

Lufttransporte in der Humanitären Hilfe - quo vadis?

**Effizienzsteigerungen durch
neue zivil-militärische
Betreibermöglichkeiten.**



In den vergangenen Jahren lässt sich vielfach eine verstärkte Beachtung des Forschungsfeldes Humanitäre Logistik feststellen. Dieser Anstieg manifestiert sich international unter anderem in der Einrichtung eines Studiengangs Humanitäre Logistik an der Universität der italienischen Schweiz in Lugano als auch an der Gründung des englischsprachigen „Journal of Humanitarian Logistics and Supply Chain Management“. In Deutschland widmet sich zum Beispiel Maximilian Mueller vom Brandenburger Institut für Gesellschaft und Sicherheit (BIGS) dem Einsatz von Flugzeugen in der Humanitären Hilfe. In zwei Studien zeigt Mueller die Möglichkeiten neuer zivil-militärischer Betreibermodelle auf.

Basis dafür sind seine Beobachtungen, dass trotz aller Bemühungen in internationalen Katastrophen immer wieder Defizite in der Hilfsgüterlogistik zum Vorschein kommen. Betroffene Katastrophengebiete werden über Zeiträume von Wochen nicht oder nicht ausreichend ver-

sorgt, weil Mittel noch nicht freigegeben sind, die Katastrophenregion nicht erreicht werden kann oder der Zugang zur Region nicht sicher ist. Ein allgemein gültiges, sofort abrufbares Transportkonzept für die Luftfracht, das klar die Kompetenzen zuweist, die Mittelzuweisung und

den Organisationsablauf regelt, gibt es bislang nicht.

Als Ergebnisse seiner Forschungstätigkeit hinsichtlich der Realisierung und Finanzierbarkeit von Lufttransporten in der Humanitären Hilfe entstanden die beiden Studien, die auf über 20 verschiedenen Expertengesprächen mit Vertretern von Hilfsorganisationen, Streitkräften und kommerziellen Anbietern sowie entsprechenden Literaturanalysen basieren. Im Rahmen der ersten Studie wurde untersucht, wie geeignete Lufttransportkapazitäten für Katastrophenfälle bereitgestellt werden können und wie sich die Interessenlage der verschiedenen Akteure (Hilfsorganisationen, Staat und



Ist-Zustand für die Bereitstellung von Lufttransportkapazitäten auf, geben Spezifikationen für geeignete Transportflugzeuge vor und prüfen verschiedene Bereitstellungsvarianten und Organisationsmodelle. Dabei limitiert die Notwendigkeit von Flugzeugtypen mit einer Roll-on-Roll-off-Fähigkeit (Laderampe) und der Fähigkeit von kurzen Pisten starten und landen zu können, die Auswahl der zur Verfügung stehenden Flugzeugtypen für ein Betreibermodell sehr stark. So beschränkt sich die Prüfung im Endeffekt auf einen direkten Vergleich zwischen der Iljuschin IL-76 und dem Airbus 400M mit annähernd vergleichbaren Nutzlasten und Reichweite.

Konzentration auf den Airbus 400M

Diese Konzentration auf die IL-76 und ihr europäisches Vergleichsprodukt, den Airbus 400M, der zukünftig von mehreren europäischen Streitkräften eingesetzt werden soll und die veralteten Flugzeugtypen Transall C-160 und Hercules C-130 ersetzen wird, ergibt sich aus der Festlegung auf den A 400M und einer möglichen Beteiligung der Luftwaffe an einem Betreibermodell. Insgesamt werden vier verschiedene Organisationsmodelle für die Organisation gemeinsam genutzter Lufttransportkapazitäten beschrieben. Zwei der Modelle sehen eine aktive Beteiligung der öffentlichen Hand in den Bereichen Finanzierung und Betrieb durch die Luftwaffe vor, während die anderen beiden Modelle sich auf private Geldgeber und Betreiber stützen.

Leider fehlen für den Bereich der Humanitären Logistik vielfach belastbare Zahlen, was die Kosten für Hilfeinsätze allgemein, aber auch die tatsächlichen Logistikkosten betrifft. Man behilft sich oft mit groben Schätzungen, die aber als Basis für eine Modellierung kaum geeignet sind. Dazu kommt noch, dass sich humanitäre Katastrophen, was Eintreten, Ausmaß und Ort angeht, selten „planen lassen“, so dass auch Vorhaltekosten, und jedes Betreibermodell ist letztendlich ein Vorhaltemodell, auch nur sehr schlecht planbar oder kalkulierbar sind. Es lässt sich daher nur wünschen, dass die angesprochenen neuen Forschungsaktivitäten Erkenntnisse und eine gute Zahlenbasis für die Optimierung von Lufttransporten für Katastropheneinsätze hervorbringen. Denn letztendlich tragen gut koordinierte und effizient gestaltete Hilfeinsätze dazu bei, Menschenleben zu retten und Leid zu lindern. ▶

Literaturhinweise:

* *Brandenburger Institut für Gesellschaft und Sicherheit, Maximilian Mueller: Die Bereitstellung von Lufttransportkapazitäten im Katastrophenfall (Nummer 1 / November 2010)*
Brandenburger Institut für Gesellschaft und Sicherheit, Maximilian Mueller: Organisationsmodelle gemeinsam genutzter Lufttransportkapazitäten für die internationale Katastrophenhilfe (Nummer 3 / September 2011)

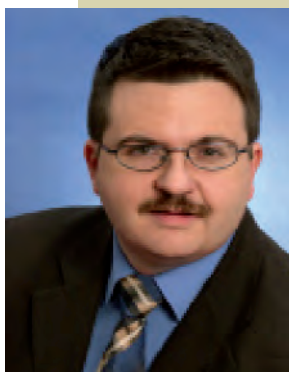
Gegenwärtig sind noch veraltete Flugzeugtypen wie die Transall C 160 im Einsatz. Der Erstflug des Transporters erfolgte 1963. (Bild oben)

Die Serienproduktion des neuen Airbus A400M hat - reichlich verspätet - mittlerweile begonnen. Entscheidend für Einsätze gerade in Katastrophengebieten ist die Start- und Landefähigkeit auch auf sehr rudimentären Pisten.“

Der Autor: Andreas Kling ist Diplom-Kaufmann und Master in Humanitarian Assistance. Nach Einsätzen während des Bürgerkriegs in Bosnien als Logistiker in der

Katastrophen-Hilfe und als Wahlbeobachter für das Auswärtige Amt absolvierte er den Aufbaustudiengang Humanitäre Hilfe an den Universitäten Bochum und Oxford. Danach arbeitete er in verschiedenen Positionen im Bereich der Auslandsarbeit für Krisen- und

Katastrophengebiete. Einsatzländer waren bisher u.a. Kroatien, Bosnien, Kosovo, Sudan und Afghanistan. Seit 2010 ist er selbstständiger Berater für Business Continuity Management und Bevölkerungsschutz. Seine Arbeitsschwerpunkte sind Logistik, Krisenstabsarbeit sowie temporäre Infrastrukturen im Katastrophenfall. Zudem hält er an der Ruhr-Universität-Bochum Vorlesungen zu „Logistik in Krisengebieten“.



Politik, private Transportunternehmen und letztendlich auch die Bevölkerung als Spender und Steuerzahler) darstellt.

Optimierungsansätze

Im Fokus stand dabei eine Bereitstellungsvariante, die quantitative und auch qualitative Vorteile gegenüber dem Status quo verspricht. In der Folgestudie zeigt der Autor auf, wie Lufttransportkapazitäten für Katastrophenfälle optimal bereitgestellt werden können und damit die Organisation von Hilfsgütertransporten effizient und effektiver gestaltet werden kann. Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt auf der Beschreibung der deutschen Akteure, wenngleich auch der Ordnungsrahmen auf europäischer Ebene erklärt wird und potenzielle Betreibermodelle auf europäischer Ebene entwickelt werden. Auch bei der Beschreibung von bereits existierenden öffentlich-privaten Partnerschaften geht der Blick über die Landesgrenzen hinaus zur Civil Reserve Air Fleet der US-Airforce oder auch zum britischen FSTA-(Tanker)Programm der Royal Air Force.

Die beiden Studien von Maximilian Mueller zeigen sehr gut den Ordnungsrahmen und den