

# Ein (fast) normaler Kunde

Was der Kunde „Militär“ von einer Güterbahn erwartet, unterscheidet sich nicht fundamental von den Anforderungen anderer Kunden. Und doch steht die Bundeswehr in Deutschland bei der Logistik auf der Schiene vor sehr spezifischen Herausforderungen. Ein Blick in Geschichte, Gegenwart und Zukunft der bewegten militärischen Nutzung der Eisenbahn.

## HISTORISCHER ÜBERBLICK

Während ihre militärische Relevanz in den Anfangsjahren noch nicht vollumfänglich erkannt wurde, spielten Eisenbahnen für die preußische Generalität spätestens in den sogenannten Einigungskriegen eine gewichtige Rolle. Sie machten die Maxime Helmuth von Moltkes – „Getrennt marschieren und vereint schlagen“ – in dieser Form überhaupt erst möglich [1]. Eine Grundlage der Strategie war auch die seit 1860 institutionalisierte Einbindung des Militärs in die Netzplanung und Streckenstandardisierung [2].

Während Preußen schon im deutsch-österreichischen Krieg sehr schnell, wenngleich nicht sonderlich gut organisiert [3], im Grenzgebiet aufmarschieren konnte, gipfelte der Rückgriff auf die Kapazitäten der Eisenbahnen im deutsch-französischen Krieg 1870, als innerhalb kurzer Zeit die Mobilisierung einer 500 000 Mann starken Armee gelang: „Prussian war plans took full advantage of Germany's superior railways.“ [4]

1875, vier Jahre nach der Gründung des deutschen Reichs, hatte das Eisenbahnnetz eine Gesamtlänge von 27.930 km [5]. Das 1873 gegründete Reichseisenbahnamt vertrat u.a. die Interessen des Militärs gegenüber den Bahnverwaltungen [2]. Diese waren in den folgenden Jahrzehnten föderal geprägt, wenngleich die preußische Führung durch Übernahmen die Herausbildung einer Staatsbahn betrieb. [6]

Vor dem ersten Weltkrieg näherte sich die Netzlänge ihrem Höhepunkt. Weil wiederum einer schnellen Mobilisierung, zunächst in Richtung der westlichen Front, von der Militärführung eine gewichtige Rolle zugeordnet wurde, war die Eisenbahn zentraler Bestandteil der Planungen. Bis 1914 wurden im Deutschen Reich 26 Linienkommandanturen eingerichtet, die bei den meisten Eisenbahndirektionen ihre Stellen hatten und ihre Führungsorgane der Eisenbahnverwaltung angliederten [2].

Jahrelang erprobten Plänen folgend, stellten die Eisenbahnen den Güterverkehr bei Kriegsbeginn teilweise ein; Güterzüge wurden an den Bahnhöfen, wo sie gerade standen, aufgelöst, entladen und für den Transport von Soldaten und Material vorbereitet. Die Militärtransporte erhielten Vorrang vor allen anderen Zügen. Auf diese Weise wurden mehrere Millionen Menschen sowie hunderttausende Pferde und Geschütze an ihre Einsatzorte gebracht [7].

Während der Westen schnell in einen Stellungskrieg überging, erzielte die deutsche Armee im Osten militärische Erfolge, denen infrastrukturelle Arbeiten folgten. Neben erheblichen Streckenneubauten mussten Breitspur- auf Normalspurgleise umgerüstet werden. Umfangreiche Feldeisenbahnanlagen versorgten die vorderen Frontabschnitte.

Nach der Erkenntnis, den Krieg nicht gewinnen zu können, unterzeichnete eine deutsche Delegation im Wald von Compiègne



**Philipp Schneider**  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Schienenfahrzeuge und Bahnbetrieb, TU Berlin  
PSchneider@railways.tu-berlin.de

### Christian Beck

Hauptmann beim Logistikkommando der Bundeswehr  
christian2beck@bundeswehr.org

ne – in einem Eisenbahn-Salonwagen – den Waffenstillstand. Dieser beinhaltete erhebliche, später noch ausgeweitete Reparationszahlungen. Der Einfluss des Militärs auf die Eisenbahnen wurde weithin beschränkt. Nach dem Dawes-Plan 1924 hatte die Reichsbahn die Hauptlast aller deutschen Reparationsleistungen zu erbringen. [8]

Die Militarisierung des Landes durch die Nationalsozialisten machte auch vor der 1920 gegründeten Deutschen Reichsbahn nicht Halt: Erstmals bei der Wiederbesetzung des Rheinlands 1936 und im Folgenden bei allen weiteren Expansionen griff die Wehrmacht auf deren Ressourcen zurück. Gleichwohl hatte sie bis 1937 noch ein gewisses Maß an Autonomie. [9]

Für den Angriff auf Polen stellte die Reichsbahn 185.000 ihrer insgesamt 196.000 Wagen aller Gattungen zur Verfügung. Bei der Invasion Frankreichs spielte die Eisenbahn hingegen nur eine untergeordnete Rolle, weil man verstärkt auf motorisierte Verbände setzte. Mit wachsender Ausdehnung der besetzten Gebiete wuchsen auch die Aufgaben der Reichsbahn. Im Osten mussten Strecken auf Normalspur umgerüstet werden, aller Orten waren darüber hinaus Kriegsschäden zu beseitigen. Insgesamt waren Ende 1942 2,1 Millionen Menschen bei der Reichsbahn beschäftigt. [10]

Mit fortschreitendem Kriegsverlauf und der wachsenden Zahl an Niederlagen und Rückzügen wuchsen auch die Schäden am »



**BILD 1:**  
Verladung von schwerem Gerät auf die Eisenbahn

Eisenbahnnetz, was die Leistungsfähigkeit immer weiter einschränkte. Umso schwerer wiegt die Verantwortung, welche die Reichsbahn im Zuge des Holocausts auf sich geladen hat, da sie bis zuletzt die Transporte in die Vernichtungslager organisierte und sie überhaupt erst möglich machte [11].

In den folgenden Jahrzehnten – der Zeit des Kalten Krieges – spielte die Eisenbahn für beide deutsche Armeen eine geringere Rolle. Die potentiellen Stoßrichtungen des jeweiligen Gegners waren bekannt, sodass Mensch und Material dauerhaft nahe ihrer möglichen Einsatzorte stationiert werden konnten. 1990 ging die Nationale Volksarmee in der Bundeswehr auf, 1994 wurden Reichsbahn und Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG fusioniert.

## STATUS QUO

In einem geringen Umfang verfügt die Bundeswehr über eigene Ressourcen im Schienenverkehr. Zum einen gibt es in einigen, aber längst nicht mehr allen Kasernen Anschlussgleise, die rechtlich und somit auch hinsichtlich der Kostenaufteilung als normale private Gleisanschlüsse betrieben werden. Zum anderen verfügt die Bundeswehr über eigenes Wagenmaterial, das insbesondere dem Fahrzeugtransport dient.

Im Inland greift die Bundeswehr auf die Eisenbahn vor allem bei der Verlegung größerer Fahrzeug- und Materialmengen zurück, beispielsweise im Vor- und Nachlauf von Manövern oder zur Treibstoffversorgung von Fliegerhorsten (Bild 1). International schwindet die Bedeutung des Verkehrsträgers Schiene naturgemäß mit wachsender Distanz und sinkendem Aufkommen. Gleichwohl wurden beispielsweise Teile der Ausrüstung des deutschen Kontingents in Mali nach dem Seetransport bis Dakar (Senegal) auf der Schiene nach Gao transportiert. Insgesamt stellt dies jedoch eine den örtlichen Gegebenheiten geschuldete Ausnahme dar.

Im Rahmen der zivilen Notfallvorsorge kann der Bund schon seit 1965 auf die Ressourcen der Eisenbahnen und anderer Verkehrsträger zugreifen und beispielsweise die Überlassung von Anlagen, deren Ausbau oder die Erbringung von Verkehrsleistungen einfordern. Die Planungen und Vorsorgemaßnahmen für die Sicherstellung dieser Verkehrsleistungen werden unter der Bezeichnung Transportorganisation des Bundes (TOB) durchgeführt. Voraussetzung ist die Erklärung des Verteidigungsfalls durch den Bundestag. [12]

Daneben ermöglicht das Verkehrsleistungsgesetz dem Bund ebenfalls die direkte

Inanspruchnahme von Verkehrsleistungen, und zwar im Falle von natürlichen oder wirtschaftlichen Katastrophen sowie zur Unterstützung der Streitkräfte bei Einsätzen aufgrund internationaler Vereinbarungen. Für letzteres ist ein Beschluss der Bundesregierung erforderlich. Das Bundesamt für Güterverkehr fungiert als koordinierende Behörde [13]. Dieses 2004 in Kraft getretene Gesetz schließt eine Lücke in der Notfallvorsorge, da das Verkehrssicherungsgesetz ausschließlich dem Zwecke der Verteidigung dient.

Die Bundeswehr hat derzeit den Status eines „bevorzugten Kunden“ bei der DB AG. Dieser beruhte anfangs auf direkten Absprachen zwischen den zuständigen Ministerien und wird seit 1997 in den Beförderungsbedingungen für den Militärgüterverkehr (BefBedMil) geregelt. Auch andere, den BefBedMil beigetretene NATO-Streitkräfte können hierüber Verkehrsleistungen bei der DB Cargo AG abrufen. Allerdings stellen die BefBedMil keinen Vertrag dar, mithin besteht kein Anspruch auf Leistungserbringung.

Die von der EU betriebene Öffnung der Märkte und Stärkung des Wettbewerbs macht indes auch vor Militärtransporten nicht Halt. Analog zu allen anderen Behörden muss die Bundeswehr zukünftig dazu übergehen, ihre Leistungen auszuschreiben. Ein Vorteil daran ist die garantierte (da nun vertraglich fixierte) Leistungserbringung und mögliche wettbewerbsbedingte Kostenvorteile. Inwieweit sich diese einstellen, und ob Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen unter dem neuen Vergaberegime leiden werden, kann derzeit noch nicht abgesehen werden.

## ANFORDERUNGEN AN DIE BAHNEN

Grundsätzlich unterscheidet sich das Militär nicht fundamental von anderen Kunden der Güterbahnen. Gleichwohl gibt es einige Besonderheiten.

Der Transport mit der Bahn erfordert zum Beispiel für die Bundeswehr einen Mehraufwand durch zusätzliches Verladematerial, und eine entsprechende Ausbildung des Personals – es gibt hier keinen „Service aus einer Hand“. Für den Transport von bis zu 80 t schwerem und zumeist lademaßüberschreitendem Gerät sind spezielle Flachwagen nötig, von denen nur begrenzte Kapazitäten auf dem Markt verfügbar sind. Dies spielt besonders bei multinationalen Übungen eine Rolle, da dort auch andere Streitkräfte auf das entsprechende Material zugreifen.

Bei internationalen Transporten mangelt es aus Kundensicht derzeit durch schwan-

kende Preise der Netzbetreiber im Ausland an Kostentransparenz. Darüber hinaus existiert ein hoher Bürokratieaufwand, auch wenn die EU mit ihren „One Stop Shops“ versucht gegenzusteuern [14]. Die bekanntesten Interoperabilitätsprobleme spielen gerade in Richtung Osteuropa eine große Rolle; so verfügen einige dieser Staaten über ein Breitspurnetz, das schnelle Transporte in großem Umfang enorm erschwert. Uneinheitliche Stromversorgungs- und Zugbeeinflussungssysteme tun ihr Übriges.

Ein erhebliches Hindernis kann im Ernstfall die fehlende Flexibilität des Verkehrsträgers Schiene darstellen. Ein Ausweichen auf andere Routen ist nur schwer möglich, wie die Sperrung der Rheintalbahn in Rastatt im Sommer 2017 zeigt [15]. Störungen im Betriebsablauf können zu langen Wartezeiten führen, ohne dass auf andere Verkehrsträger ausgewichen werden kann. Daraus resultiert auch ein Bedarf an Bewachung, den im Zweifel der Kunde gewährleisten muss. Ein weiteres Sicherheitsproblem resultiert aus den relativ langen Vorlaufzeiten der Transporte: Je weiter Informationen darüber gestreut werden können, desto eher ist zum Beispiel mit Sabotageaktionen zu rechnen. Auch infrastrukturell erzwungene Kanalisierungen wie zum Beispiel an Grenzübergängen führen zu deutlichen Einschränkungen bei der Gewährleistung der Sicherheit.

## HERAUSFORDERUNGEN DER GEGENWART

In sogenannten Weißbüchern beschreiben Bundesregierungen ihre jeweiligen sicherheitspolitischen Leitvorstellungen. Das vorletzte aus dem Jahr 2006 sah einen Schwerpunkt beim internationalen Engagement: „Deutsche Sicherheitspolitik muss auch Entwicklungen in geografisch weit entfernten Regionen berücksichtigen, soweit sie unsere Interessen berühren.“ [16]

Auslandseinsätze spielen auch heute noch eine große Rolle: Ca. 3.700 Soldaten der Bundeswehr befinden sich im August 2017 im Ausland, wobei Afghanistan und Mali die größten Einsatzgebiete sind [17]. Vor allem die Annexion der Krim durch Russland im Jahr 2014 sowie der anhaltende Krieg in der Ostukraine führten zu einer politischen Neubewertung, welche sich im aktuellen Weißbuch 2016 niederschlägt: „Die Bundeswehr muss sich an der anspruchsvollsten Aufgabe, der Landes- und Bündnisverteidigung, orientieren und zudem die Kräfte und Mittel zum internationalen Krisenmanagement und zur nationalen Krisenvorsorge bereitstellen.“ [18] Beide

Aufgaben sind zukünftig also gleichrangig zu betrachten, wie in Bild 2 illustriert.

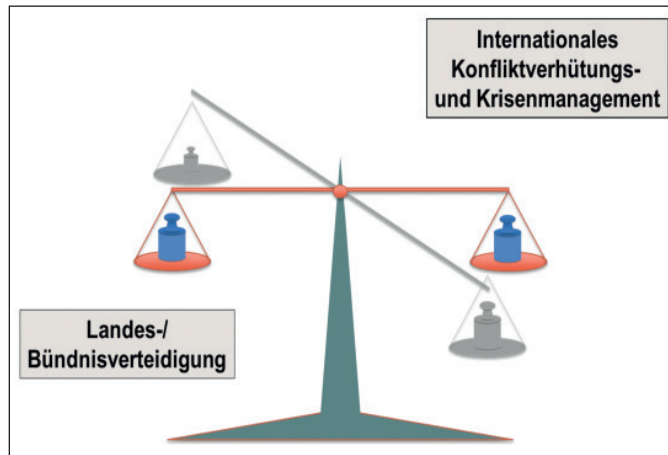
Auch auf NATO-Ebene wurde auf die neuen Rahmenbedingungen reagiert. Insbesondere wurde eine „Very High Readiness Joint Task Force“ (VJTF) etabliert, die innerhalb sehr kurzer Zeitlinien verlegt werden kann und eine Speerspitze von ca. 5000 Soldaten darstellt, kurzfristig erweiterbar. Die Truppensteller rotieren auf jährlicher Basis, 2019 wird Deutschland Führungsnation sein [19].

Diese neue Anforderung stellt die Bundeswehr logistisch vor ein Dilemma: Im Grund- und Regelbetrieb kann sie Verkehrsleistungen aus bestehenden Rahmenverträgen abrufen. Verlegungen sind dabei in hohen Umfängen mit entsprechendem Zeitvorlauf möglich. Je nach Wirtschaftlichkeit wird auf alle Verkehrsträger zurückgegriffen. Im Verteidigungs-, Spannungs- oder Bündnisfall ist die Lage ebenfalls eindeutig. Auch hier können Transporte in hohem Umfang unter Verweis auf das Verkehrssicherstellungs- bzw. Verkehrsleistungsgesetz abgewickelt werden.

Transporte im Rahmen der VJTF passen in keine der beiden Gruppen. Sie können keinen Regelbetrieb darstellen, da sich hier die Zeitvorgaben kaum erfüllen lassen. Auf der anderen Seite liegt ihnen auch kein Verteidigungsfall zugrunde, weil sie ja gerade eine niedrigere Eskalationsstufe darstellen sollen. Wie dieser Konflikt aufzulösen ist, ist noch nicht abschließend geklärt.

**FAZIT**

Vorbei ist die Zeit, in der die Eisenbahn das strategische Herzstück der Planungen militärischer Befehlshaber darstellte. Dies liegt nicht zuletzt darin begründet, dass sich der Verkehrsträger strukturell nicht verändert hat, während die Kriegsführung einem stetigen technologischen Wandel unterliegt.



**BILD 2:** Schwerpunktverlagerung beim Auftrag der Streitkräfte

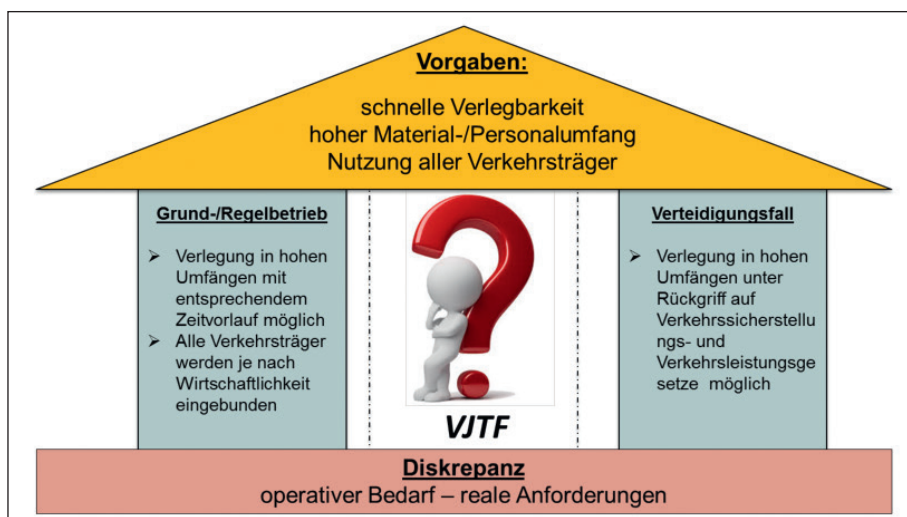
Trotzdem wird die Eisenbahn auch in Zukunft für jede größere Landarmee immer dann eine tragende Rolle spielen, wenn ihre klassische Stärke der Massenleistungsfähigkeit gefragt ist – wie jüngste Truppenverlegungen der Bundeswehr nach Litauen [20] oder der amerikanischen Streitkräfte von Bremerhaven nach Polen [21] belegen.

Ein leistungsfähiger Verkehrssektor mit der Eisenbahn als wesentlichem Bestandteil ist das Rückgrat einer funktionsfähigen Landesverteidigung. Auch diese sicherheitspolitische Dimension trägt zur hohen Kritikalität des Eisenbahnsektors bei, die mit der KRITIS-Strategie der Bundesregierung zum Schutz kritischer Infrastrukturen gewürdigt wird [22]. ◀

**Literatur**

[1] Sheehan, James J.: German History 1770 – 1866. Oxford 1989, S. 903.  
 [2] von Röhl, Viktor Freiherr (Hrsg.): Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. 2. Auflage 1912-1923. Digitale Ausgabe aus dem Jahr 2007.  
 [3] Wawro, Geoffrey: The Franco-Prussian War. Cambridge 2003, S. 74.  
 [4] Wawro 2003, S. 80.  
 [5] Allmann, Gerd-Dieter: Eisenbahnen in Deutschland. In: Der Eisenbahningenieur, 12/2010, S. 58-62.  
 [6] Gall, Lothar; Pohl, Manfred: Die Eisenbahn in Deutschland. München 1999, S. 24ff.  
 [7] Gall/Pohl 1999, S. 69.  
 [8] Gall/Pohl 1999, S. 117.

[9] Gall/Pohl 1999, S. 167.  
 [10] Gall/Pohl 1999, S. 223ff.  
 [11] Engwert, Andreas; Kill, Susanne (Hrsg.): Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn. Eine Dokumentation der Deutschen Bahn AG. Wien/Köln/Weimar 2009.  
 [12] Verkehrssicherstellungsgesetz vom 8. Oktober 1968 (BGBl. I S. 1082), das zuletzt durch Artikel 499 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist.  
 [13] Verkehrsleistungsgesetz vom 23. Juli 2004 (BGBl. I S. 1865), das zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 26. Juli 2016 (BGBl. I S. 1843) geändert worden ist.  
 [14] Sellnick, Oliver: Europäische SGV-Korridore: Von der Gesetzgebung bis zur Inbetriebnahme. In: Güterbahnen 3/2014, S. 20-24.  
 [15] Rellstab, Matthias: Streckenunterbruch bei Rastatt mit verheerenden Folgen. In: Eisenbahn-Revue International 10/2017, S. 489-497.  
 [16] Bundesministerium der Verteidigung: Weißbuch 2006 zur Sicherheitspolitik Deutschlands und zur Zukunft der Bundeswehr. Berlin 2006, S. 24.  
 [17] Bundeswehr: Einsatzzahlen – die Stärke der deutschen Kontingente. – URL: <http://www.bundeswehr.de/portal/poc/bwde?uri=ci:bw.bwde.einsatze.ueberblick.zahlen> (Zugriff am 7.9.2017).  
 [18] Bundesministerium der Verteidigung: Weißbuch 2016 zur Sicherheitspolitik und zur Zukunft der Bundeswehr. Berlin 2016, S. 138.  
 [19] Bundesministerium der Verteidigung: VJTF – Speerspitze der NATO. – URL: <https://www.bmvg.de/de/themen/dossiers/die-nato-staerke-und-dialog/vjtf-speerspitze-der-nato> (Zugriff am 2.9.2017).  
 [20] Mitteldeutscher Rundfunk (Hrsg.): Bundeswehr verlegt Truppen nach Litauen. – URL: <http://www.mdr.de/thueringen/nord-thueringen/panzer-bad-frankenhausen-sondershausen-bundeswehr-100.html> (Zugriff am 15.9.2017).  
 [21] Norddeutscher Rundfunk (Hrsg.): US-Panzer rollen durch Bremerhavens Hafen. – URL: [http://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg\\_ostfriesland/US-Panzer-rollen-durch-Bremerhavens-Hafen,atlanticresolve100.html](http://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/US-Panzer-rollen-durch-Bremerhavens-Hafen,atlanticresolve100.html) (Zugriff am 15.9.2017).  
 [22] Bundesministerium des Innern: Nationale Strategie zum Schutz Kritischer Infrastrukturen (KRITIS-Strategie). Berlin 2009.



**BILD 3:** Spannungsfeld Verkehrsleistungsgesetzgebung

**► SUMMARY**

An (almost) normal customer

The expectations of the rail freight industry by the „military“ customer do not significantly differ from the requirements of any other customer. And yet, the Federal German Forces face some specific challenges in rail logistics. In this article we have a look at the history, the presence and the future of the eventual military use of the railway.