

# Das Militärdrehkreuz Halle/Leipzig

von Christoph Marischka

Die strategische Verlegbarkeit von Truppen und Waffensystemen ist eine wesentliche Voraussetzung für das Führen von Angriffskriegen und sonstige „Out of Area“-Einsätze. Diese Erfahrung mussten in den vergangenen Jahren sowohl die Planer der NATO, der EU wie auch Deutschlands machen. Innerhalb der NATO verfügen immerhin die USA, Frankreich und Großbritannien über Großraumtransporter und Flugzeugträger und Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit privaten Logistikern. Aufgrund ihrer Kolonialgeschichte haben diese außerdem ein gewisses Netz an Militärbasen im Ausland, die als Zwischenstationen für den Transport von Militärgütern dienen können. Die EU hingegen ist noch weitgehend auf die NATO-Kapazitäten angewiesen, wenn sie jenseits ihrer Grenzen einen größeren Militäreinsatz durchführen will. Greift sie auf diese Kapazitäten zurück, wie es das Berlin-Plus-Abkommen vorsieht, so hat die NATO automatisch einen großen Einfluss auf den Einsatz: Sie muss ihm zustimmen und an dessen Spitze steht dann automatisch der stellvertretende Oberkommandierende der NATO für Europa im NATO-Hauptquartier SHAPE im belgischen Mons.

Der Zweck der ersten ESVP-Mission, die nicht im Rahmen des Berlin-Plus-Abkommens stattfand, der Mission Artemis in der Demokratischen Republik Kongo - war auch weitestgehend darauf beschränkt, die relativ kurzfristige Verlegung von Truppen und Waffen in das zentralafrikanische Land eben ohne Rückgriff auf die NATO-Strukturen zu bewältigen. Hierfür wurden für den Lufttransport seinerzeit russische Großraumtransporter vom Typ Antonov-124 gemietet. Die Flugzeuge Hercules C-130 und C-160, welche der EU selbst zur Verfügung gestanden hätten, hätten den Einsatz wegen ihrer geringeren Ladekapazität scheitern lassen.<sup>1</sup> Innerhalb der strategischen Gemeinschaft wurde deshalb in der Folge viel diskutiert, ob die EU nun mit dem Artemis-Einsatz Eigenständigkeit gegenüber den USA beweisen wollte und ob es ihr gelänge sei.

## Fähigkeitslücke Luftverlegung

Der NATO-Gipfel 1999 in Washington fand während der Bombardierung Jugoslawiens statt und hier wurde das neue Strategische Konzept der NATO beschlossen. Seitdem besteht die Aufgabe des Bündnisses nicht mehr in der territorialen Verteidigung, sondern darin, gegen potentielle Gefahren auch außerhalb des NATO-Gebietes vor-

zugehen. Hierfür wurde 2002 die NATO Response Force (NRF) ins Leben gerufen. Um die für solche Einsätze notwendigen Rüstungsprojekte zu analysieren, wurde noch auf dem Gipfel 1999 die Defence Capabilities Initiative ins Leben gerufen. Deren hochrangige Steuerungsgruppe kam zu dem Ergebnis, dass eine der größten „Fähigkeitslücken“ der NATO für diese neuen Aufgaben im strategischen Lufttransport bestünde, also in der Frage, wie die NRF möglichst schnell in ihre weit entfernten Einsatzgebiete verlegt werden kann.

Der gleiche Prozess lief parallel auf europäischer Ebene ab. Ebenfalls 1999, wenige Monate nach dem NATO-Gipfel, trafen sich die EU-Staats- und Regierungschefs in Helsinki und beschlossen, die Voraussetzungen für gemeinsame Armeeinsätze und die Aufstellung europäischer Krisenreaktionskräfte zu schaffen. Diese Voraussetzungen wurden im Helsinki Headline Goal zusammengefasst, einer Liste von Fähigkeiten, welche die Mitgliedsstaaten der EU bis 2003 der EU bereitstellen sollten. Auch hier fand sich an prominenter Stelle der strategische Lufttransport.<sup>2</sup>

Auf dem NATO-Gipfel im November 2002 in Prag wurde Deutschland von der NATO zur „Lead Nation“ bei den Bemühungen erklärt, Lufttransportkapazitäten für die NATO bereit zu stellen. Ein Jahr später wurde Deutschland auch von der EU mit der Koordination des „European Capabilities Action Plan“ beauftragt, der die Schließung u.a. dieser Fähigkeitslücke auf europäischer Ebene beinhaltete. Deutschland fand eine gemeinsame Lösung für EU und NATO. 2004 unterzeichneten daraufhin 16 EU- und NATO-Staaten ein „Memorandum of Understanding“ mit dem Kurztitel SALIS.<sup>3</sup> SALIS ist die Abkürzung für „Strategic Airlift Interim Solution“, was so viel bedeutet wie: Zwischenlösung für den strategischen Lufttransport. Daraufhin gründete sich ein deutsch-russisch-ukrainisches Joint Venture mit dem Namen Ruslan SALIS GMBH und legte ein Angebot vor. Die Zusammenarbeit kam zu Stande, indem die Logistikabteilung der NATO am 26.10.2005 einen Vertrag mit diesem Unternehmen unterzeichnete, der am 23.1.2006 durch die Ratifizierung in allen Ländern, die am Memorandum of Understanding beteiligt waren, in Kraft trat.<sup>4</sup>

## SALIS

In dem Vertrag verpflichtet sich die GMBH mit Sitz in Leipzig, zwei Maschinen vom Typ Antonow 124-100 ständig auf dem

Flughafen Halle/Leipzig bereitzuhalten und zu warten. Die Großraumtransporter sollen innerhalb von 72 Stunden an jedem Flughafen der Welt einsatzbereit sein und jährlich mindestens 4.800 Flugstunden leisten können. Je zwei Flugzeuge gleichen Typs halten die an SALIS beteiligten Fluggesellschaften Volga-Dnepr Airlines (Russland) und Antonov Airlines (Ukraine) in Uljanowsk und Kiew bereit. Im Gegenzug haben die beteiligten Staaten der SALIS eine „Mindestnutzung“ zugesichert, im Falle Deutschlands beträgt diese 750 Flugstunden im Jahr.<sup>5</sup> Eine Flugstunde wird mit 24.000 bis 44.000 US\$ berechnet. Das Gesamtvolumen des Vertrages, der zunächst zwei Jahre galt, betrug etwa 650 Millionen Euro. Im Januar 2009 wurde dieser Vertrag um weitere zwei Jahre verlängert. Die Bundesregierung erwägt, die SALIS-Kooperation dauerhaft aufrecht zu erhalten, selbst wenn die bestellten Airbus-Militärtransporter A400M einmal geliefert sind, „um der Herausforderung der ‚neuen Einsatzrealität‘ angemessen zu begegnen“.<sup>6</sup> Die Auslieferung der von der Bundeswehr für den strategischen Truppentransport bestellten 60 (!) Airbus A400M mit einem Stückpreis von je etwa 100 Mio. Euro wird sich voraussichtlich ohnehin bis über das Jahr 2010 hinaus verzögern.<sup>7</sup>

Jeder Staat, der an dem Vertrag beteiligt ist, kann für seine Militäreinsätze - unabhängig davon, ob diese im nationalen, europäischen oder NATO-Rahmen stattfinden - auf die bereitgestellten Antonows zurückgreifen. Nach eigenen Angaben hält die Bundesregierung nicht fest, wann und zu welchem Zweck die in Leipzig stationierten Flugzeuge von welchen Ländern eingesetzt werden: „Die Nutzung der Luftfahrzeuge wird lediglich durch ein multinationales Koordinationselement der Partnerationen gesteuert.“<sup>8</sup> Die Flugzeuge selbst sowie ihre Fracht und ihr Personal, das je zur Hälfte aus Russland und der Ukraine besteht, gelten als zivil, ebenso wie der Vertrag, welcher der Kooperation zu Grunde liegt.

Deshalb ist es schwierig, Informationen über Nutzung und Fracht zu erhalten. Lediglich über die deutsche Nutzung konnte die Bundesregierung nach ihrem eigenen Bekunden Angaben machen. Demnach hat Deutschland die vertraglich zugesicherten und bezahlten 750 Flugstunden für das Jahr 2006 voll ausgeschöpft, während der Verlegung und der Rückverlegung deutscher Soldaten in die DR Kongo seien „nahezu täglich mehrere Antonov 124-100 eingesetzt“ worden. Zudem wurden alleine im



Jahr 2006 folgende Ziele für die Bundeswehr angefliegen: Südafrika, Norwegen, Pakistan, Afghanistan, Tadschikistan, Gabun, Kap Verde, Djibouti und Zypern. Transportiert wurden dabei u.a. Hubschrauber, Fahrzeuge, Verpflegung, Trinkwasser und Zeltmaterial.<sup>9</sup>

### World Airways

Seit Juli 2006 benutzt das Pentagon zudem den Flughafen Halle/Leipzig, um US-Soldaten in die Kampfeinsätze im Irak und in Afghanistan zu schicken bzw. aus diesen zurückzuverlegen. Hierzu greift die US-Army auf offiziell private, de facto aber fast nur für sie arbeitende Flugesellschaften wie World Airways zurück. Diese nutzte bis Juli 2006 vorwiegend den Flughafen in Shannon/Irland für Zwischenstopps ins Kampfgebiet und landete nur vereinzelt in Halle/Leipzig. Doch in Shannon gab es Widerstand gegen die Militärtransporte. Im Juli stiegen die Zwischenstopps der World Airways auf dem Weg in den Oman, nach Kuwait, Saudi Arabien, Usbekistan, Afghanistan und in den Irak sprunghaft auf 39 an, um bis Oktober 2006 auf 78 zu steigen. Damit war die Verlegung von US-Truppen mit nahezu 160 Starts und Landungen für einen wesentlichen Teil des Flugaufkommens bei Leipzig verantwortlich, nach Angaben der Interessengemeinschaft Nachtflugverbot ist „jeder vierte Passagier in der offiziellen Passagierstatistik [...] mittlerweile ein US-Soldat“.<sup>10</sup> Insgesamt etwa 300.000 GIs werden nun jährlich über Halle/Leipzig in den Einsatz und zurück geflogen.<sup>11</sup> Während der technischen Zwischenstopps, bei denen die Flugzeuge betankt, gewartet und mit neuen Lebensmitteln befüllt werden, verlassen die Soldaten auch die Flugzeuge.<sup>12</sup> Dies widerspricht an sich dem Zwei-Plus-Vier-Vertrag, mit dem DDR und Sowjetunion seinerzeit der deutschen Wiedervereinigung unter der Bedingung zustimmten, dass keine ausländischen Truppen auf dem Gebiet der DDR stationiert oder dorthin verlegt werden dürften. Die Bundesregierung lehnt diese Interpretation ihrerseits mit dem Verweis ab, dass es sich bei den Flugzeugen um „zivile Luftfahrzeuge mit ziviler Besatzung“ handeln würde und von einer Stationierung keine Rede sein könne, da hierunter lediglich „Streitkräfteaufenthalte [zu verstehen

seien], die auf eine gewisse Dauer angelegt sind“.<sup>13</sup>

### DHL - Deutsche Heeres Logistik?

Zweifelhaft ist auch die Rolle, welche das Logistikunternehmen DHL im Zusammenhang mit dem Flughafen Halle/Leipzig spielt. DHL transportiert bereits seit 2002 im Auftrag der Bundeswehr Post und „dringenden Sofortbedarf (z. B. Medikamente und Ersatzteile)“. „Nach Kenntnis der Bundesregierung“ hat sich die Deutsche Post „im Jahre 2005“ entschieden, das europäische Luftdrehkreuz ihrer Express- und Logistiktochter DHL von Brüssel an den Flughafen Leipzig/Halle zu verlegen. Erst Ende August desselben Jahres begann der von öffentlicher Hand finanzierte Bau einer neuen Start- und Landebahn, obwohl der Flughafen erst kurz zuvor ausgebaut und noch bei weitem nicht ausgelastet war. Wir erinnern uns: das war etwa ein Jahr, nachdem die NATO- und EU-Staaten ein Übereinkommen geschlossen hatten, unter deutscher Führung ein gemeinsames Militärdrehkreuz aufzubauen und wenige Wochen, bevor die NATO den entsprechenden Vertrag mit der Ruslan SALIS GMBH über die Stationierung der Antonows in Halle/Leipzig geschlossen hatte. Diese nahm aber ihren Betrieb bereits 2006 auf und war auf die neue Südbahn überhaupt nicht angewiesen, die erst Mitte 2007 in Betrieb genommen wurde. Im Mai 2008 erst wurde das DHL Logistikdrehkreuz in Halle/Leipzig eröffnet.

Ebenfalls 2005 gab die Bundeswehr bekannt, sie wolle Teile ihrer Logistik an private Firmen auslagern. Ein Vertrag über etwa 800.000 Euro sollte im ersten Halbjahr 2006 ausgeschrieben werden und auch die Privatisierung von 190 Depots, Lager, Verteilzentren und Ausgabestellen, die zuvor der Bundeswehr gehörten, beinhalten. Im Oktober 2005 zitierte das Handelsblatt eine DHL-Sprecherin mit den Worten: „Wir sind von der Bundeswehr angesprochen worden, eigene Ideen zu entwickeln“.<sup>14</sup> Bis das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung das Angebot aber veröffentlichte, sollte es noch bis Ende Juli 2008 dauern. Dazwischen meldete die „Welt am Sonntag“ noch mit Bezug auf

Insider-Kreise, dass das gesamte Auftragsvolumen „einen Umfang von vier bis fünf Milliarden Euro“ annehmen könnte und berichtete von Vorgesprächen mit einigen Firmen.<sup>15</sup> Die Bewerbungsfrist endete am 8.9.2008, ausländische Firmen schieden aus Gründen der nationalen Sicherheit aus. Neben der Post-Tochter DHL bewarben sich die Bahn-Speditionstochter Schenker, die Dienstleistungsfirma Arvato aus der Bertelsmann-Gruppe und ein Konsortium aus der Bremer Hellmann Logistics, dem Rüstungskonzern EADS sowie der Beraterfirma Accenture. Als unangefochtener Favorit gilt das Unternehmen DHL, das sich mit seinem Logistikdrehkreuz Halle/Leipzig beworben hat.

### Privatisiertes Militärdrehkreuz

„Ein Flughafen hat zwei Funktionen: als Drehkreuz und als Tor zur Welt. Die erste Funktion haben wir erfüllt“, wird der Geschäftsführer des Flughafens Halle/Leipzig, Eric Malitzke, im Magazin Regjo Leipzig/Halle zitiert. Um als „Tor zur Welt“ zu fungieren, reiche die Wirtschaftskraft der schwach bevölkerten Region nicht aus: „Das Problem sind die geringen Verdienste der Bevölkerung in der Region, da reicht es nicht für mehr als einen Jahresurlaub“. Deshalb hätten einige Airlines ihre Angebote von Halle/Leipzig aus bereits eingeschränkt oder ganz eingestellt. Beim Passagierverkehr - einschließlich der US-Soldaten - schreibt der Flughafen rote Zahlen.<sup>16</sup> Dass sich dies durch die Ansiedlung von DHL und deren Übernahme der Bundeswehr-Logistik ändert, steht kaum zu erwarten und auch Malitzke ist skeptisch: „da sehe ich geringe Wachstumspotentiale“.<sup>17</sup> Auch die Gewerkschaft ver.di schätzt, dass von den insgesamt 3.500 DHL-Mitarbeitern, die bis 2012 zusätzlich eingestellt werden sollen, rund 1.400 zusätzlich Arbeitslosengeld II beantragen müssen, um ihre Existenz zu sichern. Als Sozialpolitik lohnt sich also der milliardenschwere Ausbau und Betrieb des Flughafens in keiner Weise. Er diene lediglich dem Aufbau eines Militärdrehkreuzes für weltweite Einsätze der NATO, der EU und Deutschlands hinter einer zivilen Fassade. Trotzdem wird das Argument der Strukturförderung, von der neben dem Militär nur wenige Manager in offensichtlich dem Mili-

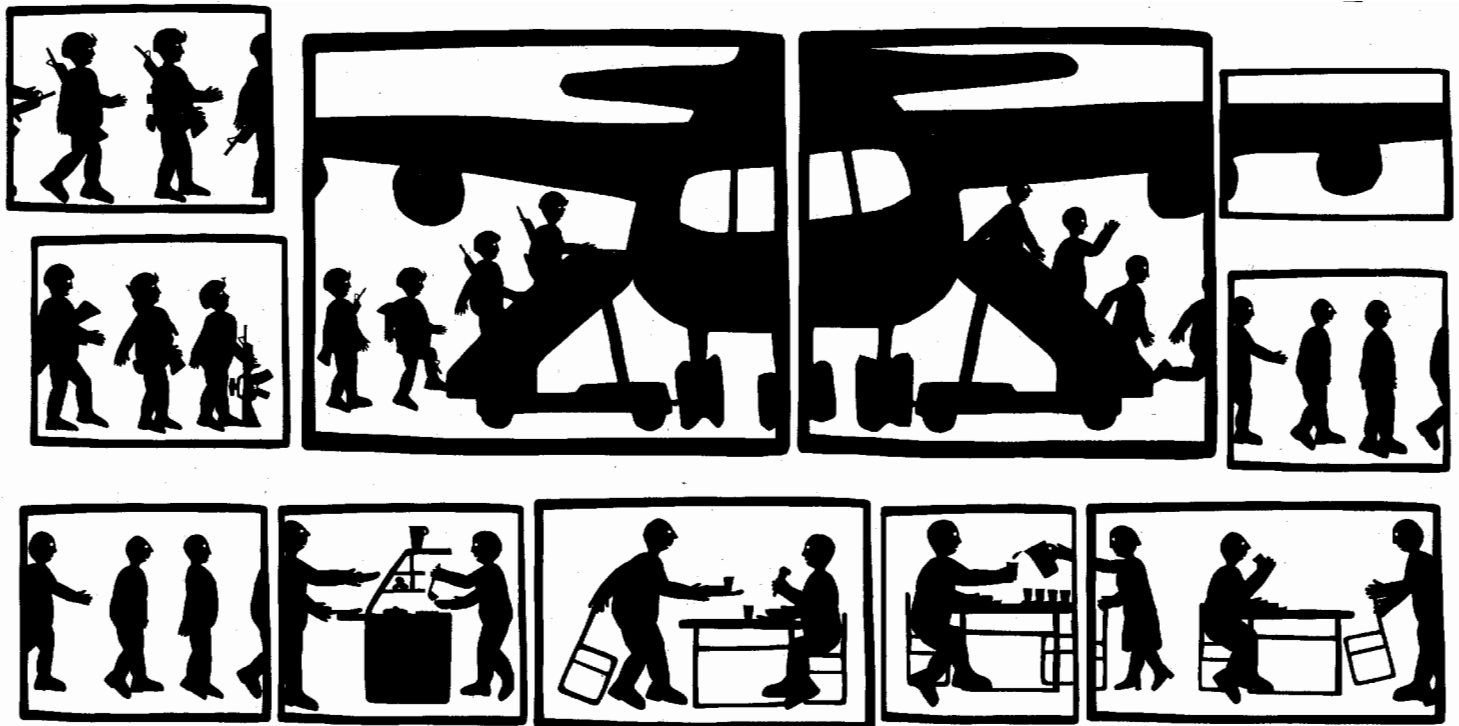


Abbildung aus „Was du wissen solltest (Die Zukunft)“ siehe Fußnote 10, Scherenschnitt Jan Caspar (CC-Lizenz)

tär sehr nahe stehenden Unternehmen niemand profitiert, immer wieder gegenüber Kritikern ins Feld geführt. Zum Beispiel, wenn diese ein Nachtflugverbot fordern, um ungestört von den Kriegsvorbereitungen wieder ruhig schlafen zu können.

#### Anmerkungen

- 1 Assembly of the West European Union (WEU): Peacekeeping in Sub-Saharan Africa - A Practical Approach, Document A/1913, 2005
- 2 Assembly of WEU: The EU headline goal and the NATO Response Force (NRF) - reply to the annual report of the Council, Document A/1825
- 3 Memorandum of Understanding concerning their co-operation in an Interim Strategic Air

Lift Capability for Outsized Cargo, Short Title: Strategic Air Lift Interim Solution (SALIS) MOU

- 4 Udo Scholz: SALIS - Eine erste Zwischenbilanz, in: Strategie und Technik Mai 2007
- 5 Bundestags-Drucksache 16/4343
- 6 Bundestags-Drucksache 16/3605
- 7 „Eurasische Rüstungskooperation“, german-foreign-policy.com vom 19.1.2009
- 8 Bundestags-Drucksache 16/4343
- 9 Ebd.
- 10 „Wir wohnen an der Lärmülldeponie“, Jan Wenzel im Gespräch mit Thomas Pohl von der „Interessengemeinschaft Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.“, in: Jan Caspers / Anne König / Vera Tollmann / Jan Wenzel: Was Du wissen solltest (die Zukunft), künstlerische Arbeit zum Symposium „Diskursdorf - Die Zukunft“, 2008

11 Elsa Rassbach: Den Widerstand gegen Krieg innerhalb der US-Armee stärken, in: ZivilCourage Nr. 1 - Februar/März 2008

- 12 Thomas Schade: Der Leipziger Flugplatz ist (auch) Militärflugplatz, in: Sächsische Zeitung, 15.7.2008
- 13 Bundestags-Drucksache 16/4343
- 14 Axel Granzow: Bundeswehr will Logistik privatisieren, in: Handelsblatt vom 20.10.2005
- 15 „Die Bundeswehr will Logistik an private Firmen auslagern“, Welt am Sonntag 25.11.2007
- 16 „Drehkreuz oder Tor zur Welt“, in: Regio Leipzig/Halle, Datum unbekannt
- 17 „Angekommen in der Wirklichkeit“, Jan Caspers und Anne König im Gespräch mit Eric Malitzke, in: Jan Caspers u.a. 2008

## ANTI-NATO PROTESTE 2009

**14./15. Februar**

in Strasbourg Internationale Aktionskonferenz (Straßburg)  
[www.kein-frieden-mit-der-nato.de](http://www.kein-frieden-mit-der-nato.de)

**20./21. Februar**

Strategiekonferenz der Kooperation für den Frieden (Bremen)  
[www.koop-frieden.de](http://www.koop-frieden.de)

**Mi., 1.4.2009**

Camp wird eröffnet (Straßburg)

**Do., 2.4.2009**

Aktionstag gegen Flüchtlingsabwehr (dezentral)  
 Aktionen gegen den G20-Gipfel in London (dezentral)

**Fr., 3.4.2009**

**NATO-Gipfel beginnt. Nachmittag: Außenministertreffen**  
**Abends: NATO-Gala (Kurhaus Casino in Baden-Baden)**  
 Internationaler Friedenskongress beginnt (Straßburg)  
 Friedenslok fährt in NRW ab; Dezentrale Aktionen

**Sa., 4.4.2009**

**Treffen des Nordatlantikrats**  
 Vormittags: Ostermarsch von Kehl nach Straßburg, dezentrale Aktionen  
 Ab 13:00 Internationale Großdemonstration in Straßburg

**So., 5.4.2009**

Internationaler Friedenskongress (Straßburg)  
 Abbau der Camps

TERMINNE