

Bis heute, zehn Jahre nach den Anschlägen vom 11. September 2001, gibt es noch immer keine schlüssige offizielle Erklärung, weshalb die Luftabwehr an diesem Tag nahezu vollständig versagte. Bekanntlich schaffte es kein einziger Abfangjäger des US-Militärs auch nur in die Nähe einer der vier entführten Maschinen. Als Gründe dafür werden in der Regel genannt: zu wenige Jäger in Alarmbereitschaft, eine zu lange bürokratische Befehlskette sowie eine Überforderung des Personals, das "improvisiert" habe.

Durch die Veröffentlichung interner Dokumente der "9/11-Commission", die seit 2009 teilweise in öffentliche Archive überführt wurden, ergibt sich jedoch ein anderes Bild. Abfangjäger, so zeigt sich, standen in ausreichender Anzahl in Alarmbereitschaft. Und auch die Befehlskette war keineswegs zu lang. Das Problem bestand vielmehr darin, dass der verantwortliche Offizier allem Anschein nach die Reaktion der ihm unterstellten Luftabwehr mehrfach aktiv verzögerte.

Die neuen Dokumente zeigen, dass Colonel Robert Marr, der damalige Kommandant von NEADS ("North East Air Defense Sector" - militärische Luftabwehr für den Nordosten der USA), in mindestens fünf Fällen die Reaktionen seiner Untergebenen blockierte oder behinderte. Ohne diese Blockaden hätten Abfangjäger zumindest die zweite und dritte entführte Maschine, die im World Trade Center und im Pentagon einschlugen, abfangen können.

Die Fakten im Einzelnen:

Behinderung Nr. 1

Um 8.42 Uhr, noch bevor der erste Turm des World Trade Centers getroffen wurde, waren zwei Kampfpiloten auf der Otis Air Force Base, 300 km nordöstlich von New York, bereits alarmiert und saßen sogar schon in ihren Jets um die Triebwerke zu starten. Doch dann mussten sie plötzlich warten. Der Startbefehl wurde nicht gegeben.

Die Verzögerung dieses Startbefehls wird offiziell damit erklärt, dass Colonel Marr nicht die Befugnis gehabt habe, die Jäger aufsteigen zu lassen. Marr habe erst seinen Vorgesetzten, General Arnold, um Erlaubnis bitten müssen – der sich aber gerade in einer Telefonkonferenz befunden habe und nicht gleich erreichbar gewesen sei.

Im Widerspruch dazu ist einer offiziellen Chronik des Militärs zu entnehmen, dass Colonel Marr sehr wohl die Befugnis hatte, die Jäger aufsteigen zu lassen. Eine weitere Quelle bestätigt diese Einschätzung. Colin Scoggins, der militärische Verbindungsbeamte der Bostoner Fluglotsen, betonte 2007 in einem Interview, dass die Rückfrage bei General Arnold „nicht notwendig“ war, um Jäger aufsteigen zu lassen. Die Verzögerung des Startbefehls ist damit weiterhin ungeklärt. Und sie ist entscheidend. Denn ohne diese Verzögerung hätten die Kampfpiloten die zweite entführte Maschine, die um 9.03 Uhr im World Trade Center einschlug, noch erreichen können. (1)

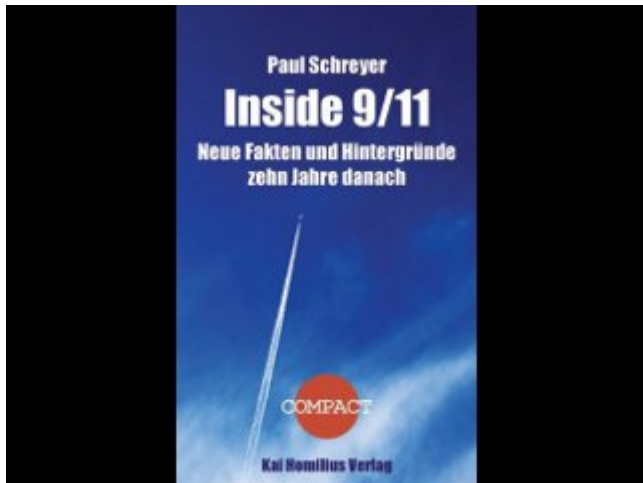
Behinderung Nr. 2

Um 9.09 Uhr, nachdem beide Türme des World Trade Centers getroffen worden waren, forderte Major Nasypany - der vielleicht kompetenteste und effektivste Offizier der Luftabwehr an diesem Morgen - den Start von zwei weiteren Abfangjägern von der Langley Air Force Base, 200 km südöstlich von Washington gelegen. Nasypany wollte mit ihnen eine Barriere zur Hauptstadt schaffen - eine kluge Strategie.

Doch Colonel Marr, sein direkter Vorgesetzter, verweigerte dies - ohne eine nachvollziehbare Begründung zu geben. Im Ergebnis wurde der Startbefehl an die Langley-Jäger erst um 9.24 Uhr erteilt. 15 entscheidende Minuten gingen so verloren. Hätte Marr den Startbefehl um 9.09 Uhr gegeben, wie Nasypany es verlangt hatte, dann hätten die Jäger Washington rechtzeitig erreichen können, bevor es um 9.37 Uhr angegriffen wurde. (2)

[Inside 9/11](#)

*Neue Fakten und Hintergründe
Zehn Jahre danach*



Zehn Jahre nach den Anschlägen vom 11. September 2001 kommen immer neue Details ans Licht. In diesem Buch werden die aktuellen Erkenntnisse erstmals zusammenhängend vorgestellt und bewertet

- wie nah die Geheimdienste den Attentätern wirklich waren
- wie und durch wen die Luftabwehr am 11.9. systematisch behindert wurde
- wie die Abwesenheit der wichtigsten militärischen Befehlshaber die Anschläge erst ermöglichte
- wie am 11.9. ein geheimer Notfallplan in Kraft trat, der die Verfassung umgeht, und bis heute aktiv ist

Keine Theorien, nur konkrete Fakten. Transparent und für jedermann nachvollziehbar durch über 300 Quellenangaben von „9/11-Commission“ bis „New York Times“. Kein Anti-Amerikanismus, sondern Sorge um ein Land, das immer noch weltweite Maßstäbe setzt.

Mehr zu Paul Schreyer bei 911-archiv.net:

1. [Interview mit Inside 9/11 Autor Paul Schreyer](#)
2. [Rezension zu Inside 9/11- Neue-Fakten und Hintergrunde zehn Jahre danach](#)

Behinderung Nr. 3

Captain Craig Borgstrom war der "Supervisor of Flying" auf der Langley Air Force Base. In seiner Verantwortung lag es, im Fall eines Einsatzes die Flüge vom Boden aus zu koordinieren und seine Piloten fortlaufend mit Informationen zur Mission zu versorgen. Doch kurz vor dem Startbefehl von 9.24 Uhr erhielt Borgstrom einen seltsamen Anruf.

Ein NEADS-Offizier fragte ihn sehr nachdrücklich, ob er auch mehr als die üblichen zwei Jäger schicken könne. Borgstrom überlegte einen Moment und antwortete dann, dass der einzige weitere verfügbare Pilot er selbst sei. Daraufhin erhielt er die unmissverständliche Anweisung, ebenfalls zu starten. „Bis heute weiß ich nicht, wer mich da genau angerufen hat“, sagte Borgstrom später in einem Interview.

Die Order bewirkte, dass niemand am Boden zurückblieb, der die Piloten koordinieren und informieren konnte. Borgstroms Kollegen konnten die Anweisung daher zunächst kaum glauben. Doch Befehl war Befehl – Borgstrom flog als dritter Mann mit. Als Sergeant Powell, ein Untergebener Nasypany, die Mission des Einsatzes um 9.30 Uhr an Langley durchgeben wollte, war er fassungslos zu erfahren, dass Borgstrom seinen Posten verlassen hatte und als dritter Pilot mit aufgestiegen war. Auch für Powell ergab das keinen Sinn: „Drei? Ich hatte nur zwei Jets angefordert!“ Major Nasypany und seine Untergebenen waren über den seltsamen Befehl also nicht informiert.

Wenn der unbekannte Anrufer daher tatsächlich von NEADS aus angerufen hatte, musste es jemand aus Colonel Marrs Gefechtsstand gewesen sein, der räumlich von Nasypany „Operations Floor“ getrennt ist. Diese Einschätzung wird auch durch Sergeant Jeremy Powell bestätigt. Zur Erklärung: Der „Operations Floor“ ist ein Großraumbüro voller Radarschirme, in dem etwa 20 Personen arbeiten, die sich unter Führung von Major Nasypany per Zuruf verständigen können. Die dort stattgefundenen Gespräche sind auf den seit 2009 öffentlich zugänglichen Tonbändern dokumentiert. Oberhalb vom „Operations Floor“ und durch Glasscheiben akustisch getrennt befindet sich das „Battle Cab“, der Gefechtsstand mit einem halben Dutzend Offizieren unter Leitung von Colonel Marr. Eben jenem Colonel Marr, durch dessen Entscheidungen bereits das Abheben der Otis- und der Langley-Jäger verzögert worden war. Und dessen Kommunikation auf keinem Tonband festgehalten wurde.

Der Befehl aus Marrs Gefechtsstand an Borgstrom brachte im Ergebnis also keinen Vorteil für die Luftabwehr, sondern im Gegenteil eine gravierende Beeinträchtigung: Kein Offizier blieb am Boden zurück, um den Kontakt zu den Piloten zu halten. Als diese dann seltsamerweise auch noch in die falsche Richtung geleitet wurden, nicht nach Washington, wie von Nasypany

Written by Paul Schreyer
Tuesday, 05 July 2011 21:04

gefordert, sondern geradewegs nach Osten über den Ozean, konnte niemand sie erreichen und auf den richtigen Kurs zum Pentagon schicken. Dieser Skandal ist auch heute noch, zehn Jahre später, völlig unaufgeklärt. Es ist nie ermittelt worden, wer die Jäger in die falsche Richtung schickte.

All dies wäre jedoch immer noch kein Problem gewesen, so lange Captain Borgstrom am Boden auf seinem Vermittlungsposten hätte bleiben können, um die Verbindung zu den Jets zu halten. Doch Colonel Marr hatte ganz offenbar anders entschieden. (3)

Behinderung Nr. 4

Als Vizepräsident Cheney den Abschussbefehl gab - also die Freigabe, im schlimmsten Fall ein entführtes Passagierflugzeug abschießen zu dürfen -, war es wiederum Colonel Marr, der entschied, diesen Befehl nicht an die Kampfpiloten weiterzuleiten. In einem Fernsehinterview im Jahr 2002 log er zu diesem Sachverhalt und bot keine weitere Erklärung an.

Das bedeutet: selbst wenn irgendein Kampfpilot ein entführtes Flugzeug erreicht hätte, nachdem dieser Befehl gegeben worden war, hätte er dennoch nicht gewusst, dass er die Freigabe zum Abschuss hatte. Colonel Marr hatte es verhindert. (4)

Behinderung Nr. 5

Als der Kommandant der Syracuse Airbase bei Major Nasypany anrief, um ihm weitere Abfangjäger anzubieten, betonte er, dass seine Piloten innerhalb von 15 Minuten mit scharfer Munition in der Luft sein könnten. Nasypany reagierte erfreut auf das Angebot - "scharfe Munition, gut, das reicht mir" - und gab dem Syracuse-Kommandanten die Telefonnummer seines Vorgesetzten, Colonel Marr - "falls Sie mit ihm reden wollen". Syracuse tat dies und wiederholte das Angebot gegenüber Marr: in 15 Minuten in der Luft mit scharfer Munition, in 30 Minuten mit hitzesuchenden Raketen, oder in einer Stunde mit "Slammers", Raketen mit aktivem Radar. Denn das zusätzliche montieren von Raketen benötigte Zeit.

Marr wählte das unnötige: "Ich will alles." (5)

Damit jedoch verzögerte er den Start von Abfangjägern erneut. So wie er es bereits bei den Otis- und bei den Langley-Jägern getan hatte. So wie er den Langley-Verbindungsoffizier abkommandiert, und Cheney's Abschussbefehl zurückgehalten hatte.

Fünf Verzögerungen – und ein Verantwortlicher.

Um es klarzustellen:

Auch im Licht all dieser nun verfügbarer Fakten ist natürlich noch immer nicht bewiesen, dass Colonel Marr all diese Entscheidungen mit dem Vorsatz traf, die Luftabwehr zu schwächen. Dies ist bis jetzt nur eine These. Sie könnte falsch sein. Doch klar ist auch: um in dieser Frage Gewissheit zu erlangen, bedarf es einer neuen öffentlichen Untersuchung von 9/11.

Hinweis: Dieser Text ist eine stark gekürzte Darstellung von Kapitel 2 des Buches "Inside 9/11 - Neue Fakten und Hintergründe zehn Jahre danach" von Paul Schreyer, veröffentlicht im Juni 2011 im "Kai Homilius Verlag" (ISBN: 978-3-89706-399-0). Die einzelnen Quellen für die gemachten Behauptungen sind öffentlich zugängliche Dokumente, wie Tonbandaufnahmen der Luftabwehr (NEADS Tapes) sowie interne Dokumente der "9/11-Commission", die seit 2009 in öffentliche Archive überführt wurden. Alle Quellen sind detailliert auch im Buch dokumentiert. www.inside-911.de

Ein Film zum Thema ist hier veröffentlicht: <http://www.youtube.com/watch?v=8En6Ag8y77M>

Anmerkungen:

Inside 9/11 - Neue Erkenntnisse zum Versagen der Luftabwehr

Written by Paul Schreyer
Tuesday, 05 July 2011 21:04

(1) Lynn Spencer, "Touching History", 2008, S. 31 ff; Leslie Filson, „Air War over America“, 2003, S. 50 ff; Interview Colin Scoggins, 28.10.07, „Q&A with 9/11 Boston Center Air Traffic Controller“

(2) "9/11-Commission", interne Interviews mit Nasypany und Marr, 22./23.01.04; NEADS Tapes, Channel 2

(3) NEADS Tapes, Channel 2, Transcripts S. 44-45; Interview mit Captain Craig Borgstrom durch den Autor Leslie Filson; Lynn Spencer, "Touching History", 2008, S. 118, 148

(4) "9/11-Commission", 12th Public Hearing, 17.06.04, Transcript S. 61-62; ABC News, "9/11: Interviews by Peter Jennings", 11.09.02; John Farmer, "The Ground Truth", 2009, S. 261

(5) NEADS Tapes, Channel 2, 10:12; Aviation Week, "Exercise Jump-Starts Response to Attacks", 03.06.02