

**Blutgeld** 22.02.2010

**LEIPZIG** (Eigener Bericht) - Kriegsgegner kritisieren neue Ausbaupläne am Flughafen Leipzig/Halle. Die Flugbetriebsfläche des Airports soll um rund 150.000 Quadratmeter erweitert werden; das entspricht einer Vergrößerung um mehr als zehn Prozent. Während die Zahl ziviler Flugpassagiere deutlich sinkt, nehmen das Frachtvolumen und insbesondere die Zahl der Soldaten zu, die auf dem Weg in die Kriegsgebiete des Mittleren Ostens auf dem Leipziger Flughafen Station machen. Im Dezember war jeder dritte Passagier, der in Leipzig landete oder abflog, ein Soldat auf Durchmarsch. Kritiker nennen das Gelände angesichts der neuen Ausbaupläne inzwischen "Leipzig Military Air Base". Der Flughafen dient nicht nur als Zwischenstopp für US-Truppentransporte, sondern auch als Basis für Großraumflugzeuge, die im NATO-Auftrag schweres Kriegsgerät transportieren - unter anderem für die Bundeswehr. Die sich ausweitende Kriegslogistik füllt die Kassen der öffentlichen Flughafen-Eigentümer, darunter das Land Sachsen und die Stadt Leipzig. Während die sächsische Staatsregierung das Militärprojekt wegen seiner Mehrwertschöpfung als vorbildlich hinstellt, spricht die parlamentarische Opposition von Gewinnen durch "Blutgeld".

**Flughafenausbau**

Kriegsgegner kritisieren neue Ausbaupläne für den Flughafen Leipzig/Halle. Die Flugbetriebsfläche des Airports, der in den letzten Jahren wegen seiner militärischen Nutzung Anlass zu völkerrechtlichen Auseinandersetzungen gab [1], soll um 150.000 Quadratmeter erweitert werden; die gegenwärtige Flugbetriebsfläche liegt bei etwas mehr als einer Million Quadratmeter. Eine dritte Rollbrücke ist bereits im Bau. Die Ausschreibungsfrist für die notwendigen "Generalplanungsleistungen" endet am heutigen Montag. Die erforderliche "Planung der Entwässerungs- und Entsorgungseinrichtungen, Befehuerung, Beleuchtung, Beschilderung, Stromversorgung und Zaunanlagen" soll den Ausschreibungsunterlagen zufolge bereits im zweiten Quartal 2010 beginnen und rund zwei Jahre später abgeschlossen sein.

**Jeder dritte Passagier ein Soldat**

Der Ausbau des Flughafens folgt in hohem Maße Anforderungen der Kriegslogistik. Tatsächlich ging die Zahl der zivilen Passagiere, die auf dem Airport landeten oder von dort abflogen, in den letzten Jahren stetig zurück. Verzeichnete die offizielle Statistik der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) für das Jahr 2007 in Leipzig 2.723.000 Fluggäste, so waren es 2009 nur noch 2.421.382 Passagiere. Davon waren 556.000 sogenannte Transitpassagiere, die auf dem Airport landeten und nur wenig später abflogen, ohne zuvor auszuchecken. Bei ihnen handelt es sich in aller Regel [2] um US-Soldaten, die über Leipzig in die Kriegsgebiete des Mittleren Ostens geflogen oder aber in die Vereinigten Staaten zurückgebracht werden (german-foreign-policy.com berichtete [3]). Damit stieg der Anteil der Militärs an den Leipziger Passagieren von rund einem Fünftel im Jahr 2008 auf fast ein Viertel im Jahr 2009. Im Dezember 2009 war sogar beinahe jeder dritte Flugpassagier ein Soldat. Die für die westlichen Kriege im Mittleren Osten benötigten Flughafenkapazitäten nehmen zu - und fehlen jetzt im Frachtbereich, der im Unterschied zum zivilen Passagierverkehr noch expandiert.

**SALIS verlängert**

Neue Bedeutung für Leipzig gewinnt angesichts der Unklarheiten über das Militär-Transportflugzeug A400M auch das SALIS-Projekt der Bundeswehr. Um militärische Großraumtransporte für die NATO zu ermöglichen, stehen seit dem Jahr 2006 stets zwei Flieger vom Typ Antonov 124-100 auf dem Flughafen Leipzig bereit. Die Strategic Airlift Interim Solution (SALIS) soll den Zeitraum überbrücken, bis der A400M eingesetzt werden kann. Wann dies der Fall sein wird, ist nach den jüngsten Streitigkeiten zwischen dem Hersteller EADS und den NATO-Abnehmerstaaten völlig unklar. Inzwischen ist SALIS bis Ende Dezember 2010 verlängert worden; damit dient Leipzig auch weiter als Ausgangsbasis für Kriegstransporte der Bundeswehr.[4] SALIS ergänzt auf deutscher Seite die Militärtransporte, die vom Airport Trolenhagen (Mecklenburg-Vorpommern) vor allem die Truppen am Hindukusch beliefern (german-foreign-policy.com berichtete [5]); Großgerät kann in Trolenhagen nur eingeschränkt umgeschlagen werden.

**Schlaganfälle**

Die zivilen Folgen der Kriegsnutzung des Flughafens Leipzig/Halle enthüllt eine Analyse, deren zentrale Ergebnisse bereits im Dezember bekannt wurden. Wie aus einer wissenschaftlichen Studie hervorgeht, die im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellt worden ist, tragen Flughafenanwohner ein überdurchschnittlich großes Risiko, etwa an Schlaganfällen oder an Leukämie zu erkranken. Die Wahrscheinlichkeit, sich wegen einer Herz-Kreislauf-Erkrankung behandeln lassen zu müssen, steigt für Über-40-jährige Frauen, die am Tag einer Lärmbelastung von 60 Dezibel und mehr ausgesetzt sind, um fast 50 Prozent. Bei gleichaltrigen Männern nimmt das Risiko sogar um 69 Prozent zu. Ein startender Düsenjet verursacht Lärm von mindestens 130 Dezibel. Die Studie kommt unter anderem zu dem Schluss, dass die Krankenhäuser nahe dem Flughafen Berlin-Schöneberg zehn Jahre nach dessen Ausbau mit beinahe 5.000 zusätzlichen Herz-Kreislauf-Patienten rechnen müssen, darunter 1.350 Personen mit einem Schlaganfall.[6] Berechnungen für den Airport Leipzig liegen noch nicht vor; tatsächlich jedoch beklagen sich Anwohner bereits seit Jahren über Fluglärm, der zu erheblichen Teilen von den schweren Maschinen für den Kriegstransport verursacht wird.[7]

### **Leuchtturmprojekt**

Die Militarisierung des Flughafens Leipzig/Halle verstößt nach Ansicht von Völkerrechtlern gegen den Zwei-Plus-Vier-Vertrag, aber wird von den ehemaligen Alliierten der Anti-Hitler-Koalition ausnahmslos gefördert. So profitieren private Anbieter für Militärlogistik aus den Nachfolgestaaten der UdSSR von Service-Leistungen für die NATO-Truppen in Leipzig. Russischen Oligarchen, die mit Unterstützung der Moskauer Regierung tätig sind, bringt die Unterstützung der westlichen Kriege im Irak und in Afghanistan erhebliche Summen ein - via Leipzig. Auch die in Sachsen regierende Christlich-Demokratische Union (CDU) hält die Militarisierung des Flughafens Leipzig/Halle für ein gutes Geschäft und spricht von einem wirtschaftlichen "Leuchtturmprojekt". Tatsächlich lassen NATO und die US-Regierung in Leipzig dreistellige Millionenbeträge, um Soldaten und Kriegsgerät in die Kampfgebiete zu schleusen. In der Stadt siedeln inzwischen zahlreiche Militärabteilungen, die teilweise verdeckt arbeiten, darunter Einrichtungen mehrerer westlicher Geheimdienste. Auch an diesen Etappenbetrieben des Krieges verdienen das Land Sachsen und die Stadt Leipzig. Wegen des offenkundigen Zusammenhangs zwischen Mord und Totschlag in Zentralasien und den Kriegsgewinnen in Sachsen spricht die Opposition von "Blutgeld".

[1] s. dazu [Die Eingeschlossenen von Leipzig](#) und [In den Urlaub](#)

[2] Die Zahl der Transitpassagiere auf dem Flughafen Frankfurt am Main, der wegen seiner zahlreichen Flugverbindungen auch als Umsteigeflughafen genutzt wird, erreichte im Dezember 2009 nur drei Fünftel der entsprechenden Zahl auf dem Flughafen Leipzig. Die Umsteigemöglichkeiten für zivile Passagiere in Leipzig sind hingegen verschwindend gering.

[3] s. dazu [In den Urlaub](#) und [In flagranti](#)

[4] s. dazu unser EXTRA-Dossier [Drehkreuz Leipzig](#)

[5] s. dazu [Fliegen für den Krieg](#)

[6] Fluglärm verursacht Infarkte und Schlaganfälle; Spiegel Online 12.12.2009

[7] s. dazu [Subalterne Petenten](#)

Copyright © 2005 Informationen zur Deutschen Außenpolitik

[info@german-foreign-policy.com](mailto:info@german-foreign-policy.com)