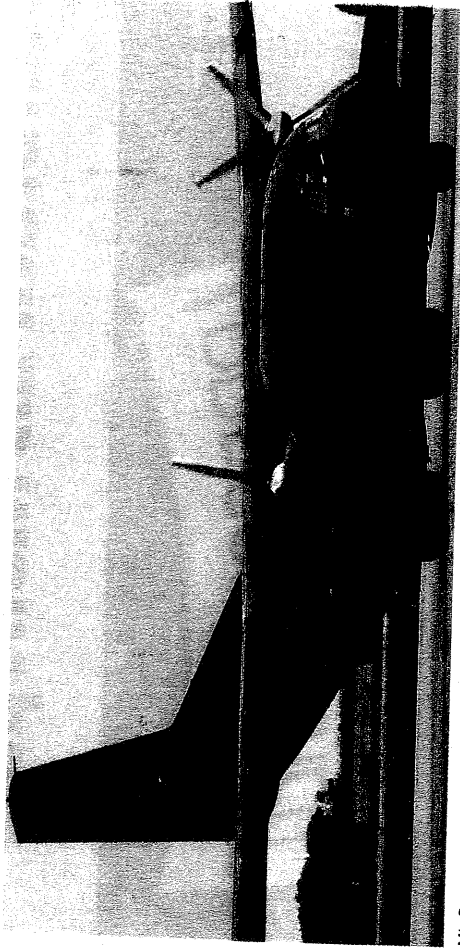


Truppentransporte für den Aufbau Ost

Der Flughafen Leipzig/Halle und seine militärische Nutzung. Von Jan Wenzel

Kein Zweifel, der Flughafen Leipzig/Halle wird in wachsendem Maße militärisch genutzt. Der Luftwaffen-Airbus »Kurt Schumacher«, mit dem die Bundeswehr ihren Truppenachtschub nach Afghanistan transportiert, fliegt Schkeuditz mittlerweile fast schon linienmäßig an. In der Abfertigungshalle sind Soldaten in Kampfmontur neben den wenigen wartenden Urlaubern und Geschäftsreisenden zu einem alltäglichen Anblick geworden. Ebenso wie zerschossenes Kampfgerät, das am Rande des Rollvorfelds zwischengeparkt wird. Und das sind nur die offensichtlichen Indizien für die schleichende Umwidmung einer hoch subventionierten öffentlichen Infrastruktur. Anders als noch vor einem Jahr wird diese Entwicklung heute auch von der Geschäftsführung des Flughafens und vom Freistaat Sachsen nicht mehr bestritten. Die neue Strategie gegen unliebsame Nachfragen heißt: »Wir dürfen das!« Weil die militärische Nutzung des Airports inzwischen so augenfällig geworden ist, dass sie sich auch durch noch so kühne Verbalverrenkungen nicht mehr wegleugnen ließe, versuchen es die Verantwortlichen jetzt mit Normalisierung: Eine halbe Million als Transitpassagiere deklarierte US-Soldaten im Jahr sind ein ganz normales Flughafen-Business und Leopard-Panzer eine Luftfracht wie jede andere. Wo bitte liegt das Problem?

Das Problem ist euer Business, möchte man da im liebsten antworten. Denn ohne Afghanistan würde es um den selbst ernannten wirtschaftlichen Leuchtturm Mitteldeutschlands ziemlich düßig aussehen. Zieht man die Bundeswehr sowie World Airways und Ruslan SALIS als Privatunternehmer im Dienste des Militärs einmal ab, was würde dann außer DHL in Halle/Leipzig überhaupt noch starten und landen? »Kriegsähn-



Mit Steuermilliarden ins Blaue geplant: Militärflieger am Flughafen Leipzig/Halle

liche Zustände« anderswo auf dem Globus, so die bittere Schlussfolgerung, sind das einzig wirklich krisenfesteste Geschäftsmodell des Flughafen-Managements, um die in den 1990er Jahren mit Steuermilliarden ins Blaue geplante Infrastruktur am Laufen zu halten. Truppentransporte für den Aufbau Ost heißt es also.

Sicher, ganz so leicht, wie es die Geschäftsführung des Flughafens und die sächsische Landesregierung in den Medien versuchen, ist eine militärische Umnutzung ziviler Infrastrukturen auch in Zeiten heraufbeschorener Terrorgefahr argumentativ nicht durchsetzbar. So vertritt der angesehene Luftrechtsexperte Elmar Giesmulla die Auffassung, dass eine dauerhafte militärische Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle durch dessen Betriebslaubnis nicht gedeckt sei, die höchsten einzelne militärische Flüge erlaube. Der Flughafen dagegen versucht sich in der Grauzone dauerhaft einzurichten.

Sieht man von solchen rechtlichen Ungereimtheiten ab, bleibt als zentrale Frage: Was bedeutet es für die Zukunftsfähigkeit der Region, wenn eine ihrer wesentlichen Infrastrukturen zunehmend militärisch genutzt wird? Welche Abhängigkeiten entstehen daraus? Und das betrifft mehr als nur den Flughafen. Sie zielt auf das Selbstverständnis einer Gesellschaft, die sich unter »kriegsähnlichen Zuständen« lieber nichts Konkretes vorstellen möchte. »Der Krieg in Afghanistan hat mit uns nichts zu tun« – so simpel wie Uwe Schuhart, der Sprecher des Flughafens Leipzig/Halle, bringt diese Haltung des Nicht-wissen-Wollens nicht jeder auf den Punkt.



Jan Wenzel lebt als Künstler und Publizist in Leipzig. Mit Jan Caspers, Anne König und Vera Tollmann bringt er im Sommer ein Buch über die militärische Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle heraus.