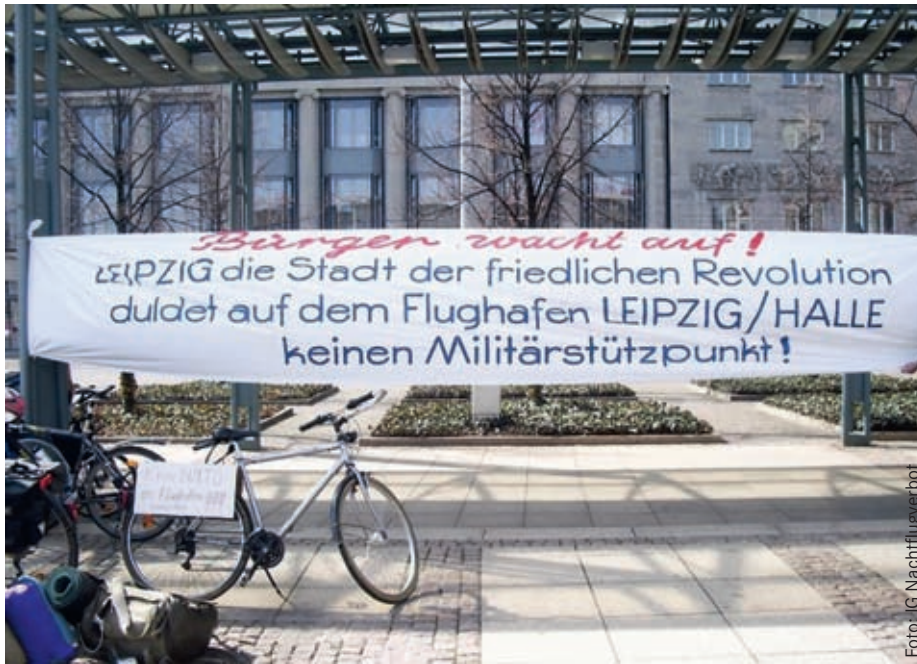


Sinkflug Richtung Leipzig Air Base



August 2002: Ein Airbus der Luftwaffe überquert zügig die Rollbrücke des Flughafens Leipzig/Halle. Der Anblick eines militärischen Fliegers an dieser Stelle ist eine Sensation. An Bord sind tausende Sandsäcke, die in den Hochwassergebieten von Elbe und Mulde dringend gebraucht werden.

Februar 2010: Airbusse der Luftwaffe sind ständige Gäste auf dem Flughafen in Schkeuditz. Sie kommen aus Zentralasien oder wollen dorthin. An Bord sind deutsche Soldaten, denen man als Fluggast in der Abflughalle ständig über den Weg läuft. Die Uniformierten müssen dorthin, wo einst ein keineswegs harmloser „Unterstützungseinsatz“ begann, den Verteidigungsminister zu Guttenberg inzwischen wahrheitsnäher, aber immer noch beschönigend als „kriegsähnlichen Zustand“ beschreibt.

Ob Urlauber auf dem Weg in die Sonne die Nähe zum Militär als normal empfinden, wäre ein schönes Thema zum Nachdenken. Dabei sehen die zivilen Passagiere ein reichliches Viertel aller Fluggäste auf dem Flughafen gar nicht. Streng abgeschirmt in einem Seitengebäude legen US-Soldaten auf ihrem Weg in den Irak oder nach Afghanistan in Leipzig einen Zwischenstopp ein. Jährlich nahezu eine halbe Million GIs – das ist rechnerisch ein uniformierter Ami auf einen Leipziger Einwohner – eine stattliche Zahl. Und dieser Teil des Flugbetriebes ist wirklich nicht mehr zu übersehen. Immerhin fliegen die Armeeangehörigen aus der einzigen verbliebenen Supermacht der Welt mit auffällig bemalten Großraummaschinen. Mal steht „World“ drauf neben

einem Globus und mal „North American“ neben einem wehenden Sternenbanner.

Häufig sind auch reine Fracht-Jumbos der „World“ zu sehen und welche Ladung sie befördern, kann bestenfalls gemutmaßt werden. Seitdem diese Vögel in Leipzig zu landen begannen, lautete die offizielle Antwort auf bohrende Nachfragen: „Das sind private Fluggesellschaften“ und somit gäbe es keinen Widerspruch zum eigentlichen Zweck des Flughafens, der nach 1990 mit mehr als einer Steuermilliarde von „Autobahnraststätte mit angeschlossener Flugbahn“ zu einem großen Aiport aufgepöppelt wurde. Die Sache mit den privaten Fluggesellschaften ist ein Witz. Dass auch die CIA oder die US Army formal „private“ Gesellschaften gründen können, die sie dann aus eigenem Interesse nutzen, kann als fliegerisches Allgemeinwissen spätestens seit dem Krieg in Vietnam angenommen werden.

DIE LINKE thematisiert die militärische Zweckentfremdung des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle seit Jahren, sie hat die Anwohner informiert und an Protestkundgebungen und Ostermärschen teilgenommen. Unter dem politischen Druck, der dadurch aufgebaut wurde, haben sich die Auskunftspflichtigen im Schneckentempo bewegt. Erzeugte der Zusatz „militärisch“ anfangs Wutgeheul, gibt die Staatsregierung auf entsprechende Anfragen der Linksfraktion im Sächsischen Landtag inzwischen unumwunden die militärische Nutzung des Flughafens zu. Über genaue Regularien wird indessen das Mäntelchen des Schweigens gehüllt. So heißt es bei Nachfragen zu den russischen und ukrainischen

Großraumtransportern von Ruslan-Salis, die für die NATO ab Leipzig in alle Ecken der Welt fliegen, solche Militäreinsätze beruhen auf internationalen völkerrechtlichen Verträgen und unterliegen deshalb der Vertraulichkeit. Geht es dagegen um die militärischen Transitpassagiere, ist von Völkerrecht plötzlich nicht mehr die Rede und der Verweis auf angeblich rein kommerzielle Flüge muss genügen.

Es leuchtet ein, dass zehntausende besorgte Anwohnerinnen und Anwohner weniger an spitzfindigen Antworten interessiert sind, sondern an ehrlichen Antworten auf drängende Fragen wie diese: Ist es zulässig, dass ein Verkehrsflughafen dauerhaft militärisch genutzt wird? Liegt die Gefahr eines terroristischen Anschlages nicht geradezu auf der Hand, wenn zivile und militärische Flieger an gleicher Stelle abgefertigt werden? Wie lange soll die extreme Lärmbelästigung durch nachts startende und landende riesige Militärtransporter, für die es keine Nutzungseinschränkungen gibt, noch andauern?

Gerade dem Problem des „tödlichen Lärms“ hat sich die Fraktion DIE LINKE in letzter Zeit verstärkt zugewandt. Dank der durch den Bremer Mediziner Eberhard Greiser erarbeiteten repräsentativen Datenbasis gibt es inzwischen gesicherte Erkenntnisse darüber, dass die gesundheitlichen Auswirkungen auf die von Fluglärm Betroffenen enorm sind. Insbesondere das Risiko von Herz- und Kreislauferkrankungen steigt signifikant. Die Linksfraktion hat deshalb Anfang Februar beantragt, dass die Staatsregierung zur Anfertigung einer entsprechenden Studie für den Flughafen Leipzig/Halle beauftragt wird.

Die Fragen zur Nutzung des Leipziger Flughafens werden lauter und dringlicher. Es ist noch nicht lange her, da standen an allen Autobahnen rund um den Flughafen Leipzig/Halle riesige Tafeln mit dem protzigen Spruch: „Der Interkontinentalflughafen für Mitteldeutschland“. Ein Blick in den zivilen Flugplan lieferte für diese Behauptung keinen Anhaltspunkt. Vielleicht hat das Flughafen-Management ja schon damals etwas ganz anderes gemeint ...



Dr. Volker Külow
MdL aus Leipzig



Fotos: IG Nachtflugverbot

Sommer 2009: Bürgeraktivisten der IG Nachtflugverbot, darunter pvl-Gesprächspartner Michael Teske (re.) protestieren am Zaun des Leipziger Flughafens. Dem Wachmann von der Airport-Security (vorn) gefällt das gar nicht ...

Nachtflug-Gegner machen mobil

Nächtlicher Fluglärm stört den Schlaf und macht krank. Kriegsflieger will keiner haben und sie machen Angst. Muss man mit all dem trotzdem umgehen, rückt man besser zusammen und organisiert sich. Wie die IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle, an deren Spitze Michael Teske steht. Pvl hat mit ihm gesprochen.

pvl: Was will die Interessengemeinschaft?

Michael Teske: Die Nachtflüge verbieten zu lassen, ist unser erstes Ziel und der beste Weg, uns vor den schlimmsten gesundheitlichen Auswirkungen des Fluglärms zu schützen. Zweitens sehen wir den Zusammenhang zwischen der praktisch unbegrenzten Nachtfliegerlaubnis und der Verlagerung von DHL sowie der Militärflüge nach Leipzig. Sowohl DHL und Lufthansa Cargo als auch die NATO und das American Military Command scheuen eine Einschränkung der Nachtfliegerlaubnis, da diese ihren Profit begrenzt bzw. die Fähigkeit zum schnellen Eingreifen überall auf der Welt, wo Profite gefährdet sind, einschränken würde. Mit den Militärtransporten wird der Flughafen missbraucht. Seit das nicht mehr zu vertuschen ist, wird in der Politik und Wirtschaft versucht, das zu verharmlosen. Wer diese Flüge aber ernsthaft rechtfertigen will, ist entweder ein gewissenloser Karrierist oder einfach dumm. Auf jeden Fall aber ein Kriegstreiber.

pvl: Herr Seidel von der CDU-Landtagsfraktion in Sachsen meinte im Dezemberplenum mit Verweis auf die Arbeitsplätze am Flughafen Leipzig, dass, wer gegen den 24-Stunden-Betrieb ist, „den Lebensnerv der Region durchtrennen“ wolle. Wollen Sie das?

Michael Teske: Den Lebensnerv der Region durchtrennen nicht wir, das machen eher jene, die hier an der Verlärmung ganzer Gebiete, an Lohndrückerei und an der Militarisierung der Gesellschaft beteiligt sind. Ist es vielleicht gut für die Region, wenn bei DHL mit einem öffentlichen Subventionsaufwand von 360 Mio. Euro für den Bau der Südbahn 2.100 Billigjobs geschaffen werden? Die Leute verrichten dort Knochenarbeit, jede Nacht 4 bis 5 Stunden lang, von Montag bis Sonnabend, und verdienen gerade einmal das, was die Gewerkschaften als Mindestlohn betrachten. Ich weiß nicht, ob der Herr Seidel auch mal über den Tellerrand Sachsens hinaus schaut. Wenn ja, wäre ihm vielleicht aufgefallen, dass mit der Verlagerung von DHL nach Leipzig in Brüssel 1.500 und in Köln-Bonn 800 Arbeitsplätze „abgebaut“ worden sind. Der Umzug nach Leipzig war nur deshalb lukrativ, weil die Leute hier weniger verdienen, wegen der Subventionen und eben wegen der unbegrenzten Nachtfliegerlaubnis.

pvl: Bundesverwaltungs- und Bundesverfassungsgericht haben Ihre Klagen gegen

IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e.V.

Die IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle e. V. wurde vor sechs Jahren gegründet. Der gemeinnützige Verein hat aktuell knapp 400 Mitglieder, die in vom Fluglärm betroffenen Gebieten in Sachsen und Sachsen-Anhalt leben. Die IG Nachtflugverbot hat das „Netzwerk Zukunft Leipzig“ initiiert, dem heute 25 Bürgerinitiativen und Vereine angehören, die sich vorrangig mit Fluglärm auseinandersetzen.

Spendenkonto zur Finanzierung der Klage beim Europäischen Gerichtshof: FLUG e.V., Sparkasse Leipzig, BLZ: 860 555 92, Konto: 1 100 875 774.

Mehr unter: www.nachtflugverbot-leipzig.de



Michael Teske
über sich und sein
Engagement in der
IG Nachtflugverbot:

„Bei Ostwind fliegen pro Nacht ca. 60 Flugzeuge über mein Wohnhaus in Döllnitz in Sachsen-Anhalt. Das war die Motivation, etwas gegen Fluglärm zu tun. Weil ich aber immer auch nach Zusammenhängen frage, reden wir im Verein auch über Arbeitsplätze, Lobbyarbeit und Steuerverschwendung und letztlich über die Absicherung völkerrechtswidriger Kriege. Die Mehrheit im Verein trägt es mit, dass wir auch vor diesen Themen nicht zurückschrecken. Vielleicht werden wir nicht viel erreichen, aber wenn wir es gar nicht erst versuchen, erreichen wir mit Sicherheit nichts. Und ich will mich nicht daran mitschuldig machen, dass meine Söhne, 16 und 18 Jahre alt, vielleicht in ein paar Jahren als Kanonenfutter im Kampf ums Öl verheizt werden. Ja, so weit reichen die Zusammenhänge, die ich sehe.“

Nachtflüge abschlägig beschieden. Jetzt wollen Sie nach Straßburg gehen. Was erwarten Sie vom Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte?

Michael Teske: In unserer ersten Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht haben wir immerhin einen Teilerfolg erzielt. Das Gericht hatte verfügt, dass nur solche Flüge in der Nacht stattfinden sollten, die nicht auch auf den Tag verlagert werden können. Damit wären nur noch Expressfrachtflüge in der Nacht zulässig gewesen. Dieser Teilerfolg ist dann allerdings durch das Regierungspräsidium zunichte gemacht worden. Plötzlich wurden von dort alle Nachtflüge außer den drei, vier Zivil-Passagierflügen für zwingend notwendig erachtet. Inklusive der Militärflüge. Unsere zweite Klage gegen diese Rechtsverdrehung wurde vollständig abgewiesen. Wie auch immer, wir haben den juristischen Kampf bis hierher geführt, und wollen auch vor dieser letzten Instanz nicht aufgeben. Unsere Argumente sind ja gut. Dass Nachtfluglärm mittel- bis langfristig krank macht, ist durch neue epidemiologische Untersuchungen von Prof. Greiser, die u.a. vom Umweltbundesamt finanziert wurden, noch einmal nachgewiesen worden. Allerdings wird diese Klage teuer und wir sind auf die Spendenbereitschaft unserer Mitglieder und betroffener Bürger angewiesen.

