

# Die unsichtbare Armee

## Der Leipziger Flughafen zensiert ein Kunstprojekt, das seine militärische Nutzung aufdeckt

Dies ist eine Geschichte von Flugzeugen, die auf keiner Anzeigetafel stehen, von Soldaten, die als Zivilisten reisen, und von einer Flughafenleitung, die es für eine gute Idee hielt, eine Gruppe junger bildender Künstler zu unterstützen, worüber sie inzwischen nicht mehr ganz so glücklich ist. Auf dem Höhepunkt der Geschichte gab es sogar einen richtigen kleinen Skandal: In dem Saal, in dem auf dem Flughafen Leipzig/Halle die Pressekonferenzen stattfinden, saßen an diesem Tag, es war Ende Juni, die Intendantin des Thalia-Theaters Halle, Annegret Hahn, die Kuratoren des Kunstprojektes "AusFlughafenSicht" sowie eine Vertreterin der Geschäftsführung des Flughafens. Ihnen gegenüber saßen insgesamt mehr beteiligte Künstler als lokale Journalisten.

Securitykräfte wippten an den Türen unruhig von einem Bein auf das andere, durch die Glasfassade drückte ein grauer Flughafentag, und dann eröffnete die Theaterintendantin die Pressekonferenz mit den Worten, da es hier um Kunst gehe, sei gewissermaßen sie hier heute die Hausherrin, wer gekommen sei, um sich über den Flughafen zu beschweren, möge bitte den Raum verlassen. Der Mann, den die Securitykräfte bei diesen Worten ganz besonders im Auge hatten, hob beschwichtigend die Arme und sagte, dass er gar nicht vorhabe, die Veranstaltung zu stören, er sei nur Zuhörer. Das war Lutz Metzger von der Aktionsgemeinschaft "Flughafen Nato-frei", ein breit gebauter Mann mit kurzgeschorenen Haaren und kleiner runder Brille, ein Bürgerrechtler schon zu DDR-Zeiten, der heute als Deeskalationstrainer straffällig gewordene Jugendliche betreut. Gewalttätige Demonstranten sehen jedenfalls anders aus.

Trotzdem wirkte die Theaterintendantin etwas verkrampft, als sie verkündete, dass das Kunstprojekt, das hier eigentlich vorgestellt werden sollte, leider nicht präsentiert werden könne. Aber, bemühte sich daraufhin die Vertreterin der Flughafengeschäftsführung um das Positive, "immerhin sind 16 realisierte Projekte von insgesamt 17 Projekten ein guter Schnitt".

Das Projekt, das nun nicht realisiert werden konnte, stammte von Jan Wenzel, Vera Tollmann, Jan Caspers und Anne König, Künstler und Publizisten, die im April vom Thalia-Theater Halle im Rahmen des Festivals "Theater der Welt" eingeladen worden waren, in einem Dorf, das passenderweise Kursdorf heißt und direkt am Rand des Flughafens liegt, über "Zukunft" nachzudenken. Die Ergebnisse sollten im Flughafen ausgestellt werden. Die vier kamen, sahen, recherchierten, fragten die Leute und machten dann unter anderem eine Zeitung daraus, die nun auf dem Gelände des Flughafens unter keinen Umständen ausliegen darf.

Nur ein kleines Maisfeld trennt die Landebahnen von dem Dorf, in dem von einst fünfhundert Bewohnern noch fünfzig übrig geblieben sind. Die anderen haben ihre Jalousien heruntergelassen, ihre Vorgärten noch einmal akkurat frisiert und manchmal noch einen kleinen ungelentk aufgebauten Pool hineingesetzt. Die Pools sollen den Wert der Häuser steigern, die der expandierende Flughafen nach und nach aufkauft. Außer kleinen Betrieben darf sich hier niemand mehr ansiedeln.

Alle zehn Minuten rauscht ein Flugzeug über die Köpfe von Jan Caspers und Jan Wenzel. Während der Recherchen fielen ihnen hier Maschinen von "World Airways" auf, die sie nicht zuordnen konnten. Es stellte sich heraus, dass auch der Flugplan nichts von diesen Flugzeugen wusste. Aber es hieß, es gebe da einen Bürgerrechtler, der einem erzählen könne, was es damit auf sich habe: Lutz Metzger. Die Idee, den Mann zu dem Kunstprojekt hinzuzuladen, stieß im Flughafen auf wenig Gegenliebe, die Intendantin des Thalia-Theaters untersagte es.

Trotzdem entstand neben einem dreißig Meter breiten Wandbild die 24 Seiten starke Zeitung mit dem Titel "Was du wissen solltest. (Die Zukunft)". Sowohl der Flughafengeschäftsführer Eric Malitzke als auch Lutz Metzger wurden dafür interviewt. Metzger spricht über die ominösen Maschinen der "World Airways", die amerikanischen Soldaten zu Militäreinsätzen in den Mittleren

Osten oder zurück in die Staaten bringen, und er spricht auch über weitere militärische Nutzungen des Flughafens, auf dem, gleich nachdem die Zeitung gedruckt ist, Panik ausbricht, die auf das Thalia-Theater übergreift: "Die Intendantin hat uns immerhin angeboten, die betreffenden Stellen selbst zu schwärzen!", sagt Jan Caspers. Am Ende war nicht einmal schwärzen genug: Alles wurde verboten.

Man könnte sagen, zwei Formen der Naivität sind hier aneinandergeraten: Die strategische Naivität von Künstlern, die es gewohnt sind, ihre Institutionskritik innerhalb der kritisierten Institutionen auszubreiten, und die eines Unternehmens, das solche Kunst für die eigene Imagepflege benutzen wollte. Mit dem Verbot eines Kunstprojekts, das bereits als Standortfaktor verbucht werden sollte, wurde daraus eine Geschichte über undurchsichtige Transitflüge, in internationale Krisen eingebundene Privatunternehmen, Zensur, die Kraft des Kapitals und lokales Demokratieverständnis. Denn die Künstler und der Bürgerrechtler hatten ausgesprochen, was der Flughafen nicht veröffentlicht sehen wollte: dass er vornehmlich militärisch genutzt wird. Anfang 2007 hat der Flughafen noch selbst in einer Pressemitteilung veröffentlicht, dass im Jahr 2006 rund 240 000 amerikanische Soldaten hier zwischengelandet waren, die sich entweder auf dem Weg in die Heimat oder in Krisengebiete wie Afghanistan oder den Irak befanden. Die damalige Pressesprecherin wurde daraufhin ihres Amtes enthoben. Seitdem sind die Soldaten aus der Statistik verschwunden. Sie tauchen allerdings als zivile Transitpassagiere wieder auf, die in Leipzig nur umsteigen.

Diese Umsteigerzahlen sind nun in Leipzig plötzlich doppelt so hoch wie in Frankfurt, dem größten deutschen Flughafen. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen veröffentlicht Zahlen, wonach in Leipzig/Halle in den Monaten Januar bis April 2008 von 657 428 Passagieren 153 818 Transitpassagiere waren. Frankfurt hatte im gleichen Zeitraum 16 Millionen Passiere. Und nur 72 819 waren Umsteiger. Etwa 23 Prozent der Passagiere auf dem Leipziger Flughafen sind also Angehörige des amerikanischen Militärs. "Im vergangenen Jahr hatten wir 300 000 Transitpassagiere", sagt Eric Malitzke, und gegenüber dieser Zeitung gibt er erstmals öffentlich zu: "Ein Großteil davon werden Soldaten gewesen sein."

Als die Künstler ihn befragten, wollte Malitzke zunächst lieber nur über seine Verantwortung berichten: "Da kommt dann eine zivile Airline und sagt, passen Sie mal auf, wir machen das und das Geschäft, und wir würden gern hier hinkommen. Am Verhandlungstisch sitzt dann beispielsweise auch der Leiter einer Betriebsküche, die die Bordverpflegung für Flugzeuge herstellt", und der sage dann, so Malitzke, wenn der Auftrag komme, müsse er nicht schließen und könne 65 Arbeitsplätze retten. Und dann frage er, Malitzke, sich, was er jetzt machen solle. Und dass er die amerikanischen Auftraggeber zwar für moralisch mindestens bedenklich halte, aber doch auch 65 Arbeitsplätze retten müsse. Malitzke ist es wichtig, die Moral auf seiner Seite zu wissen. Denn: "Wenn Sie in Ihrer Argumentation verkaufen können, die Moral auf Ihrer Seite zu haben, dann machen Sie es Ihrem Gegner schwer zu argumentieren. Denn wer die Moral auf seiner Seite hat, hat recht."

Und es sind nicht nur die Amerikaner, die den Flughafen als Umschlagplatz benutzen. Seit 2006 betreiben die russische Wolga-Dnepr-Gruppe und die ukrainischen Antonov Airlines am Flughafen Leipzig/Halle die Ruslan Salis GmbH. Sechs Antonov-Maschinen des Typs An-124-100 stehen hier bereit, um unter anderem für die Nato Militärfracht zu transportieren. Ob dabei wirklich, wie behauptet, ausschließlich humanitäre Ziele verfolgt werden, ist unklar. "Das Rüstungsunternehmen Krauss-Maffei Wegmann lieferte bereits am 2. August 2007 den ersten Leopard 2A6M CAN mit einer Antonov 124-100, stationiert in Leipzig/Halle", behauptet Metzger. Immer mehr Privatunternehmen erhalten staatliche Aufträge für Krisengebiete. 2002 beschlossen die Bündnispartner auf dem Nato-Gipfel den Aufbau einer Eingreiftruppe, und Deutschland sollte für ausreichend Transportkapazitäten sorgen. Dabei machte statt amerikanischer Transportflugzeuge dann das Projekt mit dem Kürzel Salis ("Strategic Airlift Interim Solution") das Rennen. Beinahe täglich landet und startet hier eine Antonov. Leipzigs uneingeschränkte Nachtflugerlaubnis lockte nicht nur die Ruslan Salis an den Standort, sondern auch das Post-Tochterunternehmen DHL, das

sein europäisches Drehkreuz für Luftfracht nach Leipzig verlegt hat und bereits über eine Erweiterung des Standorts nachdenkt. Hinzu kommen Hinweise darauf, dass die Bundeswehr im Begriff ist, ihre gesamten Logistikaufgaben an die DHL zu übertragen. Da die DHL allerdings schon mehr als zweitausend Arbeitsplätze geschaffen hat, darf auch hier nicht weiter nachgefragt werden. Das bringt Arbeitsplätze in den geschundenen Osten. Und während Malitzke auch hier die Moral in den Händen hin und her wendet, wird der Flughafen weiter hin und her vermarktet und Kritik zensiert.

Mit dem Vertrag zwischen dem Unternehmen und dem Thalia-Theater entstand ein hierarchisches Verhältnis, das bis zum vorauseilenden Gehorsam eines sich eigentlich als besonders kritisch verstehenden Mediums führte. Trotzdem kam es zum Frontalzusammenprall zweier grundverschiedener Auffassungen von Kunst: Einer eher spätfeudalen, wonach Kunst vor allem kleidsam sein soll. Und einer, derzufolge Kunst Missstände zu suchen und zu kritisieren hat. Die Funken, die dieser Zusammenprall schlug, erhellen nun, was eigentlich verborgen bleiben sollte: die Privatisierung von Krieg. Wenn private Unternehmen beauftragt werden, logistische Aufgaben für das Militär zu übernehmen, werden vor den Augen der Öffentlichkeit die Jalousien heruntergelassen. Denn kein privates Unternehmen ist verpflichtet, über seine Fracht, seine Wege oder Ziele minutiös Rechenschaft abzulegen.

Aber unter den Bürgern regt sich in Form der Aktionsgruppe "Flughafen Nato-frei" und des Vereins "IG Nachtflugverbot Leipzig/Halle" Widerstand. Zum einen sind laut Artikel 26 des Grundgesetzes "Handlungen, die geeignet sind und in der Absicht vorgenommen werden, das friedliche Zusammenleben der Völker zu stören, insbesondere die Führung eines Angriffskrieges vorzubereiten, verfassungswidrig". Zum anderen entscheidet das Bundesverwaltungsgericht am 15. Juli darüber, ob es nach dem Zwei-Plus-Vier-Vertrag überhaupt erlaubt ist, amerikanische Soldaten auf dem Gebiet der ehemaligen DDR landen zu lassen oder zu stationieren, was bald Thema werden könnte, wenn das geplante Militärkrankenhaus bei Halle gebaut werden soll. Denn die Soldaten "kommen traumatisiert aus Einsätzen wieder. Mit dem Krankenhaus wird der Krieg hier in der Region zur alltäglichen Realität", sagt Metzger.

Für die zensierten Künstler ist der Vorfall ein Gewinn. Wenn ihre Zeitung nicht verboten worden wäre, hätte sie in der Flughafenhalle ausgelegen und wäre am Ende vermutlich weitgehend ungelesen entsorgt worden. Denn dort geht es an normalen Tagen zu wie auf anderen Flughäfen, wenn eine Tasche gefunden wurde, die niemandem gehört: Der Flughafen mit dem größten Umsteigeraufkommen Deutschlands wirkt wie gerade evakuiert. Nur eine Schlange von zwanzig Passagieren wartet auf ihre Bordkarten. Die Damen am Informationsstand der Bahn trinken Kaffee, zwei Bauarbeiter kauen Bulettenbrötchen beim Bäcker.

Auf die Anzeigetafel passen alle Flüge dieses Tages. Es geht nach Düsseldorf, Frankfurt, aber auch nach Hurgada via Hannover. Nicht dabei sind die Flüge von World Airways oder Air Bridge Cargo oder Polet Airlines - Bagdad oder Kabul via Leipzig/Halle.

ANDREA HÜNNIGER