

# Humanitäre Hilfe

## Erneut großer Erfolg bei Aktion AIRLIFT SARAJEVO

Das Lufttransportkommando der Bundesluftwaffe hat seit seinem Bestehen umfassende Erfahrungen mit Hilfeinsätzen bei Krisen- und Katastrophenfällen gesammelt. Immer wieder wird von der politischen Führung darauf zurückgegriffen, für welche die Transportmaschinen vom Typ B-707 und TRANSALL C-160 der Bundeswehr — oft in gegenseitiger Ergänzung — schon immer ein ideales Mittel waren, um diskret in aller Welt Flagge zu zeigen, ohne allzuviel Medienscheitel auf sich zu ziehen, denn gegen humanitäre Hilfeinsätze wagt meist nicht einmal der eloquenteste TV-Großinquisitor ins Feld zu ziehen.

Ins Blickfeld rückten die Transportflieger erneut in der jüngsten Vergangenheit durch die Einsätze zur Unterstützung der UNO-Inspektoren im Irak und durch die Beteiligung an der Luftbrücke nach Sarajevo.

Die Einsatzpalette der letzten Jahrzehnte sei hier anhand einer kleinen Auswahl illustriert:

- Dürrekatastrophe in der Sahelzone 1973/74,

- Waldbrandkatastrophe in Niedersachsen 1975
- Evakuierung von Angolaflüchtlingen 1975
- Erdbebenkatastrophe in der Nordosttürkei 1976
- Rettungseinsätze für Vietnamflüchtlinge 1979
- Humanitäre Hilfe in Äthiopien und im Sudan 1984/85
- Lebensmitteltransporte in die Sowjetunion 1990
- Kurdenhilfe 1991



*Neben dem Ernst der meisten Aufträge bleibt manches Mal auch noch Zeit für besondere Anlässe. Während des Sarajevo-Einsatzes absolvierte zum Beispiel ein Mitglied der TRANSALL-Besatzungen seine 3.000. Flugstunde, was in einer kleinen improvisierten Feier auf dem Flugfeld von Zagreb gewürdigt wurde.*

Im Hinblick auf die heute stattfindende Diskussion ist besonders darauf hinzuweisen, daß die Bundesluftwaffe beispielsweise schon 1977/78 für die UNO den Transport von norwegischen und nepalesischen Blauhelmen über Israel in den Libanon durchführte, einer Region also, die alles andere als ruhig war und ist.

Die Lufttransportverbände der Bundeswehr müssen nach den politischen Umwälzungen in Ost und West immer intensiver im internationalen Rahmen tätig werden. Die Luftbrücke nach Sarajevo ist für die Luftwaffe der 117. humanitäre Einsatz seit 1959, der 118. läuft parallel zwischen Mombasa und Zielen in Somalia. Hilfsflüge sind also nichts grundsätzlich neues für die TRANSALL-Piloten der Bundesluftwaffe, aber die Aktion Sarajevo hat trotzdem natürlich eine ganz andere

Qualität, weil sie die Besatzungen in umkämpftes Kriegsgebiet führt. Dieser gefährliche Einsatz forderte die ersten Opfer als am 4. September eine italienische Transportmaschine abgeschossen wurde. Der Tod der italienischen Besatzung veranlaßte die UNO zur sofortigen Einstellung der Luftbrücke, die dann für einen ganzen Monat unterbrochen war. Vor der Wiederaufnahme der Hilfsflüge wurden von deutscher Seite die

eingesetzten Maschinen mit einer technischen Ausstattung nachgerüstet, die einen verbesserten Schutz gegen Raketenangriffe gewährleisten soll.

Die Kriegslage in Bosnien-Herzegowina mit über das ganze Land verstreuten Kampfhandlungen zwischen Moslems, Kroaten und Serben

wird immer eine latente Gefahr für Hilfeleistungen jeder Art bleiben. Die Einkesselung von Sarajevo, das von den umliegenden Höhen aus beschossen wird, ist ein weiterer wesentlicher Faktor der zu berücksichtigen ist. Dieser kritischen Gesamtsituation steht der Bedarf an humanitärer Hilfe der belagerten Stadt gegenüber. Für die Ernährung und medizinische Grundversorgung der etwa 380.000 Einwohner muß ein Bedarf von rund 200 Tonnen pro Tag gedeckt werden, der nur zu einem Teil auf dem Landweg in die Stadt gelangen kann.

Die deutsche Beteiligung an der Luftbrücke gründet auf einen Beschluß der Bundesregierung vom 03.07.1992. Die Flüge wurden zunächst von Deutschland aus durchgeführt, aber schon nach kurzer Zeit richtete man einen Luftumschlagpunkt in Zagreb ein und flog

von dort aus im Pendelverkehr nach Sarajevo. Insgesamt beteiligen sich 19 Nationen an der Luftbrücke, die von einer *Air Lift Operations Cell* koordiniert wird, die beim UNHCR (United Nations High Commissioner for Refugees: Hochkommissar der Vereinten Nationen für das Flüchtlingswesen) in Genf eingerichtet wurde. Sie ist mit je einem Luftwaffenoffizier der USA, Großbritanniens, Frankreichs und der Bundesrepublik besetzt. Das sind die Nationen, die die Masse der Flüge durchführen. Sie operieren von Kroatien aus. Die übrigen dreizehn Nationen nehmen nur unregelmäßig an der Luftbrücke teil. Alle Lufttransportkräfte bleiben während der Einsätze unter nationaler Verantwortung. Die Hilfsgüter werden zu den Startflughäfen überwiegend mit LKW angeliefert. Die beteiligten deutschen Hilfsorganisationen koordinieren ihre humanitäre

Hilfe über ein dem Auswärtigen Amt unpolitisch zugehöriges Verbindungsbüro *Deutsche Humanitäre Hilfe*.

#### Luftumschlagpunkt Zagreb

Das Luftwaffenpersonal in Zagreb besteht in der Regel aus 15 bis 20 Soldaten, die regelmäßig ausgetauscht werden. Sie organisieren den Flugbetrieb mit einer TRANSALL und bewerkstelligen darüber hinaus, zusammen mit einer kanadischen Gruppe den gesamten Hilfsgüterumschlag, der über den Flughafen Zagreb läuft. Die Soldaten — ihre Dienstgrade reichen vom Gefreiten bis zum Oberstleutnant — sind teils Wehrpflichtige, Zeit- und Berufssoldaten. Vor Ort legt man Wert darauf, daß es sich durchweg um Freiwillige handelt, die auch in ausreichender Zahl zur Verfügung



Bei den Flügen im UNO-Auftrag im ehemaligen Jugoslawien flogen die deutschen C-160 nicht nur klassische Hilfsgüter, sondern leisteten auch sonstige logistische Unterstützung. Hier werden gerade Fahrzeuge des Hochkommissars für Flüchtlingsfragen auf dem Flugplatz der Hafenstadt Split entladen.



Bei ihren  
Einsätzen  
bietet sich  
den Soldaten  
der Bundes-  
wehr auch  
manches  
situations-  
fremde Bild  
– so wie hier  
der  
Aufmarsch  
der  
Ehrengarde  
des  
kroatischen  
Präsidenten  
in histo-  
rischen  
Uniformen.



stehen, wobei das Bewußtsein, etwas für die Bevölkerung im Krisengebiet tun zu können, sicher eine Rolle spielt.

#### Hohe Flugzahl

Die Arbeitsbedingungen sind, wenn auch von Provisorien gekennzeichnet, recht gut. Sollte der Einsatz allerdings im Winter weitergeführt werden, müßten die zwei kleinen Zelte und igluförmigen Container, die den deutschen Soldaten am Flughafen zur Verfügung stehen, durch größere und witterungsgeschützte Installationen ersetzt werden. Auch die dienstlich zur Verfügung gestellte Unterkunft ist ausgezeichnet. Sie liegt in einem der besten Hotels der kroatischen Hauptstadt, dem Interconti Zagreb.

Die Bundesluftwaffe flog am Beginn der Luftbrücke täglich einmal von Deutschland über Zagreb nach Sarajevo und zurück. Nach Inbe-

triebnahme des Luftumschlagpunktes in Zagreb erhöhte sich die Einsatzflugzahl der deutschen Transall zunächst auf drei, später regelmäßig auf vier Flüge pro Tag. An einigen Spitzentagen kamen die deutschen Crews auf insgesamt sieben Einsätze. In dieser Phase — etwa Mitte August — erreichte täglich die Rekordmenge von rund 300 Tonnen Hilfsgütern die belagerte Stadt, wobei der deutsche Anteil bei 15 - 20 Prozent der Gesamtmenge lag.

#### Flugbedingungen

Die eingesetzten Luftwaffenkräfte standen von Beginn an vor dem schwierigen Problem den Flugbetrieb nach den für die Luftwaffe gültigen Flugsicherheitsstandards durchzuführen. Die ungenügende Verfügbarkeit von Wetter- und Flugsicherheitsinformationen war hierfür maßgebend verantwortlich. Eine Wettervorhersage für Sarajevo

gab es nicht, sondern das aktuelle Wetter wurde nach Beobachtung des Flugsicherungspersonals an Zagreb übermittelt, war also frühestens ab 08.00 Uhr morgens verfügbar, wenn sich das erste Einsatzflugzeug der Luftbrücke bereits im Landeanflug auf Sarajevo befand. Mit Verschlechterung der Witterungsbedingungen mußten wiederholt Flugzeuge ihren Anflug auf die bosnische Hauptstadt abbrechen und nach Zagreb zurückkehren, weil sie keine geeignete Wolkenlücke gefunden hatten, um nach Sicht landen zu können. Weitere Probleme bereitete die unzulängliche technische Ausstattung des Flughafens Sarajevo. In Friedenszeiten war der Platz mit gerichteten und ungerichteten Funkfeuern und einem Instrumenten-Lande-System so ausgestattet, daß der Platz auch bei relativ schlechten Bedingungen angefliegen werden konnte. Die Folgen der Kämpfe haben jedoch dieses System lahmge-

legt oder in seiner Zuverlässigkeit stark beeinträchtigt. Zeitweise bot nicht einmal die Meldung eines vor-ausfliegenden Transportes über funktionstüchtige Funkfeuer die Gewähr dafür, daß dies auch bei einem unmittelbar folgenden Flugzeug noch der Fall war. So blieb den Piloten ausschließlich der Anflug nach Sicht.

### Sarajevo Airport

Im Laufe der Aktion AIRLIFT SARAJEVO wanderten die Granateinschläge bei Artillerieangriffen auf dem Flugplatz Sarajevo immer näher an die Start- und Landebahn. Nach Angaben der vor Ort stationierten Kontingente der UNPROFOR (Uni-

gesamten Aktion auch Auswirkungen auf die Luftbrücke. Bereits vor dem Abschluß des italienischen Transportflugzeuges waren französische, britische und auch deutsche Maschinen beschossen und zum Teil beschädigt worden. Am 25. 08. 1992 wurde eine Luftwaffenmaschine am



*Ehrenposten der UNPROFOR in Erwartung eines gefallenen Kameraden.*

ted Nations Protection Force) entstand allerdings häufig der Eindruck, daß der Beschuß 'Slivowitz-abhängig' sei: je näher der Abend kam, um so häufiger feuerten die Freischärler. Dies hatte während der

bensmittel und Medikamente nach Sarajevo gebracht. Dadurch konnten die Menschen in der eingeschlossenen Stadt mit dem Nötigsten versorgt werden. Auch die deutsche Luftwaffenführung wertete die Akti-

### Hilfeinsätze der Flugbereitschaft des BMVG

- 1963 Frachteininsatz in den Sudan
- 1964 Medikamente nach Aden/Jemen
- 1967 Evakuierung Deutscher aus Ägypten
- 1968 Hilfsflüge (Sizilien, Portugal) Katastropheneinsatz (Persien)
- 1969 Katastropheneinsatz nach Tunesien
- 1970 Hilfsaktionen (Nigeria, Türkei, Peru) Hilfsflüge (Ostpakistan)
- 1971 Evakuierung deutscher Staatsangehöriger aus Karatschi
- 1972 Hilfsflüge für Erdbebenopfer im Iran
- 1974 Einsätze für UN-Transporte (Kairo) Hilfsflüge (Flutopfer in Brasilien, Erdbebenopfer in Nicaragua)
- 1975 Luftbrücke für Angola-Flüchtlinge nach Lissabon
- 1976 Hilfsflüge für Erdbebenopfer in Guatemala und der Türkei
- 1978 Luftbrücke Kuala-Lumpu; Hannover für 'boat people'; Lazarettflüge für Brandopfer aus Spanien; Hilfsflüge (Libanon)
- 1979 Hilfsflüge nach Nicaragua
- 1980 Hilfsflüge nach Bolivien
- 1982 Hilfsgüter für afghanische Flüchtlinge nach Islamabad
- 1985 Hilfsgüter nach Äthiopien
- 1988 Hilfsgüter in den Sudan
- 1989 Hilfsgüter (Sudan) Transport erster deutscher UN-Beobachter nach Namibia; Hilfsflüge nach Rumänien
- 1990 Abholen erkrankter Kleinkinder aus Temesvar (Rumänien)
- 1991 Hilfsflüge (Saudi-Arabien; Dhufai, Albanien; UdSSR; Afrika)
- 1992 Hilfsflüge ('Operation Hoffnung' nach Moskau; Türkei)

linken Hilfsagregat getroffen. Damit war zum erstenmal seit 1945 im Verlaufe von Kriegshandlungen wieder auf deutsche Soldaten geschossen worden.

### Zwischenbilanz

Die Luftbrücke war während ihres Betriebes ein voller Erfolg, gemessen an ihrem Einsatzauftrag. Täglich wurden ca. 200 t Hilfsgüter, Le-

on besonders positiv, erweist sie doch, daß der von den Medien vermittelte Eindruck während des Einsatzes in der Türkei während des Golfkrieges korrekturfähig und -bedürftig ist. Anzumerken ist natürlich, daß die Besatzungen der deutschen Lufttransportverbände seit Jahrzehnten an schwierige Einsätze unter realitätsnahen Bedingungen gewöhnt sind, weil diese bei den unzähligen Hilfsaktionen, an denen die Bundesrepublik beteiligt war, an der Tagesordnung waren, was für die Angehörigen der Jagdbombereinheiten, die in Erhac zumindest teilweise ein fragwürdiges Bild abgaben, wohl so nicht zutrifft.

In Zagreb trat man den deutschen Soldaten anfangs zurückhaltend gegenüber, doch nach einiger Zeit wich diese Haltung einer gelassenen Herzlichkeit, die schließlich soweit führte, daß alle auf dem Flughafen von Sarajewo vertretenen Kontingente und Offiziellen sich bei Problemen an die Luftwaffeneinheit wenden. □