

OPERATION ENDURING FREEDOM
Erste Erfahrungen mit dem Einsatzkontingent Marine
von der Planung bis zum Kontingentwechsel am 15. Juli 2002
Flottillenadmiral Gottfried Hoch

Vorbemerkungen

Der Einsatz im Rahmen der OPERATION ENDURING FREEDOM stellt alle Bereiche unserer Marine vor Herausforderungen, die man sich vor Jahresfrist noch nicht hätte vorstellen können. Zum Zeitpunkt zu dem dieser Bericht geschrieben wird, läuft der Einsatz - im Rahmen des Bundestagsmandats terminiert auf ein Jahr - unverändert weiter, die politischen Entscheidungen über eine mögliche Verlängerung und den Umfang der dann erforderlichen deutschen Beteiligung stehen noch aus. Aus diesem Grunde kann dieser Bericht auch nur als erstes vorsichtiges Zwischenergebnis verstanden werden, er ist eher ein „First Impression Report“ des CTG / CTF als ein umfassender Erfahrungsbericht mit dem Anspruch auf endgültige Feststellungen. Gleichwohl sind auch zum jetzigen Zeitpunkt Konstanten und Variablen erkennbar, deren weitere Beobachtung und Bewertung nicht nur für unsere Marine sondern auch für die gesamte Entwicklung der Bundeswehr - Einsätze von Bedeutung sind.

Der nachfolgende Bericht umfasst zeitlich die Planungsphase des „Core Planning Staff“ in der Zerstörerflottille in Wilhelmshaven und die Durchführung des Einsatzes bis zum Kommandowechsel am 15. Juli 2002 (Kommandoübergabe von Flottillenadmiral G. Hoch an Flottillenadmiral W. Kalähne).

1. Rahmenbedingungen, Planung und Ablauf

1.1. Politische Rahmenbedingungen

In Folge der Terroranschläge des 11. September 2001 beschloss der Deutsche Bundestag am 16. November 2001 den Einsatz deutscher Streitkräfte zur Unterstützung der gemeinsamen Reaktion auf terroristische Angriffe gegen die USA auf Grundlage des Artikel 51 der Charta der Vereinten Nationen und des Art. 5 des Nordatlantikvertrags sowie der Resolutionen 1368 (2001) und 1373 (2001) des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen.

Die deutschen See- und Seeluftstreitkräfte sollten bei einer Obergrenze von insgesamt 1800 Soldaten die Operation „Enduring Freedom“ unterstützen. Daneben wurde ein Heereskontingent zur Stabilisierung der Sicherheitslage in Kabul unter UN- Mandat sowie eine ABC-Abwehrkomponente in Kuwait im Rahmen der Vorausstationierung verfügbar gemacht. Der zahlenmäßig größte Anteil war durch das Kontingent der Deutschen Marine zu stellen. Mit dem Begriff OPERATION ENDURING FREEDOM verbindet sich das Gesamtkonzept der koordinierten Vorgehensweise gegen den internationalen Terrorismus in Afghanistan selbst aber auch im Bereich des Indischen Ozeans und seiner Randmeere sowie in bestimmten angrenzenden Küstenländern. Die Operation wird durch USA geführt (USCENTCOM / Tampa bzw. für die maritimen Anteile USNAVCENT / Bahrein). Die unterstützenden / sich beteiligenden Nationen sind in Form einer Koalition zusammengeführt, die über entsprechende Verbindungskommandos in die Planungen eingebunden werden.

Im Verlauf der Vorbereitungs- und Planungsphase erfolgte im Dezember 2001 die nationale Führungsentscheidung hinsichtlich der Aufgabenübertragung auf das Einsatzführungskommando der Bundeswehr. Dieses neue Führungselement befand sich im Rahmen der Umstrukturierung der Bundeswehr im Aufbau, und konnte erst Anfang Januar 2002 die entsprechende Einsatz- bzw. Führungsfähigkeit melden. Für das Einsatzführungskommando der Bundeswehr bedeutete dies die Übernahme von Führungsverantwortung in einem „scharfen Einsatzes“ unmittelbar nach Abschluss

der Aufstellungs- und Aufbauphase sozusagen aus dem Stand heraus. Für den Kommandeur des Marineverbandes führte dies zu der Situation, dass er nach Abschluss der operativen Planungen durch seinen Planungsstab und der Billigung der Planungsergebnisse durch das Flottenkommando während des Transits in das Operationsgebiet am 20. Januar 2002 einen nationalen Unterstellungswechsel durchzuführen hatte. Er war von diesem Zeitpunkt an national (die operative Führung erfolgt durch USNAVCENT /Bahrain) – einschließlich der disziplinarischen Unterstellung des gesamten Verbandes – aus dem Bereich des Flottenkommandos herausgelöst und in jeder Hinsicht dem Einsatzführungskommando der Bundeswehr unterstellt. Dies bedeutete letztlich die Unterstellung unter eine völlig neue Führungsstruktur mit einem in großen Teilen anderen Führungsverständnis.

1.2. Planungsgrundlagen

Am 19. November 2001 zeichneten sich in grundlegenden Zügen die Zusammensetzung des Einsatzkontingentes Marine ab. Unter der Führung des Kommandeurs der Zerstörerflottille als CTG 500.01 sollten drei Fregatten mit eingeschifften Boarding Teams, fünf Schnellboote, fünf Minenabweereinheiten, zwei Tender, ein Versorger und ein Tanker, sowie drei Bréguet Atlantique und drei Sea King mit entsprechender Unterstützungskomponente in den Einsatz gehen. Die Zerstörerflottille stellte den „Core Planning Staff“, der jedoch bereits mit Beginn der Planungsarbeit personell aus allen Flottillen verstärkt wurde, um eine dem Einsatzgruppenkonzept entsprechende breite Kompetenz im Stab verfügbar zu haben. Als Beispiel seien hier genannt der Chef des Stabes (KptzS Besch / A 3 MSFltl) oder der Berater für den S-Boots-Einsatz (FKpt Jopp / S 3 2.SGeschw.)

Im weiteren Verlauf der Planungsphase wurde die Anzahl der tatsächlich eingesetzten Hubschrauber Typ Sea King auf zwei reduziert, die Minenabweereinheiten wurden in eine 10 Tage-Bereitschaft versetzt und auf nur einer Fregatte wurden zwei Bordhubschrauber Sea Lynx MK88 eingeschifft.

Für die logistische Unterstützung des Einsatzverbandes mit Personal und Material, sowie für die SAR-Abdeckung des Verantwortungsgebietes mit Sea King wurde ein entsprechender Abkommstützpunkt gesucht. Als Ergebnis mehrerer Einsätze von Fact Finding Teams im Dezember 2001 wurde am 09. Januar 2002 endgültig entschieden, Djibouti als logistischen Abstützpunkt für die TG 500.01 zu nutzen.

Damit standen für die durchzuführende maritime Operation nachfolgende Fakten fest:

- Gemessen am Operationsziel handelte es sich um einen Beitrag zu einer maritimen Unterstützungsoperation im Rahmen der „Joint Operation Enduring Freedom“. Damit war der Einsatz aus nationaler Sicht ein reiner „Marine-Einsatz“ und kein „Joint Einsatz“ – was im weiteren Verlauf zu häufigen Fehlinterpretationen geführt hat – auch wenn Teile anderer Org-Bereiche (SKB / SAN/ Lw / Heer) dem Kommandeur des Einsatzkontingent Marine unterstellt wurden.
- Das seit Jahren geübte und fortentwickelte „Einsatzgruppen – Konzept“ der Flotte konnte erstmalig in vollem Umfang zum Tragen gebracht werden und war gedankliche Grundlage aller Planungen.
- Das aus NATO-Planungen bekannte und bewährte Führungsprinzip der „Composit Warfare Commanders“ (CWC – Concept) konnte auf Grund der nationalen Führungsentscheidung (Unterstellung unter das EinsFüKdoBw) im Rahmen der nationalen Führung nur eingeschränkt zum Tragen gebracht werden und musste zu entsprechenden Reibungsverlusten führen.
- Teil des nationalen Auftrages beinhaltete die Aufgabe einen „ deutlich sichtbaren nationalen Beitrag“ zur Gesamtoperation zu leisten. Dies beeinflusste sowohl den Gesamtkräfte-Ansatz im Einsatz wie auch die

- Verpflichtung mit entsprechenden deutschen Verbindungskommandos bei allen für die Operation wichtigen Entscheidungsträgern, vertreten zu sein.
- Trotz vielfacher und immer wieder hilfreicher Parallelen zu NATO-Einsätzen, war es für das operative Verständnis besonders wichtig, allen Beteiligten klar zu machen, dass es sich um einen Koalitions-Einsatz handelt. (zu Beginn des Einsatzes: 16 teilnehmende Nationen – darunter 9 „Nicht-NATO-Nationen“)
 - Die Grundlage der operativen Planungen war der Auftrag „Intelligence - Surveillance – Reconnaissance (ISR)“. Mit diesen nur in der englischen Sprache verständlichen Begriffs-Synonyme und dem weitgefassten Operationsziel: „Unterbrechen von terroristischen Verbindungs- und Führungsstrukturen“ handelte es sich um einen komplexen Auftrag, der sowohl Elemente einer weitgefassten „Seeraum-Überwachungsoperation“ als auch einen gezielten Einsatz gegen erkannte terroristische Verbindungen enthielt.
 - Über das Einsatzgebiet selbst, die Strukturen seiner Seeverbindungswege sowie möglicher gezielter Ansatzpunkte gegen terroristische Verbindungen, lagen vor Beginn des Einsatzes nur sehr unzureichende Erkenntnisse vor.
 - Ein wichtiger Planungsfaktor in allen Überlegungen war die Frage der sogenannten „Force Protection“, d.h. der Eigenschutz der Einheiten gegen terroristische Angriffe in einem asymmetrischen Bedrohungsumfeld, d.h. ohne klare Erkenntnisse der Bedrohungsrichtung und des Bedrohungsumfanges.
 - Die Vorbereitungen waren so zu planen, dass zunächst bis zum 15. Dezember 2001 (d.h. innerhalb von 3 Wochen) die Auslaufereitschaft aus den Heimathäfen hergestellt war.

1.3. Ablauf der Operation

Entsprechend der Vorgaben des Flottenkommandos, meldete der Deutsche Marine Einsatzverband am 15. Dezember 2001 Auslaufbereitschaft. Aus übergeordneten politischen / militärpolitischen Gründen wurde der Auslauftermin dann noch zwei Mal verschoben. Die Einheiten blieben in einer hohen Bereitschaftsstufe in den Heimathäfen. Am 2. Januar 2002 liefen dann die Fregatten Emden und Köln zusammen mit Trossschiff Freiburg und Tanker Spessart, sowie den Tendern Donau und Main aus Wilhelmshaven mit dem Ziel Djibouti aus. Die Fregatte Bayern (Flaggschiff), die nach Herauslösung aus ihrem NATO Einsatz (STANAVFORMED) in Toulon die Weihnachtfeiertage verbracht hatte - stieß im Mittelmeer vor Kreta zum Verband. Der Verband erreichte Djibouti am 24. Januar (Fregatte Bayern) bzw. 27. Januar (restlicher Verband) und nahm am 2. Februar seine Überwachungsaufgaben im Verantwortungsgebiet zwischen 18° Grad Nord im Roten Meer und 50° Grad Ost im Golf von Aden auf. COMPHIBRON 3 führte vor der Ostküste Somalias stehend als CTF 150 den Einsatz mit seiner Amphibious Readiness Group (BHR-ARG, bestehend aus USS Bonhomme Richard (Flaggschiff), USS Shreveport und USS Whidbey Island), während der deutsche Verband als TG 150.1 (geführt durch CTG 500.01/CTG 150.1) mit seinen Einheiten im Golf von Aden blieb. Für diesen Zeitraum (bis 26. März) tauschten beide Gruppen je einen Offizier untereinander aus und setzten ihn als Verbindungsoffizier im Stab ein. Das Marineverbindungselement Bahrain (3 StOffz) wurde dem CTG ebenso unterstellt, wie das Marineverbindungselement Djibouti. Mit Tender Main als Plattform begann am 27. Januar in Djibouti der Aufbau der Marine Logistik Basis im Einsatzgebiet (MLBE). Die wesentliche Aufgabe bestand darin, alle logistischen Belange des Verbandes, wie die Nach- und Rückführung von Personal und Material zu koordinieren und durchzuführen. Hinzu kamen u.a. das

Koordinieren und Sicherstellen aller Hafengebriebsleistungen, die landseitige Sanitätsversorgung, sowie Sicherungs- und Bewachungsaufgaben. Der Betrieb der Hubschrauberkomponente (MFG 5 Detachment) und einer landseitigen Fernmeldeeinrichtung, sowie Pressearbeit durch das eigene Presse- und Informationszentrum (PIZ) waren weitere Aufgaben. Das Naval Liaison Team Djibouti, Ansprechpartner für das Militär Djiboutis und des vor Ort befindlichen französischen Befehlshabers, knüpfte Kontakte zu örtlichen Behörden und der Medical Coordinator (MC) koordinierte die landseitige sanitätsdienstliche Versorgung sowie die Zusammenarbeit mit dem französischen Krankenhaus.

Die Anteile des Marinefliegergeschwaders 5 (Sea King) wurden Anfang Februar mit Lufttransport in das Einsatzgebiet verbracht, sowie Teile des Materials zusammen mit den Schnellbooten auf Dockschiffen nach Djibouti nachgeführt. Die Sea King waren am 9. Februar einsatzklar, ab 14. Februar nahmen die Schnellboote ihre Einsatz-Aufgaben wahr. Das MPA-Detachment begann die Verlegung nach Mombasa (Kenia) am 13. März und meldete am 16. März drei Luftfahrzeuge taktisch einsatzklar.

Die Entwicklung der Lage in Afghanistan (unerwarteter größerer Widerstand der Taliban-Kämpfer) führte dazu, dass COMPHIBRON 3 (Amphibious Ready Group) Ende März aus dem Bereich Ostküste Somalias abgezogen werden musste und erste Anfragen hinsichtlich der Übernahme der Verantwortung als CTF 150 an die Deutsche Marine gestellt wurden. Auf Grund der sich auf deutscher Seite verzögernden Entscheidung bzgl. der Übernahme der CTF 150 - Funktion, wurde am 28. März durch COM USNAVCENT der im Golf von Aden operierende COMPHIBRON 4 (Wasp-Amphibious Ready Group, bestehend aus USS Wasp (Flaggschiff), USS Trenton, USS Oakhill) als Interims-CTF 150 eingesetzt. Führten alle Einheiten die Überwachungsaufgaben zunächst gemäß Weisung USNAVCENT nur passiv (Radar, Optisch, ESM) aus, änderte sich dies ab 16. April im gesamten Verantwortungsgebiet mit der Weisung nunmehr die Seeraumüberwachung durch gezieltes „Abfragen (Query)“ der Handelsschiffe zu verstärken.

Nach entsprechender politischer / militärpolitischer Abstimmung auf nationaler und internationaler Ebene wurde ab 5. Mai 2002, 00:01 C Uhr dem Kommandeur des Deutschen Marine Einsatzverbandes / CTG 500.01 zusätzlich die Aufgaben des CTF 150 übertragen. Damit erweiterte sich das Verantwortungsgebiet wesentlich um die an die Ostküste Somalias angrenzenden Seegebiete. Des weiteren wurden die Wasp-ARG und insgesamt 2.500 Marines, sowie im weiteren Verlauf Schiffe anderer Koalitionspartner (die spanischen Fregatten SPS Numancia und SPS Santa Maria / die englische Fregatte HMS Campbeltown / die französische Fregatte FS Lavallee) unterstellt. Aus Sicht der gesamten Operation Enduring Freedom – die regional in drei Bereiche unterteilt ist (Landeinsatz in Afghanistan / Nördliches arabisches Meer – CTF 50 / „Horn of Africa Operation“ – CTF 150) hatte Deutschland damit die Koordinations-Verantwortung für 1/3 der Gesamtoperation übernommen und war so der einzige Koalitionspartner der USA auf dieser Führungsebene.

Im weiteren Verlauf der Operation wurden der EGV Berlin und das Flottendienstboot Alster nachgeführt und erreichten am 11. Mai Djibouti. Im ersten Einsatzzyklus im Golf von Aden (16. bis 26. Mai) traten jedoch aufgrund der vorherrschenden klimatischen Bedingungen (hohe Umgebungstemperaturen/Luftfeuchtigkeit) an Bord Alster erhebliche technische Probleme an Bord auf, so daß der Einsatz letztlich abgebrochen werden mußte, da die Betriebssicherheit nicht mehr zu gewährleisten war und die Lebensbedingungen für die Besatzung nicht mehr hinnehmbar waren.

Die Schnellbootgruppe mit Tender Donau beendete planmäßig ihren Einsatz im am 16. Mai und die Einheiten verlegten auf eigenem Kiel zurück nach Deutschland, wo sie am 15. Juni in ihren Heimathafen Warnemünde einliefen. Der

Einsatzgruppenversorger Berlin ersetzte Trossschiff Freiburg und Tanker Spessart im Verantwortungsgebiet (Übergabe zwischen 11. und 14. Mai), und führte das Marineeinsatzrettungszentrum (MERZ) mit.

Wurden bis zu diesem Zeitpunkt im Verantwortungsgebiet nur ISR (Intelligence, Surveillance, Reconnaissance)-Aufgaben durchgeführt, so änderte sich dies am 16. Juni mit den ersten im Rahmen der Suche nach einer bestimmten Dhow durchgeführten Boarding- Einsätzen.

Die Ablösung der Fregatten begann mit dem Wechsel von Fregatte Bayern auf Fregatte Karlsruhe (20./ 21. Juni). Fregatte Bremen löste Fregatte Köln (24./ 25. Juni) ab und Fregatte Emden begann ihren Rücktransit am 1. Juli. Fregatte Brandenburg erreichte Djibouti am 7. Juli und nahm in ihrer Funktion als neues Flaggschiff des CTG 500.01 / CTF 150 den zwischenzeitlich auf Fregatte Karlsruhe eingeschifften Stab auf.

Tender Mosel ersetzte Tender Main als Plattform der Marine Logistik Basis im Einsatzgebiet (Übergabe vom 20. bis 25. Juni).

Nach Abschluß des Flaggschiffwechsels erfolgte am 15. Juli der Wechsel des CTG / CTF und des Chef des Stabes. Die nationalen Kommando – Übergabe von FAdm Hoch an FAdm Kalähne wurde in Djibouti durch den Befehlshaber des Einsatzkühnungskommando GenLt Riechmann durchgeführt, die internationale Bedeutung des deutschen Beitrages wurde durch den aus Bahrein angereisten COMUSNAVCENT VAdm Keating unterstrichen, die beteiligten Koalitionsmarinen waren durch ihre Kommandanten sowie die nationalen Verbindungsoffiziere bei USNAVCENT vertreten.

2. Erzieltes Zwischenergebnis

Im Rahmen einer langfristig angelegten Operation können nach 6 Monaten Einsatz noch keine abschließenden Ergebnisse im eigentlichen Sinn des Wortes vorgelegt werden.

Gleichwohl erscheint es erforderlich das bisher erreichte auf dem Wege zum Operationsziel darzustellen, zu bewerten und damit die Frage zu beantworten, ob man sich noch auf dem Wege der ursprünglichen Planung befindet und die Auftragsdurchführung richtig

interpretiert wurde. Dies erscheint in einer komplexen und wenig strukturierten Aufgabenstellung in dem sich das Einsatzkontingent Marine zu beweisen hat besonders wichtig.

2.1.Flexibilität

Wie bereits während des Golf Krieges beim Einsatz des Minenabwehrverbandes Südflanke oder bei der OPERATION SOUTHERN CROSS zur Evakuierung des deutschen Heereskontingentes aus Mogadischu hat sich auch dieses Mal während der Vorbereitung zur Operation Enduring Freedom bewiesen, dass die Marine in der Lage ist „aus dem Stand heraus“ einen Einsatzverband innerhalb von knapp vier Wochen auszurüsten und vorzubereiten. Dieses ist auch deshalb besonders hervorzuheben, da die Freigabe der erforderlichen Haushaltsmittel wirklich erst im letzten Moment erfolgt ist und aus dieser Sicht die Rahmenbedingungen alles andere als günstig waren. Dieser Erfolg ist als Leistung aller Bereiche der Marine zu werten und hier sind vor allem auch der Rüstungsbereich des Marineamtes und das Marinearsenal als Leistungsträger zu nennen. Planmäßig wurde zwischen dem 19. November und dem 15. Dezember 2001 die Auslauf- und Einsatzbereitschaft des größten Marinekontingentes hergestellt, das nach dem zweiten Weltkrieg je zum Einsatz aufgerufen worden ist. Bei winterlichen Wetterbedingungen und zu einem Zeitpunkt zu dem die endgültige politische Entscheidung über den Abstützpunkt Djibouti noch nicht getroffen war, konnte der Transit und die Verlegung pünktlich und planmäßig in

das Einsatzgebiet durchgeführt werden. Damit war sichergestellt, dass ohne Auswirkungen auf die mittelfristige Einsatzfähigkeit des Verbandes alle Einsatzoptionen mit größtmöglicher Flexibilität den politischen Auftraggebern verfügbar gemacht werden konnten.

2.2. Kompetenz im Einsatzgebiet

Die geringen verfügbaren Informationen über die gesamte Struktur und den Seeverkehr im Einsatzgebiet – insbesondere die lokalen Seeverbindungswege zwischen der arabischen Halbinsel und der Nordküste Somalias - machten es erforderlich zunächst einmal eine umfassende Bestandsaufnahme zu machen, die letztendlich auch den Kern des Aufklärungsauftrags (ISR) darstellte. In einer akribischen katasterähnlichen Aufnahme aller Fakten und Faktoren unterstützt durch eine weitgehend durch den N 2 –Offizier im CTG-Stab entwickelten Datenbank ist es so nach etwa 4 Monaten intensivem Einsatz gelungen, eine Gebietskompetenz für den Bereich des südlichen Roten Meeres und des Golf von Aden aufzubauen, die sowohl bei dem US- Stab in Bahrein als auch bei den beteiligten Koalitionsmarinen entsprechende Beachtung und Anerkennung fand. Diese Basis wurde im weiteren Verlauf verfeinert und verbessert, und ermöglichte danach das, was in der etwas reißerischen Sprache der Journalisten dann später als „Maritime Rasterfahndung“ bezeichnet wurde. Diese sowohl von Seiten USNAVCENT als auch von den beteiligten Koalitionsmarinen anerkannte fachliche Kompetenz im zugewiesenen Operationsgebiet in Verbindung mit einem bemerkenswerten deutschen Kräfteansatz (berechnet nach „Flaggenstöcken“ verstärkte das Anfangskontingent des Deutschen Marine Einsatzverbandes die Koalitionstreitkräfte um 12 Einheiten oder immerhin um 14 %), zeigte entsprechende Wirkung und war letztendlich mit ein Grund dafür, dass die Bundesrepublik Deutschland durch die USA im weiteren Verlauf gebeten wurde, die gesamte Führungsverantwortung für die Teiloperation „Horn of Africa“ zu übernehmen. Das als nationaler Auftrag gesetzte Ziele eines „sichtbaren deutschen Beitrages“ war damit erreicht, die deutsche Mitsprache und Einflussmöglichkeit gegenüber den USA aber auch innerhalb der Koalition wurde erweitert und ermöglicht den Zugang/Mitarbeit bei der strategischen Weiterentwicklung der Operation. Wenn man dazu hin weitere Facetten der Entwicklung betrachtet (z.B. mit Übernahme der deutschen Führung unterstellte Frankreich kontinuierlich eine Fregatte in den Verband des CTF 150), so kann sich das militärpolitisch erreichte Zwischenziel des Einsatzes sehen lassen.

2.3. Stabilitätswachstum

Eine systematische und intensive Seeraumüberwachungs – Operation, wie sie nun seit mehr als 6 Monaten durch die Kräfte der Koalitionsmarinen unter massgeblicher Mitwirkung der deutschen Einheiten mit Schwerpunkt südliches Rotes Meer / Golf von Aden betrieben wird, bleibt nicht ohne Auswirkung auf die gesamte Region. Da es sich bei dem Operationsgebiet einschließlich der angrenzenden Küstenstaaten vor Beginn des Einsatzes weitgehend um eine völlig „ungeordnete“ und fast als „rechtsfreier Raum“ zu bezeichnende Region gehandelt hat, ist die Wirkung der plötzlich auftauchenden Kriegsschiffe der Koalitionsmarinen um so stärker. Ob Seenotfälle, Piraterie oder auch nur die Fälle völliger Hilflosigkeit der Anrainer im Rahmen ihrer internationalen Verantwortung als Küstenstaat um die sich bis dato niemand gekümmert hat, wird nun als Nebeneffekt des Überwachungsauftrag durch die Einheiten der Koalitionsmarinen mit wahrgenommen. Die Tatsache dass es plötzlich „Ansprechpartner“ gibt, die auf Notrufe reagieren, die obscure Aktivitäten auf See beobachten und dokumentieren und die letztlich auch gezielte Nachforschungen anstellen und den zivilen Schiffsverkehr „abfragen“, bewirkt einen

Stabilitätswachstum in der Region, der sich „herumspricht“ d.h. zwangsläufig von allen „Akteuren“ wahrgenommen wird und so auch zweifellos dazu führen wird, terroristische Aktivitäten zu behindern oder zu erschweren. Damit wird aber genau das eigentliche Operationsziel der Operation Enduring Freedom verfolgt. Dies ist ein sehr langwieriger Prozess und die Wirkung lässt sich nur selten in spektakulären Zahlen dokumentieren, letztlich wird aber genau das gleiche damit erzielt, was im Rahmen der Kriseneinsätze auf den Balkan oder in Afghanistan selbst durch Patrouillen unserer Heereskameraden in Kabul, Prizren oder Sarajewo bezweckt wird.

2.4. Einzelereignisse

Die Beschreibung von Einzelereignissen soll im nachfolgenden nur exemplarisch erfolgen und als Skizze für die Einsatzformen dienen, die von den Besatzungen abgefordert werden und sich teilweise auch erst im Lauf des Einsatzes entwickelt haben. Diese Beschreibung darf allerdings nicht die Maßstäbe verschieben, denn der überwiegende Teil des Einsatzes ist – wie bei allen Seeraum-Überwachungsaktionen – eine anstrengende, wenig abwechslungsreiche und absolut unspektakuläre systematische Aufklärungsarbeit.

Geleitschutz (Escort) - Einsatz im Bab-el-Mandeb:

Die Meerenge des Bab-el-Mandeb, die zu den meist befahrensten Schifffahrtsrouten der internationalen Handelsschifffahrt zählt, gilt hinsichtlich der Gefährdung durch mögliche terroristische Angriffe in Form von „Speedboat-Attacken“ als besonders neuralgischer Punkt. Ausgehend von der Bedrohungsanalyse des COMUSNAVCENT wurden für die Passagen aller wichtigen militärischen Transporte (sogenannte „High valuable targets –HVU´s“) der Koalitionsmarinen durch das Bab-el-Mandeb ein militärischer Geleitschutz / Sicherung gefordert. Mit durchschnittlich 1 – 2 Passagen pro Woche führte dies bereits zu einer „Grundauslastung“ des Verbandes in der ca. 80 sm langen Meerenge zwischen den Hanisch Inseln im Roten Meer und dem Golf von Aden.

Beschuß Fregatte „Emden“

Anfang April 2002 wurde Fregatte „Emden“ bei der Annäherung an zwei verdächtig wirkende kleine Küstenfrachter, die längsseitsliegend knapp außerhalb der somalischen Hoheitsgewässer trieben, plötzlich und ohne erkennbaren Anlass auf große Entfernung mit Handfeuerwaffen beschossen. Durch umsichtiges Verhalten der Schiffsführung konnte sowohl eine Gefährdung der Besatzung als auch eine Eskalation im Grenzbereich der somalischen Hoheitsgewässer vermieden werden. Neben vielen Einzelheiten, die im weiteren umfassend untersucht wurden, zeigt dieser Vorfall überdeutlich, dass selbst ein auf zunächst passive Beobachtung abgestellter Einsatz jederzeit eskalieren kann und der Begriff „asymmetrische Bedrohung“ tatsächlich in diesem Einsatzgebiet existent ist.

Hilfe in Seenotfällen

Die intensiven Einsätze im Golf von Aden führen zwangsläufig dazu, dass der Verband mit allen auftretenden Seenotfällen konfrontiert wird zumal die Küstenstaaten dafür keinerlei Vorsorge getroffen haben. Von der kleinen Dhow, die mit defektem Antriebsmotor und ohne Funkanlage über mehr als zwei Wochen im Golf von Aden trieb bis zu deutschen Seglern, die auf „Weltumsegelungstour“ mit ihrer Yacht zunächst in Seenot gerieten und sich dann noch von Piraten bedroht fühlten oder der ärztlichen Hilfeleistung auf Handelsschiffen hat der Verband so ziemlich alle Formen der Unterstützung geleistet. Auch dies ist nicht der originäre Einsatzauftrag, in seiner Außenwirkung trägt er aber durchaus zur Stabilisierung einer Region bei.

Motorschiff „Breeze“

Mit dem Fall des MV „Breeze“ Anfang Juni wurde ein anderer Problembereich der Region überdeutlich vor Augen geführt. Es handelte sich um ein sogenanntes „Boat-

People Schiff“, das mit 170 Flüchtlingen aus Sri Lanka angeblich auf dem Weg nach Sizilien war. Nach einer mehr als 6-wöchigen Seefahrt über den Indischen Ozean zur Monsunzeit waren die Flüchtlinge am Ende ihrer Kräfte, Kraftstoff und Verpflegung gingen zur Neige. Hier bestand die besondere Herausforderung, die selbstverständliche humanitäre Hilfe zu leisten, ohne in die verpflichtende Situation der Asylgewährung zu kommen. Als Nebeneffekt von direkten Verhandlungen des CTG mit dem Generalstab und der Marineführung des Jemen in Sanaa wenige Wochen vorher, konnten diese Ansprechstellen dazu genutzt werden, um für das MV „Breeze“ eine Genehmigung zum Einlaufen in einen jemenitischen Hafen zu erhalten. Mit intensiver 3-tägiger Unterstützung der Fregatte „Emden“ endet dieser Fall dann vorläufig mit dem Einlaufen des Flüchtlingschiffes in Al Mukallah/Jemen. Die Tatsache, dass MV „Breeze“ 3 Wochen später im Roten Meer gemeldet wurde, zeigt nicht nur, dass die „Boat People“ es mit dem Ziel Sizilien offensichtlich noch immer Ernst meinten, sondern auch, wie unmittelbar scheinbar weit entfernte Probleme auch zu Problemen Europas werden können.

Piratenfall „Pangia Tinou“

Von den insgesamt vier Vorfällen die unter das Stichwort Piraterie fallen, die der Verbandsführung zur Kenntnis kamen und in denen zu mindest mittelbare Hilfe geleistet werden konnte, war der Fall des 20.000 to zyprischen Frachters „Panagia Tinou“ Mitte Juni 2002 der wohl spektakulärste Vorfall. Hier gelang es in einer fast zwei Wochen dauernden Verhandlung zwischen Reederei, Versicherung, Bürgen und den Erpressern unter Beteiligung des CTG-Stabes, das Schiff – ohne Verluste unter der Besatzung, allerdings nach Zahlung einer erheblichen Lösegeldsumme - frei zu bekommen. Es wird sicherlich auf Verständnis stoßen, wenn hier nun nicht alle Details des Gesamtablaufes geschildert werden können. Es bleibt jedoch festzuhalten – und dies wurde u.a. in entsprechenden Dankschreiben der Reederei sowie der internationalen Piraterie-Behörde bestätigt – dass ohne das Eingreifen des internationalen Flottenverbandes und die geschickte unmittelbare Unterstützung durch die Fregatte „Bremen“ der Fall nicht so glimpflich ausgegangen wäre. Ergänzend und vor dem Hintergrund der Berichterstattung über den zwischenzeitlich Mitte August gemeldeten nächsten Piratenfall im gleichen Seegebiet gilt es festzustellen: Direkte Angriffe der Piraten erfolgen nur dann, wenn sich Handelsschiffe – meist mit technischen Problemen - in den unmittelbar gefährdeten Seegebieten ausserhalb der großen Schifffahrtslinien aufhalten. Sind die Piraten erst einmal an Bord, sind die Probleme mit einer Geiselnahme in einer Bank an Land durchaus vergleichbar. Es geht also nicht darum, dass die Piraten unter den Augen des internationalen Flottenverbandes Überfälle auf Handelsschiffe durchführen können, vielmehr wurde in den beiden spektakulären Fällen die Marine erst informiert, als es schon zu spät war. Von daher wird es also darauf ankommen, zukünftig im Wege der Prävention – bis hin zu einer Art „Naval Control of Shipping“ Organisation als Angebot an die internationale Handelsschiffahrt entsprechende Vorsorge zu betreiben.

Boarding-Operationen

Die im Rahmen des originären Auftrages „Maritime Interdiction“ Anfang Juli gezielt durchgeführten drei Boardingoperation auf Dhow's (geboardet durch die Fregatten „Emden“ und „Köln“ sowie die spanische Fregatte „Victoria“), die sich auf dem Wege vom Jemen nach Somalia befanden verliefen problemlos und zeigten, dass die bisher durchgeführten Übungen und Vorbereitungen richtig waren. Sie zeigten aber vor allem auch, wie schwierig das Absetzen des Boarding Teams im „Fast Roping Verfahren“ aus einem Hubschrauber auf einer solche kleinen, dem Seegang völlig ausgesetzten Einheit ist. In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass sich die Auftragslage in Bezug auf Boarding nicht mit den bekannten Szenarien aus der „

Operation Sharp Guard“ (Embargo-Operation in der Adria zwischen 1992 und 1996) vergleichen lässt. Galt es in der Adria ein entsprechendes UN-Embargo durchzusetzen, mit der Folge, dass alle Handelsschiffe mit entsprechenden Zielhäfen zu untersuchen waren, so geht es hier um eine gezielte Suche im Rahmen der Terrorismusbekämpfung, die entsprechende Informationen und gezielte Erkenntnisse voraussetzt, um ein Boarding durchzuführen und zu rechtfertigen.

3. Herausforderungen und Erfahrungen

Wie bereits dargestellt ist der Einsatzzeitraum von 6 Monaten nicht ausreichend, um eine umfassende Zusammenstellung an Erfahrungen und daraus zu ziehenden Folgerungen vorlegen zu können. Im nachfolgenden sollen deshalb Kernbereiche und Begriffe aus der bisherigen Gesamtoperation herausgegriffen werden, um den Sachstand der gegenwärtigen Diskussion und die sich weiterentwickelnde kritischen Begleitung des Operationsablaufes zu skizzieren.

3.1. Nationale Führungsstruktur

Mit Eintritt des Verbandes in den Golf von Suez wechselte am 20. Januar 2002 das Unterstellungsverhältnis vom Flottenkommando zum Einsatzführungskommando der Bundeswehr (EinsFüKdoBw). Dieses übernahm seine Führungsfunktion zügig und umfassend und war bemüht, den Verband in allen Belangen zu unterstützen. Dabei war allerdings im Verband häufig nicht nachvollziehbar, welche externen Stellen durch das EinsFüKdoBw mit einbezogen werden mussten, um die notwendige maritime Expertise zur Entscheidungsfindung heranzuziehen. Dieses „outsourcen“ von Führungsentscheidungen führte zwangsläufig zu entsprechenden Rückfragen von den Stellen, deren Fachkompetenz in die Entscheidungsvorbereitung mit einbezogen werden musste. Im Ergebnis führte dies letztendlich zu einem erhöhten Kommunikations- und Koordinationsbedarf über mehrere Führungsebenen hinweg einschließlich laufender Informationsverpflichtungen an Bereiche die außerhalb der unmittelbaren Führungshierarchie lagen. Darüber hinaus stellte sich die Führung jedoch für einen Einsatzverband der Marine auch stark administrativ belastet dar und führte den kleinen Stab des CTG gelegentlich an die Grenze des Leistbaren. Die täglichen Weisungen befassten sich zum größten Teil nur mit administrativen Aufträgen und Anfragen, die mit der operativen Führung des Verbandes nicht in Verbindung zu bringen waren, jedoch die Arbeitskraft des Stabes bei der Umsetzung stark belasteten. Es entstand dabei der Eindruck, dass die Möglichkeiten eines ortsfesten Heeresstabes mit voll vernetzter IT- und Fm-Anbindung zum Mass der formalen Forderungen gemacht wurde. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Diskussion kann deshalb aus Sicht eines unterstellten Kommandeurs – und dies muss dabei besonders betont werden - festgestellt werden:

- Die neue nationale Führungsstruktur ist machbar, sie ist im Vergleich zum bisherigen (und hier beziehe ich persönliche Erfahrungen als Kommandeur des Marineverbandes Somalia 1994 sowie COMSTANAVFORLANT 1998/99 bewußt mit ein) erheblich aufwendiger und erfordert einen ungleich höheren Koordinationsaufwand.
- Die Führungsstruktur bricht mit den bisher bewährten Konzepten mit denen international eingesetzte Einheiten der Deutschen Marine in den letzten 35 Jahren geführt wurden.
- Die Abarbeitung der überdimensionierten nationalen Informationsverpflichtungen im Rahmen eines internationalen Einsatz führt einen eingeschifften (auf Grund der Unterbringungskapazität an Bord nicht beliebig vergrößerbaren) Marinestab an die Grenzen. Sollte dieser Stab zukünftig stärker international besetzt werden, wird es nicht mehr machbar

sein, den sehr spezifischen nationalen Informationsverpflichtungen nachzukommen.

- Die nationale Führungsstruktur entspricht nicht der internationalen Führungsstruktur der OPERATION ENDURING FREEDOM, in der klar mit eigenständigen „Component Commanders“ nach dem CWC – Concept geführt wird.

3.2. Internationale Führungsstruktur

Die internationale Führungsstruktur ist geprägt durch die eindeutige „lead – function“ der USA und die Tatsache, dass es sich um einen Koalitionseinsatz ausserhalb aller NATO- Strukturen handelt. US – CENTCOM in Tampa zeichnet verantwortliche für den strategischen Ansatz der Gesamtoperation, während der maritime Anteil durch den sogenannten „Commander Joint Forces Maritime Component Command (CJFMCC)“ aus Bahrein geführt wurde, der in Person des VAdm USN Keating in Personalunion zugleich als COMUSNAVCENT die regionale Zuständigkeit für Marineeinsätze in der CENTCOM Area hatte, gleichzeitig als Befehlshaber der 5. US Flotte (COM 5th Fleet) der wesentliche „Force Provider“ ist und damit über die Masse der maritimen Einsatzkräfte direkt verfügen konnte. Diese zunächst etwas kompliziert erscheinende Organisationsform entspricht der typischen US – Führungsstruktur und bewährt sich durch die direkten Zugriffsmöglichkeiten des Oberbefehlshabers auf alle in der Region eingesetzten Kräfte. Die beteiligten Nationen vertreten ihre Interessen durch eigenen Verbindungskommandos, die zunächst als reine Verbindungselemente außerhalb des Führungsstabes angesiedelt waren. Im Fortgang der Operation und auch unter den wachsenden Forderungen der Nationen nach stärkerer Beteiligung wurden und werden diese internationalen Verbindungselemente immer stärker in den eigentlichen Führungsstab des COMUSNAVCENT / CJFMCC integriert. Als erste Erfahrungen kann daher festgehalten werden:

- Die internationale Führung ist „US- Pazifik“ (5. US – „Pazifik“-Flotte) geprägt. In Verbindung mit den Nicht – NATO Koalitionspartnern finden NATO Führungsverfahren keine Anwendung. Bewährte Selbstverständlichkeiten einer NATO- strukturierten Führung können nicht erwartet werden. Ein erheblicher Lernprozeß auf beiden Seiten ist erforderlich.
- Der Funktion der nationalen Verbindungskommandos kommt weit größere Bedeutung zu, als dies aus dem Begriff und unserer bisherigen Erfahrungen abgeleitet werden kann. Ohne die hervorragende Arbeit des deutschen Verbindungskommandos in Bahrein, wäre weder der Einsatz der Deutschen Marine so erfolgreich angelaufen noch wäre es zu dem Angebot der Übernahme einer „CTF-Function“ gekommen.
- Der durch USCENTCOM (General Franks) in Tampa geführte startegische Ansatz der Operation geht von den Landoperationen in Afghanistan aus, denen die übrigen Operationsanteile (als sogenannte „supporting commanders“) nachgeordnet werden. Lageveränderung in Afghanistan selbst wirkten sich direkt und unmittelbar auf die maritimen Operationen und die Kräftezuordnung aus.

3.3. Internationale Zusammenarbeit

Die internationale Zusammenarbeit ist auf allen Ebenen sehr gut, sachbezogen und wurde im Zuständigkeitsbereich des CTF 150 auch dadurch erleichtert, dass ausschließlich NATO – Marinen zum Einsatz kamen. Von daher konnte in der unmittelbaren Zusammenarbeit auf bewährte und allseits bekannte Verfahren der „Standing Naval Forces“ zurückgegriffen werden. Dennoch bestanden auch hier die beteiligten Nationen auf dem Recht ihre Einheiten nach nationalen Interessen und Gesichtspunkten einzusetzen. Dieses sogenannte „National Tasking“ wirkte sich besonders in Form unterschiedlicher Verfügbarkeiten (Hafenesuchprogramme / nationale Einsätze im Einsatzgebiet etc.) der Einheiten aus, was zu einem erheblichen zusätzlichen Koordinationsaufwand führte und letztlich im Golf von Aden nur die Einheiten der Deutschen Marine für den CTF 150 permanent und ohne Einschränkungen zu Verfügung standen. Einen ebenfalls nicht zu vernachlässigender

Unterstützungs-Beitrag in der internationalen Zusammenarbeit wurde durch die logistische Organisation der Deutschen Marine geleistet, die – im Rahmen freier Kapazitäten – auch allen anderen beteiligten Nationen verfügbar gemacht wurde. Durch die in Djibouti stationierten französischen Streitkräfte wurden zunehmend Übungsmöglichkeiten – insbesondere Zieldarstellung für Luftabwehrübungen aber auch gelegentlich Ziele zur Ujagd zur Verfügung gestellt. Dies waren wichtige Elemente, um die Einsatzfähigkeit der Einheiten in einem gewissen Maß auch in den Bereichen zu erhalten, die durch den unmittelbaren täglichen Einsatz nicht gefordert waren. Als Ziel einer weiteren Intensivierung der Zusammenarbeit sollte daher angestrebt werden:

- Stärkere Koordination des „National Tasking“ in Form von Planungsvorgaben der Nationen und eine gewisse „Veto-Funktion“ des CTF 150, um eine ausgeglichene Belastung der einzelnen Einheiten ermöglichen zu können.
- Konkrete Absprachen und stärkere Koordination im Rahmen der internationalen Logistik.
- Stärkere internationale Koordination eines „Einsatz-Übungsprogramms“ – und dabei insbesondere die Verfügbarkeit von Zieldarstellungsmitteln und Übungspartnern.

3.4. Führungsfähigkeit

Die Führungsfähigkeit des Kontingentführers war im wesentlichen gegeben, solange er mit seinem Stab sich auf die Technologie einer Fregatte F 123 abstützen konnte. Einschränkungen gab es während der Phasen, in denen keine der beiden Fregatten der Klasse 123 (Fregatte Bayern / Fregatte Brandenburg) mit entsprechenden Fernmeldemitteln als Führungsplattform zur Verfügung stand. Mit dieser ausgesprochen positiven Feststellung, dass damit eine ausreichende Kompatibilität zu den sich wesentlich schneller entwickelnden US-Führungs- Informationssysteme möglich war müssen aber die grundsätzlichen Rahmenbedingungen verdeutlicht werden, unter denen es nur möglich ist hier den Anschluss zu halten bzw. bei deren Nichtbeachtung es zu entscheidenden Einschränkungen kam:

- Die Einführung bzw. die Nachrüstung der Fregatten F 123 mit „state of the art“ Führungs- und Informationstechnologie bedarf einer koordinierten Planung in der technische Verwirklichung, Testphase und Bedienerausbildung Hand in Hand vor dem Einsatz erfolgen müssen. Wegen zu später Freigabe von Haushaltsmitteln erfolgte eine „last minute“ Einrüstung der beiden Führerschiffe mit einem Lösungsansatz „muddling through“ der zu nervenaufreibenden Anfangsproblemen geführt hat.
- Spätestens mit Beginn des Einsatzes des zweiten Kontingentes zeigt sich das Erfordernis einer koordinierten Regelausbildung zur Bereitstellung ausreichend ausgebildeten Bedienerpersonals. Nur so wird es möglich sein eine ausreichende Standfestigkeit der Systeme zu gewährleisten und von dem sich ständig wiederholenden Einsatz der wenigen Spezialisten weg zu kommen.
- Alle Führungs- und Informationssysteme sind nur brauchbar, wenn die entsprechenden Satellitenverbindungen zur Verfügung stehen. Dies ist nicht nur ein Problem der Marine sondern bedarf dringend einer Bundeswehrgemeinsamen Lösung.
- Eine Nachrüstung der Fregatten F 122 mit einer SHF – Satcom Anlage mit Multiplexer – Technologie ist die unabdingbare Forderung, um mit diesen nach 20 Jahren Einsatz noch immer ausgesprochen leistungsfähigen Schiffen in einem Verband Rückfall-Optionen zur Verfügung zu haben und die Einheiten

ausreichend an die bereits verfügbare Führungs- und Informationstechnologie anbinden zu können.

3.5.Schnellboot-Einsatz

Der Einsatz der Schnellboote war von viel falscher und kontraproduktiver Berichterstattung belastet. Es muß deshalb hier eindeutig zunächst klargestellt werden, dass der Einsatz vom Beginn bis zum Ende planmäßig verlief, die Boote und ihre Besatzungen unter den besonderen Bedingungen des Einsatzgebietes (u.a. Meerenge Bab-el-Mandeb / räumliche Nähe zur Operationsbasis Djibouti) hervorragende Leistungen erbracht haben, die wesentlich zu den Anfangserfolgen der Operation und damit zur „visibility“ des Deutschen Einsatzes beigetragen haben. Es ist nicht richtig, dass die Boote aus Gründen der „klimatischen Belastungen“ hätten zurück gezogen werden müssen. Vielmehr wurden sie unter Einbeziehung der Zeit für den Rücktransit auf eigenem Kiel so aus der Operation herausgelöst, dass sie die geplante Gesamteinsatzzeit von 6 Monaten nicht überschritten. Diese Feststellung soll die Leistungen der Besatzungen auf den Booten im Einsatz unter den extremen klimatischen Bedingungen nicht relativieren. Sie waren allerdings auch nur möglich, weil durch eine geschickte Einsatzsteuerung des Geschwaderkommandeurs mit einem rotierenden Einsatz die entsprechenden Erholungsphasen (in klimatisierten Wohnbereichen) gewährleistet wurden, um die Einsatzbereitschaft durchgehend auf hohem Niveau zu halten. Über den gesamten Einsatzzeitraum war es mit den 5 Booten möglich die Überwachungspositionen ohne einen einzigen Ausfall zu besetzen. Neben dem Leistungswillen der Besatzungen darf dabei auch nicht die hervorragende Unterstützung der SUG vergessen werden, die schwierigste Reparaturen sozusagen „über Nacht“ jeweils so durchführte, dass die Einsatzboote immer zu den geforderten Termin klar waren. Es bleibt festzuhalten:

- In einer Seeraum- Überwachungs-Operation in der es darum geht, „Fläche“ abzudecken, zählen die „Flaggenstöcke“ bereits aus dieser sehr einfachen Betrachtungsweise, haben die 5 Schnellboote dem Verband einen entscheidendes zusätzliches Aktionselement gebracht.
- Die speziellen Bedingungen des Einsatzgebietes in und vor dem Bab-el-Mandeb sind bestens geeignet für Schnellboots-Einsätze bzw. Bootseinsätze ganz allgemein, d.h. auch die SM-Boote würden hier erfolgreich operieren können und sogar noch ein zusätzliches Fähigkeitsprofil (Minenabwehrfähigkeit) einbringen, über das die Koalitionsmarinen insgesamt nur sehr begrenzt und im Golf von Aden überhaupt nicht verfügen.
- In einigen der abgeforderten Einsatzarten (z.B. Überwachungs oder Escort-Aufgaben im Bab-el-Mandeb, waren die Schnellboote wesentlich effektiver einzusetzen als eine Fregatte.
- Aus den ersten des Einsatzerfahrungen hat sich der Begriff „Fregatten-Äquivalent“ herauskristallisiert, d.h. bezogen auf den speziellen gegenwärtigen Auftrag im Rahmen der Operation Enduring Freedom und dem speziellen Operationsgebiet lassen sich mit 5 Boote (Schnellboote oder SM-Boote) im Dauereinsatz eine Fregatte ersetzen.
- Trotz aller „Unkenrufe“ ist es während des gesamten Einsatzzeitraumes bei den Schnellbooten - insbesondere bei den Antriebsdieselmotoren- zu keinen klimabedingten Ausfällen gekommen, obwohl der Einsatz permanent jenseits aller bis dahin bekannten „technischen Grenzwerte“ gefahren wurde.

3.6. Marine Logistik Basis im Einsatzgebiet (MLBE)

Die Marine Logistik Basis im Einsatzgebiet (MLBE) hat sich für die Nachversorgung des eigenen Verbandes - bei der Koordinierung des Material- und Personalstroms von und nach Deutschland, sowie beim Transport zwischen Flughafen und den Einheiten in Djibouti - als ein unverzichtbares Standbein an Land erwiesen. Die Abstützung mit der Masse des Personals und aller Arbeitsplätze auf einen Tender als schwimmende Plattform hat sich eingespielt und bewährt. Bei der Größe des Verbandes und den vorgegebenen Rahmenbedingungen (z.B. bei Personalaustausch etc.) hat sich als Erfahrungswert ein wöchentlicher Transportbedarf von / nach Deutschland von etwa 15 to Fracht und 40 Personen ergeben. Dies war mit den Routineflügen der Luftwaffe problemlos abzudecken. Neben der Versorgung des eigenen Einsatzkontingentes hat sie mehrfach auch Einheiten der Koalitionspartner unterstützt (Transfer von Material / Personal). Zum gegenwärtigen Diskussionsstand bleibt festzuhalten:

- Die MLBE in Djibouti einschließlich der Seaking-Hubschrauberkomponente auf dem Flughafen Djibouti ist der entscheidende Rückhalt für den Gesamteinsatz. Er lässt sich hinsichtlich Flexibilität, Präzision der Unterstützung und Unterstützungsumfang nicht durch das aus Übungen und Auslandsreise bekannte „Schiffsagenten- System“ ersetzen.
- Unter dem Gesichtspunkt von „Force Protection“ einschließlich ggf. erforderlicher Evakuierung“ und der Abstützung auf ein zumindest politisch nicht sehr stabiles Gastland bringt der Einsatz eines Tenders als Unterbringungsplattform die entscheidende Flexibilität.
- Der logistische Aufwand für den Einsatz ist nicht direkt proportional zu den unmittelbar im Einsatz befindlichen Kräften. D.h. bei einer weiteren Reduzierung von Einsatzkräften wird der logistische Grundbedarf nicht in gleichem Maße zu senken sein, der Einsatz kann damit Gefahr laufen, die Grenzen der Kosteneffizienz zu überschreiten.
- Der seit Ende Mai 2002 erstmalig in den Einsatz gebrachte EGV „Berlin“ als integrierte Versorgungseinheit in des Verbandes hat sich sowohl in seiner Rolle als „Versorger und Tanker“ als auch durch das eingeschiffte Marine-Einsatz-Rettungszentrum (MERZ) voll bewährt. Er hat entscheidend zur logistischen Unterstützung der im Golf von Aden eingesetzten oder passierenden Einheiten der Koalitionsmarinen beigetragen. Die teilweise Schlagzeilen produzierenden kurzfristigen Ausfälle von Teilbereichen der Technik haben nicht ein einziges Versorgungsmanöver in Frage gestellt oder dazu geführt, dass eine logistische Leistung nicht erbracht werden konnte. Letztendlich handelte es sich um einen wichtigen Erfahrungsgewinn, der nur dadurch gemacht werden konnte, dass man das Schiff wenige Tage nach der formalen Herstellung der „Einsatzfähigkeit“ auch sofort in den Einsatz geschickt hat.

3.7. Belastung der Besatzungen

Das Personalkonzept hat sich im wesentlichen auf das Prinzip abgestützt, dass die Besatzungen der schwimmenden Einheiten – geschlossen mit ihren Einheiten – nach ca. 6 Monaten Einsatz herausgelöst werden. Bei dem übrigen Personal (Flieger / MLBE/ MERZ-Personal) hat sich eine Einsatzdauer von ca. 4 Monaten eingependelt. Mit der 6 – monatigen Abwesenheit unserer Besatzungen aus dem Heimathafen und dem Gesamteinsatzprofil der Flotte gerät man zweifellos zu einer Abwesenheitsbelastung, die an die Grenze des Zumutbaren geht und unter den

besonderen Bedingungen des Jahres 2002 diese in einzelnen Teilbereichen überschritten hat.

Die Einstdauer der Fregatte „Bayern“ mit 10 Monaten Abwesenheit vom Heimathafen stellt dabei den Extremfall dar. Dennoch ist unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen die 6-monatige Einsatzdauer eindeutig einer kürzeren – und damit häufigeren Einsätzen – vorzuziehen. Als wesentliches Element der Personalführung im Einsatz haben sich folgende Kriterien herausgestellt:

- Die Gewissheit, dass für eine zeitgerechte Ablösung gesorgt wird und damit die Gesamteinsatzdauer (Auslaufen bis Einlaufen Heimathafen) nicht wesentlich überschritten wird, ist das wichtigste Motivationsmittel für die Besatzungen.
- Die Einführung eines Liberty-Port Aufenthaltes etwa nach der Hälfte des Einsatzes und damit ein Herausziehen der Besatzungen aus dem Einerlei des Einsatzes und dem wenig attraktiven Abstützpunkt Djibouti hat sich als weiterer wichtiger Punkt im Bereich Innere Führung erwiesen.
- Die wöchentliche Flugverbindung nach Deutschland und damit die Möglichkeit bei allen schwerwiegenden persönlichen Problemen einen kurzfristigen / unkomplizierten Personalaustausch vornehmen zu können, ist ein weiterer wichtiger Garant für die Gesamtstimmung im Verband.
- Die Tatsache, dass bei einer Reduzierung der Einsatzzeit von gegenwärtig 6 Monaten, das Erfordernis wächst, häufiger zum Einsatz zu kommen trägt ebenso zu der Einsicht der Besatzungen bei, wie die Tatsache, dass bei einer Einsatzdauer von z.B. 4 Monaten die erforderlichen Transitzeiten für die Ablösung sich so summieren würden dass sie rechnerisch das Seetagekontingent einer Fregatte für ein ganzes Jahr entsprechen.
- Bei Berücksichtigung der Berechnungsgröße „Fregatten – Äquivalent“ lässt sich der Einsatz breiter auf die gesamte Flotte verlagern, ohne wesentlich den Einsatzwert des deutschen Beitrages zu reduzieren.

4. Zusammenfassung und Ausblick

Insgesamt sind durch den Verband in der Zeit seit Beginn der Operation bis heute eine Vielzahl von Aufgaben erfolgreich bewältigt und gleichzeitig vorzeigbares Detailwissen (area competence Golf of Aden) über den See- und Handelsverkehr im Verantwortungsgebiet erarbeitet worden. Die durch die besonderen klimatischen Bedingungen in diesem Gebiet entstehenden Probleme (technischer, wie auch physischer und psychischer Natur) konnten bisher gut bewältigt werden, wobei insbesondere der sehr niedrige Krankenstand trotz entsprechender Belastungen hervorzuheben ist. Gleichzeitig ist es bisher trotz mancher Risiken glücklicherweise zu keinem schwerwiegenden Unfall oder Personalverlusten gekommen.

Zusammenfassend ist der Einsatz aufgrund der bisher erreichten Ergebnisse als Erfolg zu werten. Das Einsatzkontingent Marine hat es geschafft, in Teilen die Operation voran zu treiben und den eigenständigen deutschen Beitrag deutlich sichtbar zu machen. Dies ist vor allem auch darin erkennbar, dass der CTG 500.01 als CTF 150 durch COM USNAVCENT im Verantwortungsgebiet eingesetzt wird. Das eigentliche Operationsziel konnte dadurch gefördert werden, dass die Operationen der TF 150 und damit letztlich die wahrnehmbare Anwesenheit von Kriegsschiffen in einem bestimmten Raum im Bereich südliches Rotes Meer / Golf von Aden deutlich stabilitätsfördernd wirkte.

Bei den möglichen Überlegungen über einen weiteren Einsatz, d.h. „3. Kontingent“ muß zunächst die politische Entscheidung über die Verlängerung des Mandats durch den Deutschen Bundestag abgewartet werden. Es bleibt zu hoffen, dass diese Entscheidung so rechtzeitig fällt, dass die militärischen Vorbereitungen auf den Einsatz koordinierter und planmäßiger durchgeführt werden können, als dies bei den ersten beiden Kontingenten der Fall war. Die danach beginnende Diskussion über den weiteren Umfang des deutschen Marinebeitrages wird auch unter dem Aspekten der „Durchhaltefähigkeit der Flotte und der Besatzungen“ , „Wirkung und Effektivität des deutschen Beitrages“ zu führen sein. Er darf dann auch nicht der Frage ausweichen, wie der planmäßige JÜEP einem länger andauernden Einsatz nachzuordnen sein wird, um die Abwesenheitsbelastungen der Besatzungen in erträglichen Grenzen zu halten.