

"Operation Allies Refuge" : die US-Luftbrücke

Autor(en): **Bachmann, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **187 (2021)**

Heft 11

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-976315>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

«Operation Allies Refuge»: Die US-Luftbrücke

Die USA sowie ihre Verbündeten wurden sprichwörtlich auf dem falschen Fuss erwischt, als die Taliban im Eiltempo die Provinzen und Städte eroberten. Der Fall Kabuls am 15. August sowie das daraufhin einsetzende Chaos beherrschten fortan die Schlagzeilen. Quasi aus dem Stand wurde eine Evakuierungsmission aus dem Boden gestampft, die in diesen Ausmassen beispiellos ist und als bisher grösste Luftbrücke der Kategorie «Non Combatant Evacuation» in Erinnerung bleiben wird. Insbesondere das «US Air Mobility Command» leistete anlässlich der Operation «Allies Refuge» Aussergewöhnliches.





Evakuierungen erfolgten rund um die Uhr, während dem Höhepunkt der Luftbrücke hob alle 34 Minuten eine Maschine ab. Bild: media.defense.gov



Thomas Bachmann

Der US-Generalstabschef Mark Milley nahm jüngst kein Blatt vor den Mund, als er vor dem Verteidigungsausschuss des Senats ein «strategisches Versagen» eingestand, da man den raschen Fall Kabuls nicht annähernd habe kommen sehen. Die auf dieses eingestandene Versagen vorausgegangene und zu Beginn überstürzt wirkende Evakuierung diverser Landsleute und Afghanen, liess zu Beginn gar ein «Dünkirchen des 21. Jahrhunderts» befürchten.

Die Bilder, die uns ab dem 15. August aus Kabul erreichten, weckten zudem Erinnerungen an den panikartigen Abzug aus Saigon, als im April 1975 US-Botschaftspersonal in Extremis vor den anrückenden nordvietnamesischen Truppen ausgeflogen werden musste. Aufnahmen überladener Hubschrauber und verzweifelter Menschen flimmerten damals über den Bildschirm und verliehen dem US-Debakel in Vietnam endgültig eine demütigende Note. Solche Bilder würden sich nicht wiederholen, so US-Präsident Joe Biden noch am 8. August. Weder Biden noch seine hochrangigen Berater antizipierten, dass Kabul und die von

ihm so hochgelobte und gut ausgerüstete afghanische Armee den Taliban nicht standhielten und innert Kürze kollabierten. Die regelrechte Implosion der afghanischen Armee brachten die USA in Zugzwang – der bisher mehr oder wenig geordnet verlaufende Rückzug seit dem Abzugsentscheid Mitte April und die schrittweise Übergabe von Basen und Stützpunkten an die afghanischen Verbündeten verkam zur Makulatur.

Nadelöhr Hamid Karzai International Airport

Die Verlegung dreier Bataillone der US-Army und der US-Marines an den Hamid Karzai International Airport in Kabul wurde am 12. August vom Pentagon als Sofortmassnahme angekündigt. Dort sollten diese – nebst schon anwesenden türkischen Einheiten und einigen US Special Forces – dafür sorgen, dass die nun anstehende Evakuierung zehntausender Afghaninnen und Afghanen sowie Staatsbürgern diverser Nationen gesichert und abgewickelt werden konnte. Spätestens jetzt sollte es sich rächen, dass der Militärflughafen Bagram, seines Zei-

chens auch langjähriges Hauptquartier der US-Streitkräfte in Afghanistan, anfangs Juli sprichwörtlich in einer Nacht-und-Nebel-Aktion verlassen und der afghanischen Regierung überlassen worden war; eine Aktion beispielloser Kurzsichtigkeit und Ausdruck

«Spätestens jetzt sollte es sich rächen, dass der Militärflughafen Bagram, sprichwörtlich in einer Nacht-und-Nebel-Aktion verlassen und der afghanischen Regierung überlassen worden war.»

davon, wie falsch die Sicherheitslage sowie die Widerstandsfähigkeit der afghanischen Armee eingeschätzt wurde. Mit den beiden nördlich von Kabul gelegenen Start- und Landebahnen hätte die nun einsetzende

◀ Es herrschten teils chaotische Zustände auf dem Rollfeld, vor allem zu Beginn der Luftbrücke.

Bild: AP Photo/Shekib Rahmani

Luftbrücke um einiges effizienter abgewickelt werden können, als es auf dem Hamid Karzai International Airport schliesslich der Fall war. Zu dieser Erkenntnis kamen auch die Planer im Pentagon. Kurzzeitig wurde gar erwogen, die im italienischen Vicenza stationierte 173. Luftlande-Brigade einzusetzen, um den Flughafen Bagram einzunehmen und für die Dauer der Evakuierungsmission zu halten.

Am 15. August begannen sich die Ereignisse zu überschlagen: US-Botschaftspersonal wurde von der US-Botschaft in Kabul mit Hubschraubern ausgeflogen – ein regelrechter Shuttledienst zwischen Botschaftsgebäude und Flughafen war nun zu beobachten. Ironie der Geschichte: Unter den beteiligten Hubschraubern befanden sich teilweise die exakt gleichen Exemplare des Typs C-46E «Sea Knight» – diesmal eingesetzt vom US-Aussenministerium –, die schon Jahrzehnte zuvor in Saigon für denselben Zweck im Einsatz standen («Operation Frequent Wind»). Die Geschichte scheint sich hin und wieder doch zu wiederholen oder – frei nach Mark Twain – immerhin zu reimen.

Boeing C-17 «Globemaster III» als Rückgrat der Luftbrücke

Obwohl die Bedingungen vor Ort gelinde gesagt suboptimal waren, gewann die Luftbrücke an Momentum. Das anfangs geäusserte Ziel, 5000 Personen pro Tag auszufliegen, konnte zu Beginn allerdings nicht erreicht werden.

Aufsehen erregten einerseits die chaotischen Zustände auf der Rollbahn, die für Opfer unter den fluchtwilligen, verzweifelten Afghanen und zugleich für bizarre Bilder sorgten, andererseits ein rekordverdächtiger Evakuierungsflug einer C-17 am 15. August mit 823 Menschen an Bord. Die Boeing C-17 «Globemaster III», im Jargon der Crews auch «Moose» genannt, entpuppte sich dabei mit einer maximalen Zuladung von 85 Tonnen als unermüdlicher Lastesel, der die Verhältnisse und Temperaturen vor Ort bestens meisterte, zumal die Höhenlage Kabuls mit 1791 Meter über Meer zusätzli-

che Anforderungen an die eingesetzten Maschinen stellte. Phasenweise standen die Hälfte aller 222 verfügbaren C-17 mit ihren Besatzungen im Dauereinsatz, sei es, die Luftbrücke von der Basis Al Udeid in Katar nach Kabul zu unterhalten, oder die evakuierten Personen weiter nach Sigonella auf Sizilien oder nach Ramstein zu befördern. Hier leisteten auch 18 zivile Passagiermaschinen amerikanischer Airlines wertvolle Unterstützung, die am 22. August vom US-Verteidigungsminister Llyod Austin im Rahmen der «Civil Reserve Air Fleet» aufgeboten wurden – überhaupt erst zum Dritten Mal in der Historie dieses Programmes nach 1990/91 und 2003/04.

Die Basis Al Udeid in Katar bildete das Nervenzentrum und die Drehscheibe schlechthin: Einerseits flogen von hier die meisten C-17 und C-130 ihren «Shuttle-Dienst» nach Kabul, andererseits diente die-

ser Stützpunkt den über 50 eingesetzten Tankflugzeugen als Basis. Daneben wurde auch die Prince Sultan Air Base in Saudi-Arabien und die Al Dhafra Air Base in den Vereinigten Arabischen Emiraten genutzt. Die Evakuierungsoperationen gestalteten sich als derart intensiv, dass der Basis in Katar die so unverzichtbaren Energy-Drinks für die Crews ausgingen! Im Schnitt flogen die über 400 aufgebotenen Besatzungsmitglieder der Air Force, der Air National Guard und der Air Force Reserve 12 Einsätze, die gut und gerne 12 bis 24 Stunden dauern konnten. Dass es da mit den Ruhezeiten und Wartungsintervallen nicht weit her war, versteht sich von selbst. Es sei eine «All-Hands-On-Deck-Mission» gewesen, so ein erschöpfter, aber sichtlich zufriedener C-17-Pilot.

Neben der C-17 gaben sich sämtliche gängigen Transportmuster westlicher Staaten ein Stelldichein. So bewiesen beispiels-



◀ Eine Satellitenaufnahme des Hamid Karzai International Airport, mitten im dicht besiedelten Kabul angelegt. Bild: thedrive.com

▼ Unter beengten Verhältnissen und ohne jeglichen Komfort fanden die Evakuierungsflüge statt, bei einer Toilette an Bord. Bild: nypost.com



weise die C-130 Hercules H/J, dass diese noch längst nicht zum alten Eisen gehörten. Diverse Airbus A400M standen auf Seiten der NATO-Partner Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Spanien und der Türkei im Einsatz. Diese flogen teils aus ihren temporären Hubs im benachbarten Usbekistan, Tadschikistan oder Georgien nach Kabul und bewiesen ihre Leistungsfähigkeit erstmals unter solchen Umständen. Die Luftwaffen Indiens, Kanadas, Australiens und Grossbritanniens, setzten ebenfalls die C-17 ein. Daneben kamen auch die Airbus A330 MRTT sowie A310 MRTT der Kanadier und Australier zum Einsatz, nebst wenigen zivilen Mustern.

«Keine einzige Maschine ging bei den Einsätzen verloren, kaum eine Mission musste abgebrochen werden, ein Zeugnis der Professionalität aller Beteiligten.»

Die schwierigen Einsatzbedingungen vor Ort in Kabul manifestierten sich einerseits in der Tatsache, dass die Maschinen schon früh nicht mehr betankt werden konnten, was zu einer regen Präsenz von KC-135 R/T und KC-10-Tankflugzeugen über Afghanistan und dem Golf von Oman führte, andererseits musste die Flugverkehrsleitung von Spezialkräften vor Ort unter improvisierten Umständen übernommen werden. Insgesamt beeindruckend, welches fliegende Arsenal der US-Air Force, US-Navy und der US-Marines über Afghanistan kreiste, stets bereit, Luftnahunterstützung zu leisten. Dies sollte sich glücklicherweise nicht als notwendig erweisen, da die Taliban sich bereit erklärten, bis zum 31. August die Evakuierungsflüge nicht zu behindern – ein Spiessrutenlaufen bis zum Flughafen blieb vielen Afghaninnen und Afghanen trotzdem nicht erspart, oft mit ungewissem Ausgang. Gemäss einer frühen Einschätzung von General Kenneth McKenzie, dem Befehlshaber des für Afghanistan zuständigen US-Central Command, ging die grösste Gefahr von Terroranschlägen des IS aus. Diese Einschätzung sollte sich am 26. August tra-

gischerweise bewahrheiten, als bei einem Selbstmordanschlag vor dem Flughafen in Kabul 13 US-Soldaten und mindestens 110 afghanische Zivilisten ums Leben kamen, was die Hektik der Evakuierung nochmals befeuerte und Präsident Biden in seinem Beschluss bestärkte, bis am 31. August die Operation «Allies Refuge» einzustellen, obwohl die westlichen Verbündeten auf eine Verlängerung der Mission drängten.

Fazit

Als schliesslich am 30. August, kurz vor Mitternacht, mit Generalmajor Chris Donahue, Kommandant der 82. Luftlandedivision, der letzte US-Amerikaner nach beinahe 20 Jahren Krieg den afghanischen Boden verliess, endete eine Luftbrücke, in der seit dem 14. August alleine die USA über 79 000 Menschen ausflogen. Durchschnittlich wurden pro Tag ca. 7500 Zivilisten evakuiert, dies während 16 aufeinanderfolgenden Tagen. Insgesamt gelang es zusammen mit den verbündeten Nationen rund 123 000 Menschen – was in etwa der Bevölkerung der Stadt Lausanne entspricht – zu evakuieren, angesichts der Ausgangslage eine äusserst bemerkenswerte Leistung.

Keine einzige Maschine ging bei den Einsätzen verloren, kaum eine Mission musste abgebrochen werden, ein Zeugnis der Professionalität aller Beteiligten, oder um es mit den Worten vom US-Generalstabschef Mark Milley auszudrücken: «Nothing short of a miracle.» Gemäss General McKenzie konnten sämtliche Angehörigen der US-Streitkräfte ausgeflogen werden. Trotzdem, es bleibt mehr als ein schaler Nachgeschmack bestehen: Mehrere Zehntausend fluchtwillige Afghaninnen und Afghanen konnten letztlich nicht ausgeflogen werden und es bleibt zu hoffen, dass diese auf anderen Wegen Möglichkeiten finden werden, Afghanistan zu verlassen.

Dass eine solche Operation ohne die Unterstützung der USA undurchführbar ist, mussten die europäischen Verbündeten zähneknirschend einmal mehr zur Kenntnis nehmen. Noch vor dem Abflug der letzten US-Maschinen stellten die westlichen Partner ihre Evakuierungsflüge ein. ■



**Oblt aD
Thomas Bachmann**
M.Sc., M.A.
8132 Hinteregg



CYBER OBSERVER

Marc Ruef
Head of Research
scip AG

Ransomware. Ein florierendes Geschäftsmodell der modernen Cyber-Kriminalität. Nach der Infizierung durch die Malware werden die Daten des Opfers verschlüsselt. Zugriff darauf erhält man erst wieder, wenn eine Lösegeldzahlung erfolgt ist. Mittlerweile drohen die Erpresser zusätzlich, dass die Daten veröffentlicht werden, falls die Zahlung ausbleibt; zum Beispiel, weil man das Problem dank eines Backups lösen konnte.

Firmen und Gemeinden in der Schweiz mussten dieses Jahr gleichermassen mit diesem Problem kämpfen. Auch andere Länder sehen sich diesem Risiko ausgesetzt. In den USA hiess es im Juni, dass Ransomware-Zahlungen von der Steuer absetzbar werden könnten. Mittlerweile ist die Biden-Regierung darum bemüht, eine Kehrtwende zu vollziehen. Stattdessen sollen Ransomware-Zahlungen unter Strafe gestellt werden.

Dieser Ansatz gefällt mir. Viele Unternehmen haben das Thema Cyber-Security im Wahn ihrer kapitalistischen Egozentrik sträflich vernachlässigt. Man hat Risiken ignoriert oder ihre Auswirkungen in Kauf genommen. Wenn dann mal was passiert, dann rennt man zu den Medien und heult rum, wie gemein diese hochprofessionellen bösen Ransomware-Gangs doch sind.

Dadurch wird aber in erster Linie von der eigenen Inkompetenz abgelenkt. Das könnte mir grundsätzlich egal sein. Aber es werden von uns bezahlte Ressourcen der Behörden gebunden und es sind unbescholtene Kunden vom Datendiebstahl betroffen.

Ein Unternehmen, das sich eine Ransomware einfängt und nicht mit dieser umgehen kann, hat in der Regel kein Mitleid verdient. Ich gehe auch nicht ins Casino, setze im Roulette meine Altersvorsorge auf Rot und heule nach dem totalen Verlust herum, wie gemein diese Etablissements doch sind. Wer Risiken eingeht, muss mit den Auswirkungen leben können. So einfach ist das.

Klimafreundliche Energie? Finden wir sympathisch. Im Kernkraftwerk Gösgen produzieren wir rund 13 Prozent des Strombedarfs der Schweiz, sicher, zuverlässig und wirtschaftlich. Unser Arbeitsort fasziniert: Hier trifft Technik auf Know-how. Sorgfalt auf Teamgeist. Und Sie auf 550 andere Profis.

Zur Ergänzung unseres Teams im Ressort Sicherung suchen wir einen

Fachingenieur/Projektleiter Sicherungseinrichtungen (m/w)

Was Sie erwartet:

- Führen und Begleiten von Projekten des Bereichs Sicherung
- Koordinieren der Projekte mit den Fachabteilungen und externen Partnern
- Unterstützung des Leiters Sicherung bei Kontakten zu Behörden
- Ausarbeitung von anspruchsvollen Dokumenten für den Bereich Sicherung/Objektschutz
- Unterstützung zugewiesener Projekte als Vertreter der Sicherung

Was Sie auszeichnet:

- Ingenieur FH Fachrichtung Elektrotechnik oder Maschinenbau
- Fachwissen auf dem Gebiet Sicherung/Objektschutz inkl. gute IT-Kenntnisse im Sicherungsbereich erwünscht
- Idealerweise Vorkenntnisse zu Fachthemen wie Zutrittskontrolle, Intrusionsschutz und Alarmmanagement
- Analytisches Denkvermögen
- Hohe Eigenverantwortung, selbstständiges Arbeiten, Durchhaltevermögen und Belastbarkeit
- Hohes Engagement und sicheres Auftreten
- Teamfähigkeit, Vertrauenswürdigkeit und Flexibilität
- Gute schriftliche und mündliche Deutschkenntnisse, Englischkenntnisse von Vorteil

Was wir bieten:

- Sicherer Arbeitsplatz in einem wertschätzenden, spannenden Umfeld
- Förderung von Fachwissen und Kompetenzen
- Überdurchschnittlicher Lohn und attraktive Lohnnebenleistungen
- Ausgezeichnete Pensionskasse mit interessanten Vorsorgelösungen
- Hervorragende Verpflegung im firmeneigenen Personalrestaurant
- Mitarbeiterausflug, Teamevents und andere Veranstaltungen
- Firmeneigene Sport- und Freizeitvereine

Was wollen Sie bewegen? Wir sind gespannt auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen. Auskunft zu Ihrer neuen Stelle gibt Ihnen Herr Rolf Burgherr, Leiter Sicherung, gerne.