

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Gehrcke, Paul Schäfer (Köln), Dr. Barbara Höll, Heike Hänsel, Inge Höger, Ulla Jelpke, Monika Knoche, Michael Leutert, Petra Pau, Jörn Wunderlich und der Fraktion DIE LINKE.

Nutzung des Mitteldeutschen Flughafens Leipzig/Halle für militärische Zwecke

Aus medialer Berichterstattung und Recherchen von Medieninformationsdiensten ergeben sich konkrete und offenkundig belegbare Anhaltspunkte dafür, dass der Flughafen Leipzig/Halle für eine zunehmende militärische Nutzung vorgesehen ist: Faktisch ist mitten im Leipziger Flughafen eine Militärdrehscheibe mit zivilem Nebenbetrieb entstanden. Der Flughafen fungiert bereits als Kriegsdrehkreuz für die Irak- und Afghanistan-Operationen. Seit dem 23. Mai 2006 lassen die US-amerikanischen Streitkräfte über den Flughafen Leipzig/Halle Passagierflüge für den regelmäßigen Truppenaustausch im Irak und in Afghanistan durchführen. Pro Monat werden bis zu 80 Truppentransportflüge mit ungefähr 160 GIs pro Tag abgefertigt. Die beauftragten Charterfluggesellschaften lassen die Maschinen in Leipzig betanken und führen Crewwechsel durch. Dies stellt eine Konfliktsituation mit dem völkerrechtlich verbindlichen Zwei-plus-vier-Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den vier Mächten dar, da diese Vereinbarung die Stationierung von NATO-Flugzeugen und entsprechendem militärischem Personal auf dem Gebiet der ehemaligen DDR ausschließt.

Die Nutzung für militärische Zwecke hatte schon im März 2006 begonnen, als Bundesverteidigungsminister Franz Josef Jung (CDU) dort, wie berichtet (u. a. Junge Welt vom 24. März 2006), das NATO-Luftdrehkreuz „Strategic Airlift Interim Solution“ (SALIS) eröffnete. Hierbei geht es um die Schaffung „strategischer Lufttransportkapazitäten für die Streitkräfte“. Im Rahmen von SALIS wird der Flughafen Leipzig/Halle seit dem 23. März 2006 von der NATO für den schnellen Transport übergroßer Ladungen als Basis zweier russischer Großraum-Transportflugzeuge vom Typ Antonow An-124 genutzt. Vier weitere Maschinen stehen für eine Stationierung bereit. Die Ruslan SALIS GmbH baut hierzu ein eigenes Gelände mit Hangars aus. Die Großraumtransporter des Typs Antonow An-124-100 würden vorrangig für militärische Materialtransporte eingesetzt. Beim militärischen Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle spielt die Deutsche Post-Tochter DHL eine wichtige Rolle. Die Deutsche Post wird für die Bundeswehr künftig weltweit Ausrüstungsgegenstände, Sanitätsmaterial und Verbrauchsgüter sowie eilige Dokumente transportieren. Die Kooperation ist Teil einer strategischen Partnerschaft zwischen Bundesregierung und Wirtschaft, die der Auf- und Ausrüstung der Bundeswehr für Kriegseinsätze dient. Eine Beladung vor Ort mit militärischem Gerät werde nicht ausgeschlossen.

Trotz der zahlreichen detaillierten Informationen wird die militärische Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle weiterhin bestritten. In der Beantwortung einer Petitionseingabe wurde einer Leipziger Bürgerin am 9. November 2006 durch den Petitionsausschuss geantwortet: „Eine militärische Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle findet nicht statt.“ (Pet 1-16-14-5621-008366 – NATO-Infrastruktur).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit trifft es zu, dass seit Frühjahr 2006 Transportflugzeuge Antonow 124, die für NATO-Einsätze vorgesehen sind, dauerhaft auf dem Flughafen Leipzig/Halle stationiert sind?
2. Welcher Befehlsstruktur werden diese NATO-Flugzeuge bei ihren Einsätzen unterstehen?
3. Welchen rechtlichen Status haben die in Leipzig dauerhaft stationierten Flugzeuge nach deren Stationierung bzw. während ihres Einsatzes im Rahmen der NATO-Einsätze?
4. Welchen rechtlichen Status haben die Besatzungen dieser Transportflugzeuge?
5. Welche Art von Luftfrachten transportieren sie, wer sind die Adressaten, Auftraggeber der Fracht, und von wem wird die Fracht bezahlt?
6. Wie häufig und von welchen NATO-Staaten wurden die Antonow 124-100 zwischen März 2006 und Dezember 2006 angefragt (bitte aufgeschlüsselt nach Monaten und Staaten)?
7. An wie vielen Tagen waren mehrere Antonow 124-100 gleichzeitig im Einsatz (bitte aufschlüsseln nach Anzahl)?
8. Hat Deutschland die vertraglich zugesicherten und bezahlten 750 Flugstunden für das Jahr 2006 ausgeschöpft?
9. Wie groß war die durchschnittliche Auslastung der Antonow 124-100 bei ihren Einsätzen im deutschen Auftrag (bitte in Prozent der maximalen Kapazität)?
10. Welche Ziele wurden 2006 von den Antonow 124-100 angefliegen (bitte unter Angabe des auftraggebenden Staates)?
11. Wie oft wurden die Antonow 124-100 von der Bundeswehr im Rahmen der EU-Militärmission EUFOR Congo in Anspruch genommen?
12. Über welche Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung hinsichtlich der Eigentums- und Beteiligungsverhältnisse des die Stationierung der Antonow-Flugzeuge betreibenden Unternehmens RUSLAN Salis GmbH mit Sitz in Leipzig?
13. Inwieweit trifft es zu, dass die Deutsche-Post-Tochter DHL sich im Jahre 2002 vertraglich dazu verpflichtet hat, den Lufttransport von militärischen Ausrüstungsgegenständen der Bundeswehr (nach Informationen von german-foreign-policy vom 23. Oktober 2006) innerhalb weltweiter Einsatzgebiete zu übernehmen, und auf welcher rechtlichen Grundlage geschieht diese zivilmilitärische Kooperation?
14. Inwieweit trifft es zu, dass die Bundesregierung die Privatisierung des Transportes des gesamten Bundeswehrynachschubs einschließlich von Munition und Waffen für Auslandseinsätze der Streitkräfte plant (nach Informationen von german-foreign-policy vom 23. Oktober 2006 mit Bezug auf Artikel im Handelsblatt vom 20. Oktober 2005)?

15. Inwieweit trifft es zu, dass die DHL die Verlegung ihres Luftdrehkreuzes vom Flughafen Brüssel nach Leipzig/Halle plant bzw. bereits beschlossen hat?
16. Welche Rolle spielte die verstärkte Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle aufgrund von SALIS und durch die US-amerikanischen Fluggesellschaften, die Personal und Gerät im Auftrag der US-Streitkräfte transportieren, bei der Entscheidung für den Neubau der Start- und Landebahn Süd?
17. Ist die Information zutreffend, dass Verhandlungen über eine eventuelle Luftfahrtkooperation zwischen dem westeuropäischen Rüstungskonzern EADS und dem russischen Unternehmen „Irkut“ stattfinden mit der Absicht, den Flughafen Leipzig/Halle zum gemeinsamen Drehkreuz zu entwickeln (nach Informationen von german-foreign-policy vom 23. Oktober 2006)?
18. In wessen Auftrag fliegt World Airways und welche Art von Fracht transportiert sie?
19. In wessen Auftrag fliegt North American Airlines und welche Fracht transportiert sie?
20. In wessen Auftrag fliegt Gemini Airlines und welche Fracht transportiert sie?
21. Werden über den Flughafen Leipzig/Halle US-Soldaten in den Irak und nach Afghanistan transportiert?
22. Falls ja, handelt es sich um Kombattanten für den Anmarsch ins irakisch-afghanische Kampfgebiet?
23. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob konkret am 23. Mai 2006 sowie am 4. Juni 2006 vom Flughafen Leipzig/Halle aus ein als zivil ausgewiesenes US-Flugzeug des Typs MD-11, vom Pentagon bei „World Airways“ (dem unter privater Flagge firmierenden größten Militär-Logistiker der USA) gechartert, in Richtung Kuwait startete, welches in der so genannten Couch-Version bis zu 400 Passagiere an Bord nehmen kann, und etwa 400 US-Kombattanten in die Kriegsgebiete des Mittleren Ostens über den Flughafen Leipzig/Halle beförderte?
24. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob über Kuwait und Bangor die Nachschubkoordination für die Irak- und Afghanistankriege läuft und ob „World Airways“ die bislang in Shannon (Irland) eingelegten „Versorgungsstopps“ wegen der günstigeren Entfernung zu den genannten Kampfgebieten fernerhin auf dem Flughafen Leipzig/Halle vornehmen will?
25. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über den zu erwartenden Anstieg des Flugaufkommens vor, sollten ab 1. Juli 2006 monatlich bis zu 160 Start- und Landemanöver im Zusammenhang mit den Aktivitäten der US-amerikanischen Fluggesellschaft „World Airways“ stattfinden?
26. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass sich auf dem Flughafen Leipzig/Halle seit geraumer Zeit sukzessive eine Militarisierung der Fluglogistik vollzieht und die reale Gefahr besteht, dass der Flughafen Leipzig/Halle zunehmend als Ersatz für die aufgegebenen Nachschubzentren bzw. Umschlagplätze Frankfurt am Main (Rhein-Main-Airbase), Airbase Ramstein und Shannon in Irland dient?

Wie viele Starts von Maschinen, die nach Oman, Kuwait, Saudi Arabien, Usbekistan, Afghanistan und Irak fliegen, finden täglich statt?
27. Um wie viele Nachtstarts handelt es sich aktuell?
28. Wie viele Nachtstarts sind nach Erkenntnis der Bundesregierung künftig vorgesehen?

29. Stellen nach Auffassung der Bundesregierung der Transport von Soldaten sowie die Verfrachtung von militärischen Gütern in eine Kriegsregion, unabhängig davon, ob es sich um eine zivile oder militärische Transportbereitschaft handelt, eine militärische Nutzung des genannten Flughafens dar?
30. Im Falle einer Verneinung: Nach welchen Kriterien ordnet die Bundesregierung diese Aktivitäten unter der Rubrik „zivil“ ein?
31. Über welche Erkenntnisse hinsichtlich einer erhöhten Lärmbelästigung verfügt die Bundesregierung und welche Konsequenzen zieht sie daraus insbesondere für das Umland des Mitteldeutschen Flughafens Leipzig/Halle?
32. Sind aufgrund der erhöhten Lärmbelästigung durch das anwachsende Flugaufkommen, insbesondere die Nachtflugnutzung, besondere Lärmschutzmaßnahmen für die anwohnende Bevölkerung vorgesehen, und um welche Art von Maßnahmen handelt es sich?
33. Inwiefern steht diese militärische Nutzung mit dem Zwei-plus-Vier-Vertrag vom 12. November 1990 zur Wiedervereinigung Deutschlands, insbesondere mit seinem Artikel 5, im Einklang, wonach ausländische Truppen nicht auf dem Territorium der ehemaligen DDR stationiert oder dorthin verlegt werden dürfen?
34. Welche Präventionsmaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung hat die Bundesregierung ergriffen, um einer durch die militärische Nutzung des Flughafens, insbesondere der besonderen Funktion für die Krisenregionen Irak und Afghanistan, wachsenden Gefahr terroristischer Anschläge für die Anwohner des Flughafens zu begegnen?

Berlin, den 18. Januar 2007

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion