



Verlassener Warschauer-Pakt-Stützpunkt: „Man fühlte sich wie im Dschungel“

Polen

Bischof im Kasino

Die verlassene Kommandozentrale des Warschauer Pakts soll Europas größter Frachtflughafen werden.

Wer an der unbeschilderten Autobahnabfahrt 30 Kilometer westlich von Legnica (Liegnitz) abbog, setzte sein Leben aufs Spiel. Die russischen Wachposten hatten Befehl, ohne Vorwarnung zu schießen.

Ganz in der Nähe, an der polnischen A 12, verbarg sich bis zum Zusammenbruch des Sowjetimperiums eine der geheimsten Schaltstellen des Warschauer Paktes – die Kommandozentrale für den Fall eines dritten Weltkriegs mit einem der größten Militärflughäfen des kommunistischen Bündnisses.

Riesige Frachtmaschinen versorgten das Hauptquartier der Nordgruppe in Legnica, in dem sich ständig 60 000 Soldaten und 300 Generäle aufhielten. Auch der Einmarsch der Warschauer-Pakt-Truppen in die Tschechoslowakei, der 1968 den Prager Frühling gewaltsam beendete, wurde aus einem Befehlsstand in den schlesischen Wäldern gelenkt.

Die Russen sind abgezogen, sie haben das Lenin-Denkmal geschleift, ihre Kriegstoten von 1945 und auch das „Museum des Heldentums und der Waffenbrüderschaft“ in die Heimat übergeführt. Im ehemaligen Offizierskasino residiert jetzt der Bischof.

Seit im August 1992 die letzte Antonow Richtung Osten abhob, ist der Flughafen nicht mehr benutzt worden. Zwischen den Betonplatten der Rollbahn wuchert Unkraut, die riesigen Hangars stehen leer.

„Der Platz ist nicht in bestem technischen Zustand“, sagt Mirosław Skoczek, der in der Woiwodschaft Legnica für die Hinterlassenschaft der Sowjetarmee verantwortlich ist. Polnische Beamte hatten anfangs Mühe, sich im weitläufigen Sperrgebiet zurechtzufinden. „Keinerlei Dokumente haben sie uns übergeben“, klagt einer über die ehemaligen Waffenbrüder, „man fühlte sich wie im Dschungel.“

Wie überall, wo die Russen ihre Stützpunkte räumen, bereitet die Beseitigung der Altlasten die größten Probleme. Treibstoff und Altöl sind im Erdreich versickert. Das für die Säuberung notwendige Geld hoffen die Polen aus einem Hilfsfonds der Europäischen Union zu bekommen.

Aus dem heruntergekommenen Gelände möchten die neuen Eigner eine Goldgrube machen: Ein Firmenkon-



Verwalter Skoczek
„Laster werden ausgeraubt“

sortium aus Warschau plant, den Flughafen in den größten europäischen Umschlagplatz für Luftfracht zu verwandeln.

Lagerhallen und Geschäftszentren sowie eine Freihandelszone und Abfertigungsanlagen für mindestens 1500 Lastwagen täglich sollen entstehen, dazu eine Werft für die Wartung der Frachtmaschinen und eine Waren- und Rohstoffbörse.

Verwalter Skoczek schätzt die notwendigen

Investitionen auf „viele Millionen Dollar“. Seine Behörde ist mit 30 Prozent an der eigens gegründeten Aktiengesellschaft „Krzywa“ beteiligt; drei Warschauer Unternehmen besitzen den Rest. Dem Konsortium will sich schon bald die Daimler-Benz-Tochter Dasa anschließen.

Die Polen vertrauen darauf, daß Transporte über Land in die ehemaligen Sowjetrepubliken zu mühselig und gefährlich werden.

„Laster werden ausgeraubt, Züge entgleisen“, wirbt Skoczek für den geplanten Frachtflughafen.

Schon haben Kunden aus Fernost und ein französischer Weinexporteur Interesse bekundet. „Ein phantastischer Standort“, schwärmt Mostostal-Export-Vorstandschef Michal Skiptrow, einer der reichsten Unternehmer des Landes.

Luftfrachtexperten aus dem Westen reagieren zurückhal-



tend. Wegen der Überlastung des Luftraums werden zwar vielerorts neue Verteilerzentren auf der grünen Wiese geplant. Lufthansa-Verantwortliche faßten schon ins Auge, den bisherigen US-Fliegerhorst Hahn im Hunsrück zum Umschlagplatz auszubauen.

Doch immer noch gilt für die Frachter neben möglichst enger Nähe zu den Märkten auch die Verzahnung mit Passagierflughäfen als unverzichtbar: Derzeit werden 60 Prozent der Transportgüter in den Stauräumen von Personenjets befördert.

Auch westliche Fachleute räumen den Polen allerdings geographische Vorteile ein. Ein Lufthanseat: „Wenn man auf der Europakarte mit dem Pfeil ins Zentrum zielt, wird er wohl in der Nähe von Breslau landen.“

Das 570 Hektar große künftige Cargo-Center liegt im Schnittpunkt der Autobahn Berlin-Breslau und der geplanten Strecke Prag-Stettin; neue Schnellstraßen sollen die Region erschließen. In einem Umkreis von 500 Kilometern liegen sechs europäische Metropolen.

Die gesamte Flugtechnik muß neu installiert werden. So fehlt ein Tower, weil die Russen ihre Maschinen aus unterirdischen Leitzentralen kontrollierten. Doch die Start- und Landebahn wäre ohne Probleme von 2,5 auf 4 Kilometer und mehr zu verlängern. Und Treibstofftanks, Gleise, 200 000 Quadratmeter Lagerhallen, Hangars und Keller, in denen das Militär seine Befehlsstände verbunkert hatte, können nach wie vor benutzt werden.

In den von polnischen Unternehmen errichteten Plattenbauten, die russischen Soldaten als Unterkünfte dienten, könnten später Lkw-Fahrer übernachten. Auch für Führungskräfte gibt es Quartier: Im nahen Legnica steht eine von grauen Betonmauern abgesperrte Villensiedlung leer.

Dort wohnten schon vor dem Krieg deutsche Bankiers, Industrielle und auch Militärs wie der Divisionskommandeur und spätere Generalfeldmarschall Erich von Manstein. Nach der Eroberung 1945 zogen russische Offiziere ein. Mit dem Abmarsch ihrer Truppen hinterließen sie eine Geisterstadt.

Schon 1995 sollen die ersten Frachtflugzeuge starten, kündigt Exporteur Skipetrow an. Die Stadtväter von Legnica versprechen sich Tausende neuer Arbeitsplätze – Hoffnung für die Bevölkerung, denn die umliegenden Kupferminen, die rund 38 000 Arbeiter beschäftigen, sind bald erschöpft.

Daß auch benachbarte Regionen wie Berlin, Warschau und Lodz ähnliche Knotenpunkte für den Luftverkehr planen, dämpft den Eifer der Investoren nicht. „Wir fürchten keine Konkurrenz“, sagt Skoczek. „Dort wird überlegt, hier wird gehandelt.“ □