

Fundsachen

Ramsteiner Luft-Transport-System mit ausgezeichnet bewertet

Von Monica Mendoza, KAISERSLAUTERN AMERICAN, 16.12.05

Wenn Mitglieder der 86th Operations Support Squadron (OSS, Operations-Unterstützungsschwadron) auf 2005 zurückschauen, erinnern sie sich an ein Jahr, in dem das Tempo sich nie verlangsamte – ein Jahr mit den größten Herausforderungen und den strengsten Prüfungen.

In einem schriftlichen Bericht, der im November herauskam, wurde die Staffel als „äußerst kenntnisreich und engagiert“ bezeichnet. Dem Ramsteiner Luftverkehrs-System wurde bescheinigt, dass es „ausgezeichnete, sichere und schnelle Unterstützungsleistungen für das 86th Airlift Wing und die dazugehörige Fluggemeinde bereitstellt“. In den zwei Jahren seit seiner letzten Überprüfung konnte das 86th OSS eine lange Liste von Defiziten korrigieren und sich die Beurteilung „ausgezeichnet“ verdienen.

„Es wird noch besser, weil die Verrücktheit der Konstruktionsphase langsam aufhört,“ sagte Lt. (Leutnant) Bill Cosens, der Flugfeld-Operations-System-Offizier der 86th OSS.

Im Jahr 2005 hat die Staffel rund 38.000 Flugoperationen nach und von Ramstein aus kontrolliert. Sie arbeitete und trainierte, während um sie herum mehr als 25 Flugfeld-Konstruktions-Projekte abgewickelt wurden. Und in diesem Jahr hat Ramstein auch noch begonnen, die Mehrheit der Lufttransporte der Rhein-Main Air Base zu übernehmen, was eine geschätzte Zunahme von 11 bis 12 Prozent des Flugverkehrs bedeutete.

Mit allen Änderungen – neuen Rampen und einer neuen Start- und Landebahn, einer neuen Ausrüstung für den Instrumentenanflug und neuen Trainingsprozeduren – musste die Staffel Schwierigkeiten höchsten Grades meistern, sagte Senior Master Sgt.

Die Air Base Ramstein ist die Heimat des 86th Airlift Wing (Lufttransport-Geschwaders), zu dem C-130 (Hercules), C-21 (Learjet), C-20 (Gulfstream), C-37 (Gulfstream) und C-40 (Boeing) gehören. Über Ramstein werden auch eine große Anzahl von Transitflügen der US-Air Force in Europa und der NATO abgewickelt.

Ramstein hat die Mehrheit der Lufttransportflüge der Rhein-Main Air Base übernommen, die im Oktober geschlossen wurde. Um das Anwachsen des Luftverkehrs bewältigen zu können, hat Ramstein ein Flugplatzenerweiterungsprogramm im Wert von 420 Millionen US-Dollar gestartet, durch das 4,5 Millionen Quadratfuß (418.500 m²) zusätzliche Betonflächen entstanden sind.

Die 86th Operations Support Squadron überwachte den Ausbau der Ramp 1 (Flugzeug-Betankungsplatz), die Konstruktion der Start- und Landebahn, die Erweiterung der Ramp 5 (Abstellplatz vor dem Fracht-Terminal) und die Konstruktion des neuen Hot Cargo Pad (Ladeplatz für gefährliche Güter).

(Hauptfeldwebel) Guy Rader, ein Flugfeld-Manager. Und genau dann nahmen sich 12 Prüfer die Staffel vor, ließen sich bei ihr nieder und durchstöberten alle Aspekte ihrer Arbeit. Es war die alle zwei Jahre stattfindende Inspektion des Luftverkehrs-Systems, mit der Prüfer die Sicherheit, Qualität und Angemessenheit des Systems untersuchen, das die Ramsteiner Flugoperationen unterstützt.

„Es ist nicht normal für einen Flugplatz, eine derart riesige Änderung seiner Aufgaben zu erleben, wobeigleichzeitig zwei Ereignisse – die Überprüfung und die Eröffnung der neuen (Süd)bahn – zusammen treffen“, sagte Senior Master Sgt. Joe Ryan, der Tower-Chef. „Es war eine große Herausforderung für uns.“ In diesem Jahr kam auch noch ein neuer Staffelkommandeur, und fast der ganze Stab wurde ausgetauscht.

„Es war fast so, als hätten wir bei Null angefangen“, sagte Leutnant Cosens. Aber die Chefs der Einrichtungen hätten sich zusammengerissen, sagte Leutnant Cosens. Durch ausgedehnte Nachprüfungen passten sie ihre Methoden und die Prozeduren dem geforderten Standard an.

„Es ist ein sehr tiefgreifender Prozess. Wir müssen die Standards, die von der Air Force vorgegeben werden, diesem spezifischen Flugfeld anpassen“, sagte Leutnant Cosens.

Eine zusätzliche Herausforderung war die Planung und Eröffnung einer neuen Start- und Landebahn – der ersten Kategorie 3-Bahn der Air Force, auf der die Piloten bei null Sicht landen können. Captain (Hauptmann) Lloyd Dropps, der Staffelkommandeur für Flugfeldoperationen der 86th OSS, sagte, die Staffel habe dabei mit anderen Organisationen zusammengearbeitet, so mit den 435th und 735th Civil Engineering Squadrons (Zivilen Bau-Schwadronen).

„Der Schlüssel lag darin, den außerhalb (der Base) befindlichen Agenturen (und Behörden), mit den wir zusammenarbeiten mussten, den Druck, unter dem wir standen, verständlich zu machen“, sagte Captain Dodds. „Wir mussten eine Menge Puzzleteile zusammenfügen.“

Ein solches Puzzlestück sei das Einpassen diverser Staffeln in eine gemeinsame Schwadron gewesen, sagte Captain Dodds. Die Wetter-Staffel ist die einzige andere Staffel der OSS, die auch inspiziert und in allen Berichten berücksichtigt wurde. Zusätzlich zur Installation neuer Wetterstationen erforderten die neuen Rampen und die Geräte für das neue Instrumenten-Landesystem eine komplette Überarbeitung der Trainingshandbücher und Methoden, der Landkarten und der Flugpläne.

„Das eine Wort, das mir immer wieder einfällt, ist ‚wow‘“, sagte Captain Dropps. „Wir hatten den Bau der neuen (Süd)bahn, den Bau des neuen Hot Cargo Pad und die Beseitigung des alten, die Erweiterung zweier Abstellrampen und die Verlegung und Installation von Geräten zur Kontrolle des Flugverkehrs und der Landung – wow.“ Jetzt sieht die Staffel dem Jahr 2006 entgegen. Wenn alles wie geplant läuft, wird sie das Aufbringen einer neuen Oberfläche auf die Nordbahn beaufsichtigen.

„Wir haben keine Zeit zum Ausruhen“, sagte Tech. Sgt. (Feldwebel) Kevin McGarry, der Verantwortliche für Standardisierung und Bewertung. „Es gibt andauernd Veränderungen. Wir bereiten uns schon auf die nächste Inspektion vor. Wir möchten unseren Nachfolgern ein Weltklasse-Flugfeld hinterlassen.“

(Der Artikel wurde komplett übersetzt. Die Anmerkungen in Klammern wurden vom Übersetzer hinzugefügt.)

Unser Kommentar: Die interessanteste Information enthält der seitliche Kasten. Mit C-21 Learjets und C-20 oder C-37 Gulfstream-Maschinen, wie sie in Ramstein stationiert sind,

pfllegt auch die CIA ihre Geistergefangenen zu transportieren. So wurde – nach einer SPIEGEL-Meldung vom 14.11.05 - der aus Mailand verschleppte Ägypter Abu Omar am 17.02.03 auf der US-Air Base Ramstein aus einem Learjet in ein Gulfstream-Flugzeug umgeladen und nach Kairo geflogen. Der Learjet soll vorher aus Ramstein gekommen sein (s. LP 044/05). Da die Air Base Ramstein künftig zu jeder Tages- und Nachtzeit auch bei null Sicht angefliegen werden kann, sind Folterflüge von Außenstehenden nicht mehr zu beobachten.

Wenn in einem Moorgelände die schwersten Transportflugzeuge der Welt starten und landen sollen, müssen schon einige Kubikmeter Beton versenkt werden – bei dieser Riesenbetonfläche dürften es weit über eine Million Kubikmeter gewesen sein! Der neue Hot Cargo Pad wurde extra für die Verladung gefährlicher Güter (hochexplosive Munition, Flugzeugraketen und konventionelle oder Atombomben) gebaut und liegt weit entfernt von der US-Housing auf der Base aber sehr dicht bei Kindsbach.

Die durch die Schließung der Rhein-Main Air Base zu beobachtende Zunahme des Flugverkehrs dürfte weit größer als die angegebenen 11 bis 12 Prozent sein. Auch die mit 38.000 bezifferte Zahl der Starts und Landungen auf der US-Air Base Ramstein im Jahr 2005 ist sehr wahrscheinlich zu niedrig angegeben, um erboste Anwohner nicht noch mehr zu reizen. Immerhin ergibt auch diese Zahl schon rund 105 Starts und Landungen pro Tag - einschließlich aller Sonn- und Feiertage - und 6 bis 7 pro Stunde, wenn man die angeblich flugfreie Zeit zwischen 10 Uhr abends und 6 Uhr morgens abzieht. Das stundenlange Kreisen einer Hercules schlägt dabei nur mit einem Start und einer Landung zu Buche. Der flächendeckende Lärmteppich der F-16 Übungsflüge und die nächtlichen Power Runs bleiben völlig unberücksichtigt.

Landstuhler Pfleger behandelte die „wirklich bösen Kerle“ während seiner Zeit im Irak

Interview von Steve Mraz, STARS AND STRIPES, Montag, 19.12.05

(Unter der Rubrik „European Spotlight“ veröffentlicht die europäische Ausgabe der o. a. US-Soldatenzeitung Interviews mit interessanten Zeitgenossen. In diesem Fall wurde der 25-jährige Oberleutnant Parker Hahn, Pfleger im Landstuhler US-Hospital, ausgewählt und zunächst über seine sportlichen Aktivitäten befragt. Auf diesen Teil des Gesprächs haben wir verzichtet. Wir beginnen mit den Fragen zu seiner Zeit in Abu Ghraib, als dort die skandalösen Gefangenenfolterungen bekannt wurden.)

Sie haben einige Zeit im Fronteinsatz verbracht. Wo waren Sie von Januar 2004 bis Januar 2005?

Zuerst war ich im Abu Ghraib-Gefängnis. Ich war Teil des 53-Personen-Teams – es waren etwa 53 – die dort die erste Krankenstation zur Behandlung der Gefangenen aufgebaut haben. Ich war dort bis Ende September. Dann wurde ich in das Pfleger-Reise-Programm im Irak einbezogen. Ich kam ins Camp Victory. Ich verbrachte einige Zeit in der internationalen Zone in Bagdad, im Air Force-Hospital, und dann einige Zeit in Mosul.

Wie war das damals in Abu Ghraib, während dieser Kontroverse mit den Fotos usw., mit so viel Aufmerksamkeit, die sich auf die Gefangenen und ihre dortige Behandlung richtete?

Im Februar haben wir mit dem Aufbau in Abu Ghraib angefangen, und die Geschichten kamen, glaube ich, im April auf. Während dieser Zeit wuchs die Häufigkeit der Angriffe. Es wurde schlimm. Wir hatten 120 mehrfach Verwundete und 109 Patienten. Mörsergranaten schlugen in die Gefangenenlager ein. Unsere erste Aufgabe war es, Gefangene zu behandeln. Es war sehr frustrierend, weil jeder Nachrichtenreporter und die VIPs (Abk. für Very Important Person = sehr wichtige Person) aus den verschiedensten Ländern, die durchkamen, nur wissen wollten, was wir mit den misshandelten Gefangenen taten. Wir sagten im-

mer: „Wir haben noch nicht einmal einen misshandelten Gefangenen gesehen, seit wir hier sind. Es gibt keine.“ Ich habe während der ganzen neun Monate, in denen ich da war, keinen gesehen. Es war sehr frustrierend für meine Soldaten, Zeuge all dessen zu werden, und niemand wollte das Gute zur Kenntnis nehmen, das wir taten.

Wie war diese Erfahrung für Sie?

Für mich hat es sich gelohnt, weil ich, wie man sagen könnte, Führer von Terroristenzellen behandelt habe, richtig böse Kerle. Als sie zu uns kamen, hassten sie uns. Sie wollten nichts mit uns zu tun haben. Als wir versuchten, ihre Verbände zu wechseln, fluchten und schrieten sie. Und dann beobachteten wir, wie sie nach Wochen oder Monaten die Seite wechselten. Sie sagten: „Oh, ihr Burschen seid gut. Ihr seid sehr hilfsbereit.“ Sie wollten uns die Namen böser Kerle nennen und sagten: „Ich weiß, wo diese Person lebt. Ich weiß, wo dieses Waffenversteck ist.“

Wie sind Sie innerlich mit der Tatsache umgegangen, dass Sie manchmal den Feind zu behandeln hatten?

Du kannst diese widerstreitenden Gefühle nicht deine Arbeit beeinflussen lassen. Um damit fertig zu werden, habe ich jeden, der durch die Tür kam, als medizinische Herausforderung betrachtet. Sie waren verletzt. Sie waren verwundet. Wir haben uns auf sie zu konzentrieren – unabhängig von der Rasse, wer sie waren, was sie taten.

***Unser Kommentar:** Oberleutnant Parker Hahn ist ein Zeuge dafür, dass Angehörige der US-Streitkräfte in Deutschland und im Irak eingesetzt werden. Auch wenn er keiner Kampftruppe angehört, darf er nach den klaren Aussagen des Artikels 26 unserer Verfassung nicht von deutschem Boden aus in einen Angriffskrieg ziehen und nach der Haager Landkriegsordnung in Landstuhl auch keine Verwundeten behandeln, die anschließend wieder in den Irak geschickt werden.*

Die verharmlosenden Aussagen zu den nachgewiesenen Gefangenenfolterungen in Abu Ghraib liegen auf der gleichen Linie, wie die Lügen seines Präsidenten Bush. Glauben diese Vertuscher und Leugner denn allen Ernstes, dass ihnen noch irgendjemand ihre Lügen abkauft?

Unserer Politiker müssen diese Lügen endlich Lügen nennen und Verstöße gegen unsere Verfassung und unsere Gesetze unterbinden, damit die US-Regierung und ihre Militärs endlich begreifen, dass auch sie an Recht und Gesetz gebunden sind.

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern