigen, konnten so im Netz auffindig gemacht werden. Die künstlerische Arbeit verdeutlicht auch, wie wichtig inzwischen das Internet geworden ist, um zu greifen, was vor der eigenen Haustür geschieht.

Über das moralische Desaster, das acht Jahre »Krieg gegen den Terror« in den westlichen Demokratien angerichtet haben, schrieb Frank Schirrmacher unlängst in der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung*: »Die europäischen Gesellschaften müssen mühsam lernen, eins und eins zusammenzuzählen, um neu beginnen zu können.«

Für Leipzig bedeutet das auch, vor dem gespenstischen Zusammenhang zwischen dem Irak-Krieg im Fernsehen und dem heimischen Flughafen, den man aus der Lokalzeitung nur als Jobmotor kennt, nicht länger wie ein verängstigtes Kind die Augen zu verschließen. Denn Demokratie gelingt nicht im Blindflug.

- <http://www.flughafen-natofrei.de>
- <http://www.nachtflugverbot-leipzig.de>
- <http://www.d21-leipzig.de/netze+des+krieges>
- <http://www.zone-interdite.net>
- <http://www.spectormag.net>



JAN WENZEL, 36, ist Künstler und Publizist. Zusammen mit Jan Caspers, Anne König und Vera Tollmann hat er sich im Sommer 2008 für das internationale Theaterfestival Theater der Welt intensiv mit der Zukunft des Flughafens beschäftigt.

**azubi
studententage**
DIE MESSE FÜR AUSBILDUNG UND STUDIUM

07./08. NOVEMBER 08

LEIPZIG / LEIPZIGER MESSE
HALLE 4 / 9-16 UHR

EINTRITT FREI

www.azubitage.de

messa
messe & marketing

Finanzwirtschaft in der

**Metropolregion
Rhein-Neckar**



Die Zukunft braucht Dich