

KOMMENTAR

Wider besseres Wissen

HERMANN MÜLLER

Großprojekte wie Stuttgart 21, die Hamburger Elbphilharmonie oder der Hauptstadtflughafen BER haben eines gemeinsam: Sie entwickeln sich mit bemerkenswerter Zuverlässigkeit zu staatlich finanzierten Lehrstücken darüber, wie Politik Vertrauen verspielt. Kostenexplosionen, Terminbrüche und Verantwortungsdiffusion wirken dabei wie ein politischer Brandbeschleuniger. Nichts treibt Politikverdrossenheit effizienter voran als das Gefühl, dass Milliarden an Steuergeldern versenkt werden – und am Ende niemand dafür haftet.

Beim BER kommt der Politik ein weiterer Faktor zugute: das kurze Gedächtnis der Öffentlichkeit. Mehrere parlamentarische Untersuchungsausschüsse haben das Desaster aufgearbeitet, doch die zentrale Erkenntnis ist längst verblasst: Der BER war kein Unglück, sondern reines Politikversagen.

Das Debakel begann nicht mit Brandschutzklappen oder Softwareproblemen, sondern mit einer politischen Grundsatzentscheidung, die schon damals gegen jede fachliche Vernunft getroffen wurde. In den 90er Jahren setzten Politiker den Standort am südlichen, dicht besiedelten Rand Berlins durch – ausdrücklich gegen den Rat von Experten. Fachleute wussten, dass der heutige Standort der am wenigsten geeignete ist. Genau dieser landete am Ende auf Platz eins der politischen Wunschliste.

Irritierender Vorstoß

Die bekannten Nachteile verschwanden dadurch natürlich nicht. Ein Flughafen in der Nähe einer Metropole bleibt ein Flughafen in Nähe einer Metropole. Die politische Antwort darauf bestand aus Versprechen: maximaler Schallschutz für die Anwohner, ein Betrieb mit angezogener Handbremse, kein 24-Stunden-Flughafen. Schon damals war klar, dass dem BER damit strukturelle Fesseln angelegt werden – teuer im Unterhalt, betrieblich eingeschränkt und ungeeignet als internationales Drehkreuz.

Der Planfeststellungsbeschluss von 2004 trägt dieser Fehlentscheidung Rechnung. Keine dritte Start- und Landebahn, strikte Kapazitätsgrenzen, klare Betriebsbeschränkungen. Die Entwicklungsmöglichkeiten des BER sind damit rechtlich wie faktisch gedeckelt. All das sollte eigentlich auch der Berliner Ver-

kehrssenatorin Ute Bonde (CDU) durchaus bekannt sein.

Umso irritierender wirkt ihr jüngster Vorstoß, das Nachtflugverbot aufzuweichen und über eine dritte Start- und Landebahn nachzudenken. Mehr Slots bedeuteten mehr Attraktivität, lautet das Argument. Es ist ein Satz, der simpel klingt – und die Realität ausblendet. Die Reaktionen aus Brandenburg fielen entsprechend scharf aus. Von Berliner Arroganz war die Rede, von Realitätsferne. Selbst aus CDU-Reihen kam deutliche Skepsis. Fraktionschef Jan Redmann verwies nüchtern darauf, dass die tatsächlichen Passagierzahlen noch immer weit unter den Ur-Prognosen liegen.

Der Vorschlag offenbart auch mangelnde Kenntnis über die Abläufe im Luftverkehr. Der Londoner Flughafen Heathrow bewältigt mit zwei Start- und Landebahnen über 80 Millionen Passagiere jährlich – dank effizienter Organisation. Der BER hingegen soll mit deutlich geringeren Zahlen drei Bahnpaare benötigen?

Alternative wäre vorhanden

Wenn der Vorstoß der Senatorin dennoch einen Wert hat, dann als Denkanstoß an anderer Stelle. Statt alte Fehler mit neuen Forderungen zu übertünchen, wäre eine ehrliche Debatte über die Single-Airport-Vereinbarung für Berlin und Brandenburg überfällig. Das Konzept macht den BER zum einzigen Verkehrsflughafen für beide Länder.

Er ist und bleibt ein Flughafen mit wenig Wachstumspotential. Gleichzeitig wächst der Bedarf an einem leistungsfähigen Großflughafen mit 24-Stunden-Betrieb – nicht nur in der Hauptstadtregion, sondern in ganz Mitteleuropa.

Ein solches Projekt lag schon einmal auf dem Tisch. In den 90er Jahren zeigte Goldman Sachs Interesse an einem Großflughafen bei Stendal, strategisch günstig gelegen zwischen Berlin und Hannover. In der dünn besiedelten Altmark wären Nachtflüge, Erweiterungen und langfristige Entwicklungsperspektiven auch heute noch realistisch. Ein gemeinsames Projekt von Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, möglicherweise Niedersachsen und dem Bund könnte ein echtes Luftverkehrsdrehkreuz für Deutschland schaffen – funktional, erweiterbar und ohne die Nachteile des BER.

Preußische Allgemeine

IMPRESSUM

Geschäftsführung: Dr. Sebastian Husen (V.i.S.d.P.)

Verantwortliche Redakteure: Chef vom Dienst: Jens Eichler; Politik, Wirtschaft, Berlin, Mensch & Zeit: Hans Heckel; Kultur, Lebensstil, Leserbrief: Harald Tews; Geschichte, Preußen: Dr. Manuel Ruff; Buchseite, Ostpreußen heute: Manuela Rosenthal-Kappi; Heimarbeit: Christiane Rinser-Schurt; Die Pommersche Zeitung: Brigitte Stramm.

Verlag und Herausgeber: Landsmannschaft Ostpreußen e.V.,

Anschrift von Verlag und Redaktion: Buchstraße 4, 22087 Hamburg.

Druck: Schleswig-Holsteinischer Zeitungsverlag GmbH & Co.KG, Fehmarnstr. 1, 24782 Büdelsdorf. ISSN 0947-9597.

Die Preußische Allgemeine Zeitung ist das Organ der Landsmannschaft Ostpreußen (LO) und erscheint wöchentlich zur Information der Mitglieder des Förderkreises der LO.

Die in der Preußischen Allgemeinen Zeitung (PAZ) geäußerten Meinungen geben nicht unbedingt die Meinung der Landsmannschaft Ostpreußen e.V. (LO) wieder. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren und nicht unbedingt die der Redaktion oder der LO wieder. Auch die Werbetexte von externen Personen und Organisationen geschalteten Anzeigen geben nicht unbedingt die Meinung der LO und der PAZ wieder.

Bezugspreise pro Monat seit 1. Juli 2024: Inland 18 Euro einschließlich 7 Prozent Mehrwert-

steuer, Ausland 20,50 Euro, Luftpost 24,50 Euro. Abbestellungen sind mit einer Frist von einem Monat zum Quartalsende schriftlich an den Verlag zu richten.

Einzelverkaufspreis: 4,40 Euro.

Anzeigen: Ingrid Stuthmann. Es gilt Preisliste Nr. 34.

Konto: Commerzbank AG, Kontoinhaber: Landsmannschaft Ostpreußen e.V. IBAN: DE64 2004 0000 0634 2307 01, BIC: COBADEFFXXX

Für unverlangte Einsendungen wird nicht gehaftet.

Telefon (040) 4140 08-0
Telefon Redaktion (040) 4140 08-32
Fax Redaktion/Anzeigen (040) 4140 08-50
Telefon Anzeigen (040) 4140 08-32
Telefon Vertrieb (040) 4140 08-42
Fax Vertrieb (040) 4140 08-51

Internet: www.paz.de

E-Mail: redaktion@paz.de
anzeigen@paz.de
vertrieb@paz.de

Landsmannschaft Ostpreußen: www.ostpreussen.de
Bundesgeschäftsstelle: info@ostpreussen.de



Beispiel deutsch-ungarischer Rüstungskoope-ration: Das Munitionswerk von Rheinmetall in Várpalota

Bild: Rheinmetall

ZWISCHENRUF

Wie Zeitenwende auch geht

TRISTAN CSAPLÁR

Während die USA, die Ukraine und Russland Wege zu einem Frieden im Ukrainekrieg erörtern, suchen die Staaten der EU nervös nach einem angemessenen Platz in der neuen Weltordnung. Wie gewohnt, nehmen dabei große Nationen wie Deutschland und Frankreich kaum Rücksicht auf die Interessen kleinerer Mitgliedsländer wie Ungarn, Tschechien oder der Slowakei. Vielmehr werden Regierungschefs wie Viktor Orbán, wenn sie darauf verweisen, dass ihr Land nach wie vor abhängig von russischen Energielieferungen ist, plump als „Putin-Freunde“ bezeichnet. Dabei zeigt der Blick in die jüngere Geschichte, dass gerade Ungarn lange vor den schlaftrigen Westeuropäern angefangen hat, sich auf die neuen sicherheitspolitischen Herausforderungen einzustellen.

Als am Morgen des 24. Februar 2022 russische Truppen mit ihrer Invasion der Ukraine begannen, zerbarsten auch all jene Illusionen, in denen sich große Teile des westlichen politischen Establishments über Jahre hinweg gemütlich eingerichtet hatten. Zu lange hatte man sich in der falschen Sicherheit gewogen, dass es im Europa des 21. Jahrhunderts keinen Krieg mehr geben könne. Bundeskanzler Olaf Scholz begegnete dem Realitätschock mit dem Ausruf einer „Zeitenwende“ und bekam dafür allenthalben Zustimmung. Doch schnell mussten sich Politik und Gesellschaft in Deutschland eingestehen, dass ihr Land – vor allem die Streitkräfte – auf die neuen Verhältnisse nicht vorbereitet war. Und das Ringen um den richtigen Umgang mit der neuen sicherheitspolitischen Lage hält – siehe die Wehrpflichtdebatte – unvermittelt an.

Im Gegensatz zu Berlin und anderen westlichen Hauptstädten schrillten die Alarmglocken in Ostmitteleuropa und dem Baltikum bereits nach der russischen Annexion der Krim 2014. Auch Ungarn läutete damals eine „Zeitenwende“ ein, deren zentraler Baustein die umfassende Modernisierung der Streitkräfte wurde. Mit dem Programm „Zrínyi“ wurde 2016 ein Entwicklungsprojekt ins Leben gerufen, welches die ungarische Armee zu einer der modernsten in der Region machen sollte. Die Maßnahmen lassen sich in drei zentrale Bereiche unterteilen: Material, Personal und Versorgungssicherheit.

Modernisierung der Armee

Die ungarischen Streitkräfte standen 2014 noch deutlich schlechter da als die Bundeswehr 2022. Das Ende des Kalten Krieges hatte zu einer Erosion des militärischen Potentials geführt. Obwohl ein Großteil der Ausrüstung in den ostmittel-europäischen Armeen noch aus Sowjet-

zeiten stammte, waren bestenfalls einzelne Waffengattungen teilmodernisiert worden – aufgrund der Prioritätensetzung der NATO meist im Bereich der Luftwaffe und der Luftabwehr.

Nach der russischen Annexion der Krim begann Ungarn deshalb 2014, alle Teilstreitkräfte grundlegend zu modernisieren: neue Truppenstrukturen, neue Waffensysteme, neue Infrastruktur – alles bei gleichzeitiger Weiterführung der Bündnisverpflichtungen wie der Bereitstellung von bis zu 1.000 Soldaten für die internationalen Kontingente im Rahmen der Stabilisierungsmissionen EUFOR und KFOR.

Dabei setzte Ungarn primär auf Ausrüstung und Know-how europäischer NATO-Partner. Die tschechische Waffenfabrik Česká Zbrojovka Export stellte neue Handfeuerwaffen bereit, und die bereits teilmodernisierte Luftwaffe wurde durch weitere schwedische Saab-JAS-39-Gripen-Kampfflugzeuge sowie leichte Mehrzweckhubschrauber des Typs H145M und mittelschwere Transporthubschrauber des Typs H225M von Airbus verstärkt. Die Luftver-

tionalen Divisionsstabes Center“ (MDC) – zusammen mit Kroatien und der Slowakei – von Deutschland unterstützt. Dies trägt erfolgreich zu einer weiteren Stärkung der NATO-Ostgrenze bei.

Parallel zur Modernisierung der Ausrüstung wurde auch eine umfassende strukturelle und personelle Umstrukturierung der ungarischen Streitkräfte eingeleitet. Neben einer stetigen Verbesserung der materiellen Situation der Soldaten – deren Gehälter sich in den letzten 15 Jahren verdreifachten – wurde eine schrittweise Aufstockung der Personalstärke beschlossen. Angestrebt wird eine Verdoppelung der gegenwärtigen Stärke von knapp 38.000 Mann. Eine Wiedereinführung der Wehrpflicht war in Ungarn bisher jedoch keine ernsthaft erwogene Option.

Ein weiteres Ziel ist die Verschlinkung und Verjüngung des Offizierskorps der Streitkräfte, um deren „Kopflastigkeit“ zu reduzieren. Zur Erreichung dieses Ziels wurde 2023 dem zuständigen Minister das Recht verliehen, über die Weiterbeschäftigung von Offizieren und Unteroffizieren zu entscheiden, die 45 Jahre oder älter sind und 25 Jahre Militärdienst geleistet haben. Dieser Schritt führte auch dazu, dass jüngere Soldaten mehr berufliche Perspektiven in den Streitkräften haben.

Rüstungspartnerschaft

Als eine Schlüsselfähigkeit zur Sicherung der eigenen Verteidigungsfähigkeit sowie der strategischen Autonomie Europas und des europäischen Standbeins der NATO wurde in Ungarn der Aufbau eigener Kapazitäten im Bereich der Rüstungsindustrie angesehen. Hierzu wurde die Wiederbelebung der einheimischen Industrie als vorrangig eingestuft. Zur Erreichung dieses Ziels setzte die Regierung auf die Zusammenarbeit mit europäischen und vor allem deutschen Konzernen. Beispiele der deutsch-ungarischen Rüstungskoope-ration sind ein Munitionswerk von Rheinmetall in Várpalota und eine moderne Produktionsstätte für den LYNX-Schützenpanzer in Zalaegerszeg.

So ist es Ungarn gelungen, binnen weniger Jahre seine Streitkräfte grundlegend zu modernisieren und einen enormen Fähigkeitsaufwuchs zu bewerkstelligen. Anders als vielerorts behauptet, kann Ungarn somit durchaus als positives Beispiel dafür dienen, wie eine schnelle und geräuschlose Modernisierung der eigenen Streitkräfte erreicht werden kann – bei gleichzeitiger Stärkung der länderübergreifenden Kooperationen sowie dem Ausbau der gesamteuropäischen Verteidigungsfähigkeit.

● **Tristan Csaplár** ist Forschungskoodinator am Deutsch-Ungarischen Institut für Europäische Zusammenarbeit am Mathias Corvinus Collegium (MCC). www.mcc.hu

Schon 2014 reagierte Ungarn auf die neue sicherheitspolitische Lage

teidigung wird durch die Inbetriebnahme des norwegisch-amerikanischen Flugabwehraketensystems NASAMS sowie der von der israelischen Firma ELTA beschafften Radarsysteme ELM-2084 ausgebaut.

Vor allem zu Deutschland wurde der Schulterschluss gesucht und eine enge Kooperation mit der Bundeswehr, der deutschen Rüstungsindustrie und dem Bundesministerium der Verteidigung angestrebt. So bestellten die Ungarn zur Modernisierung ihrer Landstreitkräfte unter anderem Kampfpanzer vom Typ Leopard 2A7+, Panzerhaubitze 2000-Selbstfahrlafetten und LYNX-Schützenpanzer.

Doch Deutschland unterstützte Ungarn nicht nur durch die Bereitstellung militärischer Ausrüstung, vielmehr wurde 2019 eine formelle Kooperationsvereinbarung zwischen den Streitkräften beider Länder geschlossen. Fortan wurden ungarische Soldaten in Deutschland ausgebildet, und die Bundeswehr erhielt Ausbildungsmöglichkeiten im Simulationscenter für Panzer und Artillerie der ungarischen Streitkräfte in Tata – welches als eines der modernsten der Welt gilt. Auch auf internationalem Parkett konnte Ungarn auf die Unterstützung Deutschlands zählen. So wurde der ungarische Vorstoß zur Aufstellung eines weiteren „Multina-