

ROLAND RECK

Kontrollierter Absturz

FRIEDRICHSHAFEN. Es ist eine Punktlandung geworden. In Zeiten des Terrors. Was vor 40 Jahren in Mogadischu mit der Befreiung der Geiseln endete, soll nun im Dorniermuseum in Friedrichshafen in Erinnerung gebracht werden: Die „Landshut“, jener Urlaubsflieger, der am 13. Oktober 1977 von palästinensischen Terroristen gekidnappt worden war, soll am See, genauer am Flughafen, wo sich auch das Dorniermuseum befindet, seine endgültige Heimstätte finden.

Am Samstag, 23. September, war es so weit. Zwei Transportmaschinen brachten Rumpf und Flügel des historischen Flugzeugs nach Friedrichshafen. Die Rückholung der „Landshut“ aus dem brasilianischen Dschungel, wo die Boeing ausgemustert vor sich hin rottete, symbolisierte die demokratische Wehrhaftigkeit, erklären die einen. Die anderen halten das ganze Projekt für eine Bruchlandung – weil ohne Konzept und ohne Kohle es nur dazu diene, ein privates Museum öffentlich zu finanzieren. Punkt- oder Bruchlandung? Das ist die Frage.

Es war ein Coup wie einst die Kaperung der „Landshut“ auf dem staubigen Rollfeld in Mogadischu durch die GSG-9. Er kam scheinbar aus dem Nichts. BILD titelte seitengroß und startete sogleich eine nationale Spendenkampagne. Als Schirmherr der Heimführung trat kein Geringerer als Außenminister Sigmar Gabriel (SPD) auf, der prompt verkündete, dass das

historische Wrack nach Friedrichshafen zum Dorniermuseum kommt. Wie das?

Die Verwirrung am See ist groß, die Wellen schlagen hoch. Das nationale Symbol erscheint nicht wenigen als Fremdkörper ohne entsprechenden Rahmen. Das sieht David Dornier freilich ganz anders. Der erst jüngst als Museumsleiter ins Amt gekommene Enkel des legendären Flugzeugpioniers Claude Dornier (1884 – 1969) jubelt über den historischen Zugewinn und erhofft sich 50.000 zusätzliche Besucher, denn daran mangelt es dem Technikmuseum bisher, was zu einem erheblichen Defizit (1 Mio. Euro jährlich) beiträgt. Fehlendes Geld sei angeblich auch die Begründung gewesen, den langjährigen und rührigen Museumsleiter Berthold Porath im Frühjahr diesen Jahres zu entlassen.

Nun trifft es mit der Familie Dornier und deren Stiftung für Luft- und Raumfahrt, die das Museum trägt, keine Armen, aber einen Dauer-

aderlass möchte man auch von betuchter Seite nicht hinnehmen. Weshalb schon zu einer Zeit, als die Boeing 737 noch unbeachtet vor sich hin rostete, Dornier bei der Stadt Friedrichshafen vorstellig wurde. Es ging ums Geld. Und das nicht zum ersten Mal. Denn bereits als das Museum 2009 gegründet wurde, hat die Stadt eine erkleckliche Summe beigesteuert. Doch nun geht es um einen Zuschuss, der das Stadtsäckel dauerhaft schröpfen würde. Die reiche Stadt aber will das nicht, weder der Oberbürgermeister noch der Stadtrat. Die Stadt verfügt mit der Zeppelin-Stiftung über einen sprudelnden Quell und kann sich deshalb vieles leisten, wovon andere Kommunen nur träumen. Das weckt Begehrlichkeiten.

So wehrt sich derzeit die Stadt in einem langwierigen Rechtsstreit gegen das Ansinnen eines Nachkommen der Zeppelins, der die gleichnamige Stiftung und deren üppige Ausschüttungen unter die eigene Kontrolle bringen möchte. Segen und Fluch liegen auch hier nahe beieinander. Die Häfler profitieren bis heute von den frühen Luftfahrtpionieren und deren Unternehmungen, aber müssen auch mit deren zahlreichen Nachkommen leben, „die alle Kohle wollen“, wie ein Beobachter spöttisch bemerkt. Man muss dieses häflerische Spezifikum wohl kennen, um zu verstehen, warum die „Landshut“ am See überwiegend auf Desinteresse und Ablehnung stößt. Es ist ein Braten, den man am Seeufer zu riechen glaubt. Die „Landshut“, eingehüllt in den Mantel der Geschichte und aufgeladen mit nationalem Pathos, ist ein Faustpfand, das auch widerspenstige Geldgeber mürbe machen kann. Doch im Häfler Rathaus gibt man sich widerständig, so zitiert die Lokal Ausgabe der Schwäbischen Zeitung Oberbürgermeister Andreas Brand: „Wir können nicht zulassen, dass ein nationales Projekt von vier Projektpartnern rekommunalisiert wird.“ Gemeint sind Auswärtiges Amt, Staatsministerium für Kultur und Medien, Springer Verlag und das Dorniermuseum. Doch auch in Berlin zeigt man sich äußerst zugeknöpft, wenn es um eine dauerhafte Finanzierung geht. Mit der Rückholung und der nun anstehenden Restaurierung des völlig maroden Fliegers, sieht man in Berlin bisher die Pflicht erfüllt.

Die Antwort auf die durchaus interessante Frage, wie man an der Spree in Berlin bei der Herbergssuche für die „Landshut“ auf Friedrichshafen am Bodensee kam, bleibt bisher nebulös. Es ist nicht so, dass das Auswärtige Amt sich nicht nach Alternativen umgeschaut hätte. Zumindest beim Deutschen Museum in München mit seiner Außenstelle der Flugwerft Schleißheim wurde von Amts wegen angefragt, wie der Pressesprecher bestätigt. Die Antwort lautete: „Wir sind ein Museum für Naturwissenschaft und Technik – und nicht etwa ein Museum für Zeitgeschichte.“ Deshalb könne und wolle man

Ankunft am 23. September auf dem Flughafen in Friedrichshafen. Die „Landshut“ wird aus dem Bauch der „Antonow“ gezogen. Foto: Achim Mende





Trotz der Kürze der Zeit war die Ankunft der „Landshut“ im Rumpf von zwei Transportmaschinen am 23. September auf dem Flughafen Friedrichshafen perfekt organisiert und inszeniert. Viele Schaulustige und ein Herr von Journalisten verfolgten das Spektakel. Herr des Geschehens war Museumsleiter David Dornier (links), begleitet von drei Zeitzeugen: Jürgen Vietor, ehemaliger Co-Pilot, Diana Müll, damals 19jährige Passagierin und Schönheitskönigin, sowie Gabriele von Lutzau, einst Stewardess, die wegen ihrer umsichtigen Art „Engel von Mogadischu“ genannt wurde. Nicht im Bild ist Aribert Martin, der als GSG-9-Mann bei der Befreiung der Geiseln dabei war. Foto: Guy-Pascal Dorner

die „Landshut“ nicht ausstellen. „Eine wie auch immer geartete Ausstellung müsste das Geschehen in Mogadischu 1977 in den Kontext der damaligen Situation in der Bundesrepublik Deutschland stellen – dies ist aber in der Flugwerft Schleißheim nicht denkbar und würde der gesamten Konzeption der Ausstellung dort zuwiderlaufen“, so die Münchner. Es geht also um das richtige Konzept am richtigen Ort. Aber daran mangelt es auch noch in Friedrichshafen. Konzepte existieren bisher allenfalls in den Köpfen, wie Außenminister Gabriel bei seinem Besuch in Friedrichshafen Mitte August vor laufender Kamera einräumte.

Auf welcher Basis die Entscheidung für Friedrichshafen gefallen ist, fragt man sich deshalb auch in Flensburg. Wo Thomas Liebelt, mit weniger bekanntem Namen als sein Mitbewerber in Friedrichshafen, dafür aber mit einem konkreten Plan sich um die „Landshut“ bemühte. Liebelt ist Flugzeugnarr, Hobbypilot und als ehemaliger Teilhaber einer Coca-Cola-Fabrik offensichtlich flüssig. Zwei Millionen Euro habe der 68-Jährige für den Bau einer Ausstellungshalle dem Außenministerium angeboten, berichtet der SPIEGEL. Und um seinem Interesse Nachdruck zu verleihen, schickte der Flensburger bereits im April gleich noch einen fertigen Plan nach Berlin. Tatkräftig unterstützt wird der Enthusiast von der Stadt Flensburg, deren Oberbürgermeisterin Simone Lang mit SPD-Parteibuch bereits Ende Februar den Kontakt zum Außenministerium suchte, wo man ihr ein „förmliches Vergabeverfahren“ zugesichert habe, versichert sie dem SPIEGEL. Pustekuchen! Nicht Ostsee, sondern Bodensee – ganz ohne „förmliches Vergabeverfahren“.

Einer, der das herzlich begrüßt, ist Norbert Zeller. Der Vorsitzende der SPD-Kreistagsfraktion war bis 2011 auch Landtagsabgeordneter und zeigt sich begeistert von der Standortwahl für die „Landshut“ in seiner Heimatstadt. Er sei im April vom Freundeskreis des Dorniermuseums gebeten worden, sich dafür einzusetzen, erklärt der Kommunalpolitiker gegenüber BLIX. Woraufhin er sich an den Biberacher SPD-Bundestagsabgeordneten Martin Gerster gewandt habe. Er sei „nicht Vater der Entscheidung“, sagt Zeller, aber „ich unterstütze es auch als Sozialdemokrat“, es gehe schließlich um ein Symbol „der Wehrhaftigkeit der Demokratie“ mit einem „sehr aktuellen Charakter“. Zeller appelliert deshalb an alle Verantwortlichen, „nicht auf klein-klein zu machen“ und sieht vor allem Berlin in der finanziellen Pflicht.

Und aus Berlin bekennt sich der SPD-Bundestagsabgeordnete Martin Gerster zu seinem Engagement und sieht die „Landshut“ als „ein Zugewinn für die Region und darüber hinaus“. Denn: „Die Befreiung der ‚Landshut‘ ist bis heute Symbol unserer wehrhaften Demokratie und einer freien Gesellschaft, die sich von Terror nicht unterkriegen lässt.“ Bei so viel demokratischer Aufwallung will auch die CDU nicht hinten anstehen, weshalb sich aus Stuttgart deren Fraktionschef Wolfgang Reinhart einschaltet und, laut Schwäbische Zeitung, für die „Landshut“ eine dauerhafte finanzielle Unterstützung durch das Land fordert.

Die Macht des Faktischen zeigt Wirkung. Oder: Eine Landung ist ein kontrollierter Absturz, wenn sie gelingt.

➤ siehe Interview nächste Seite

INFO

Der Deutsche Herbst

Am 13. Oktober 1977 wurde die Lufthansa-Maschine „Landshut“, eine Boeing 737, die von Palma de Mallorca (Spanien) nach Frankfurt am Main fliegen sollte, von einem palästinensischen Terrorkommando – zwei Männer und zwei Frauen – entführt. An Bord des Flugzeugs befanden sich über 80 Passagiere und fünf Besatzungsmitglieder, davon 23 Deutsche. Nach einem Irrflug landete das Flugzeug, gesteuert nur noch vom Co-Piloten Jürgen Vietor, am 17. Oktober früh morgens in der somalischen Hauptstadt Mogadischu. Zuvor hatten die Kidnapper bei einem Zwischenstopp in Aden im Südjemen den Piloten Jürgen Schumann erschossen. In Mogadischu stellten die Terroristen ein Ultimatum, das sie durch Verhandlungen noch einmal verlängerten. Zeit genug, damit das Flugzeug am 18. Oktober gegen 0.30 Uhr durch die deutsche Polizeieinheit GSG 9 gestürmt werden konnte. Während der siebenminütigen Aktion wurden drei der vier Terroristen getötet und die Geiseln befreit.

Die Flugzeugentführung stand in engem Zusammenhang mit der Entführung des Arbeitgeberpräsidenten Hanns Martin Schleyer in der Bundesrepublik durch die Rote Armee Fraktion (RAF), mit der in Stammheim inhaftierte RAF-Terroristen freigespresst werden sollten. Da die Bundesregierung mit Helmut Schmidt (SPD) als Kanzler – anders als bei der Entführung von Peter Lorenz zwei Jahre zuvor – nicht zu einem Gefangenenaustausch bereit war, versuchten die mit der RAF verbündeten palästinensischen Terroristen, den Druck durch die Entführung der „Landshut“ zu erhöhen.

Nach der Befreiung der Geiseln in Mogadischu, noch in der Nacht vom 17. zum 18. Oktober 1977, begingen die in Stuttgart-Stammheim inhaftierten RAF-Terroristen Andreas Baader, Gudrun Ensslin und Jan-Carl Raspe Selbstmord. Irmgard Möller überlebte schwerverletzt. Als Reaktion auf die Stürmung der „Landshut“ wurde Hanns Martin Schleyer von seinen Entführern erschossen. Seine Leiche wurde am Abend des 19. Oktober in Mülhausen im Elsass gefunden.

Der so genannte Deutsche Herbst gilt als eine der schwersten Krisen in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland. Der Begriff „Deutscher Herbst“ leitet sich von dem Film „Deutschland im Herbst“ von 1978 ab, einer Collage mehrerer Dokumentarfilme von elf Regisseuren des „Neuen Deutschen Films“, die sich mit der Reaktion des Staates auf den Terrorismus aus unterschiedlichen Blickwinkeln kritisch auseinandersetzen. Quelle: wikipedia

ROLAND RECK

Die Geiselbefreiung brachte die Wende

MAINZ. Martin Rupps (52) gilt als Experte, was die Geschichte der „Landshut“ anbelangt. Der promovierte Historiker und Journalist beim SWR in Mainz hat sich in seinem Buch „Die Überlebenden von Mogadischu“ (Suhrkamp 2012) intensiv mit den Opfern der Flugzeugentführung beschäftigt und forderte, dass die „Landshut“ in ein Museum gehöre.

Herr Rupps, Sie gelten als Ideengeber und treibende Kraft für die Rückführung der ‚Landshut‘. Was motiviert Sie und welche Absicht verbinden Sie damit?

Die ‚Landshut‘ ist ein Symbol für die Herausforderung, die der Terrorismus auch für die Bundesrepublik Deutschland bedeutet, und zugleich ein Symbol für die Wehrhaftigkeit dieses freiheitlichen, demokratischen und sozialen Rechtsstaates.

Sie haben sich sehr intensiv mit der Entführung der ‚Landshut‘ und den damaligen Opfern beschäftigt und darüber auch ein Buch geschrieben. Welche Bedeutung hat die ‚Landshut‘ bei der Betrachtung des Terrorismus im so genannten ‚Deutschen Herbst‘?

Die Entführung der ‚Landshut‘ war der Höhepunkt des Terror-Jahres 1977, der bisher schlimmsten Herausforderung für das Land seit seiner Gründung. Dass die Befreiung der Geiseln gelang, brachte die Wende, die Erpressung war abgewehrt. Dieses Signal setzten auch die RAF-Terroristen, die jetzt nicht mehr an einen Austausch glaubten und sich wenige Stunden später umbrachten.

Lässt sich diese Geschichte mit nur einem Objekt differenziert genug darstellen?

Ja. Es ist ja ein großes, begehrtes Objekt. Es wird viel erzählen!

In welcher Weise sind Sie in das Projekt ‚Landshut‘ eingebunden?

Ich möchte helfen, wo ich kann. Der Erinnerungsort braucht ein wissenschaftliches und museumspädagogisches Konzept. Danach muss die Maschine in diesem Sinn gestaltet werden. Später soll es Wechselausstellungen, Vorträge und Lesungen geben.

Wie kam die Initiative, die nun zur Rückholung der ‚Landshut‘ führte, zustande?

Mehrere Menschen dachten zur selben Zeit dasselbe. Das war ein großes Glück!

Im Februar diesen Jahres haben Sie sich in einem Interview für Flensburg als Standort

für die ‚Landshut‘ ausgesprochen. Nun wird es Friedrichshafen werden. Wie kam es zu dieser überraschenden Entscheidung und was halten Sie davon?

Ich war an der Standortentscheidung nicht beteiligt. Ich habe mich darum bemüht, dass die ‚Landshut‘ nach Deutschland zurückkommt. Es stand mir auch nicht an, dass ich Empfehlungen ausspreche.

Stehen Sie in Verbindung mit der Familie Dornier und deren Stiftung?

Ja. David Dornier ist ein Visionär. Ein moderner Held. Ich unterstütze ihn, so gut es geht.

Sie haben in dem genannten Interview mehrere gute Gründe für den Standort Flensburg genannt. Zwei wesentliche Unterschiede zu Friedrichshafen kommen hinzu. Es gibt in Flensburg einen zahlungskräftigen und -willigen Investor mit fertigen Plänen in der Schublade und eine Kommune, die das Projekt befürwortet. In Friedrichshafen verhält es sich gerade umgekehrt. Verkehrte Welt, verkehrte Entscheidung?

Ich bedauere, dass dieser Eindruck entstanden ist. Bei den ‚fertigen Plänen‘, von denen Sie sprechen, handelte es sich um eine Zeichnung eines Architekten! Aber wichtiger ist: Zu der Zeit, als das Angebot aus Flensburg kam, diskutierte die Stadtpolitik die Schließung des Flughafens, um auf dem Gelände ein Krankenhaus zu bauen. Die Bedingungen dort schienen sich damit zu verändern. In Friedrichshafen dagegen ist die finanzielle Förderung des Flughafens – und damit der Charakter einer ‚Flughafenstadt‘ – gerade erst auf Jahre hinaus verlängert worden.

Beides, viel Geld und ein kluges Konzept, sind notwendig, um der historischen Bedeutung der ‚Landshut‘ gerecht zu werden. Beides gibt es noch nicht in Friedrichshafen. Das sind nicht die besten Voraussetzungen, um Ihren Erwartungen zu entsprechen. Was muss geschehen und wer soll es machen? Über welche Kosten reden wir und wer soll dafür aufkommen?

In Friedrichshafen gibt es bereits ein Luft- und



Dr. Martin Rupps: Historiker, Buchautor, Journalist.

Raumfahrtmuseum und einen Trägerverein. Das ist viel! Das Bundesministerium für Kultur bei der Bundeskanzlerin wird ein Konzept erstellen und einen Wissenschaftlichen Beirat berufen. Und was die Kosten angeht, ist alles geklärt: ‚Berlin‘ trägt die Kosten für die ‚Landshut‘-Restaurierung und den Museumsbau, die Dornier-Stiftung kommt für die künftigen Betriebskosten auf.

Wie erklären Sie sich, die kritische und ablehnende Öffentlichkeit von den Ratsfraktionen bis hin zur Stadtverwaltung in Friedrichshafen gegenüber dem ‚Landshut-Projekt‘?

Ich habe keine Erklärung dafür.

40 Jahre nach der Entführung der ‚Landshut‘ leben wir mehr denn je in Zeiten des Terrors. Welche Gemeinsamkeiten und welche Unterschiede gibt es heute von damals? Und was lässt sich aus der Geschichte lernen?

Im Terror-Jahr 1977 verloren Menschen ihr Leben durch Kugeln von Terroristen. In der ‚Landshut‘ saßen Menschen, die zwar überlebten, aber bis heute mit dem Trauma der Entführung leben müssen. Auch für die Hinterbliebenen und Freunde der Opfer ist seither das Leben nicht mehr, wie es einmal war. Der Terrorismus von links und von rechts mag heute andere Strategien und Ziele verfolgen, doch heute wie damals fügt er unendliches Leid zu.