

Ohne Vorhalteverträge keine Verlässlichkeit

Erst Logistik macht Abschreckung glaubwürdig

Kerstin Vieregge

Bei der nunmehr omnipräsenten Debatte um unsere Verteidigungsfähigkeit liegt der Fokus oft allein auf der Ausstattung: Über wie viele Panzer, Fregatten, Kampffjets und welche Munitionsbestände verfügen wir?

Militärhistoriker kennen jedoch unzählige Zitate führender Generäle, welche die herausgehobene Bedeutung der Logistik in Konflikten verdeutlichen. „In war, amateurs talk strategy; professionals talk logistics.“ (auf Deutsch: „Im Krieg sprechen Amateure über Strategie, Profis über Logistik.“) ist wohl eines der bekanntesten. Insbesondere in Deutschland müssen wir uns immer wieder vor Augen halten, dass unsere Rolle in den Verteidigungsplänen der NATO deutlich über die eines bloßen Truppenstellers hinausgeht.

Vom Appell zur Umsetzung

Deutschland ist die „Dreh Scheibe“ der NATO im Herzen Europas und somit der Knotenpunkt, durch den der Großteil der NATO-Truppen im Falle einer Konfrontation an der Ostflanke verlegt und versorgt werden muss. Während die mediale Aufmerksamkeit bereits auf dem logistischen Kraftakt der Verlegung liegt, wird die Komplexität der darauffolgenden Dauerversorgung noch immer weitgehend ausgeblendet.

Das ist fatal, denn die härteste Währung der Abschreckung ist nicht allein der einsatzbereite Großverband an der richtigen Stelle zum richtigen Zeitpunkt, sondern die Fähigkeit, diese einzelnen Verbände über Wochen und Monate hinweg zu versorgen, Verwundete und Gefallene zurückzuführen, ausgefallenes Material abzuschleppen sowie personelle und materielle Ausfälle aufzufüllen.

Was jetzt zu tun ist

Während die Logistik zu Zeiten des internationalen Krisenmanagements größtenteils planbar war und zyklisch verlief, haben wir diesen Luxus im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung nicht mehr. Hier zählen Masse, Geschwindigkeit und die unerbittliche Logik der Geografie.

AUTORIN

Kerstin Vieregge (MdB) ist Vizepräsidentin GSP und Obfrau der CDU/CSU-Fraktion im Verteidigungsausschuss und Berichterstatterin für das Operative Führungskommando & OPLAN Deutschland.

Deutschland muss in die Lage versetzt werden, auch dieser logistischen Schlüsselrolle gerecht zu werden. Und dies nicht nur im formellen „Friedenszustand“, sondern auch im Spannungs-, Krisen- und Verteidigungsfall. Angesichts der offensichtlichen Bedeutung Deutschlands für die NATO sind wir bereits jetzt Ziel hybrider Angriffe auf kritische Infrastruktur, Rüstungsindustrie und Schienenwege. Wir müssen uns darauf vorbereiten, dass im Ernstfall die gesamte logistische Kette „Factory to Foxhole“ Ziel intensiver hybrider sowie kinetischer Angriffe sein wird, obwohl Deutschland Hunderte Kilometer vom potenziellen Frontverlauf entfernt liegt.

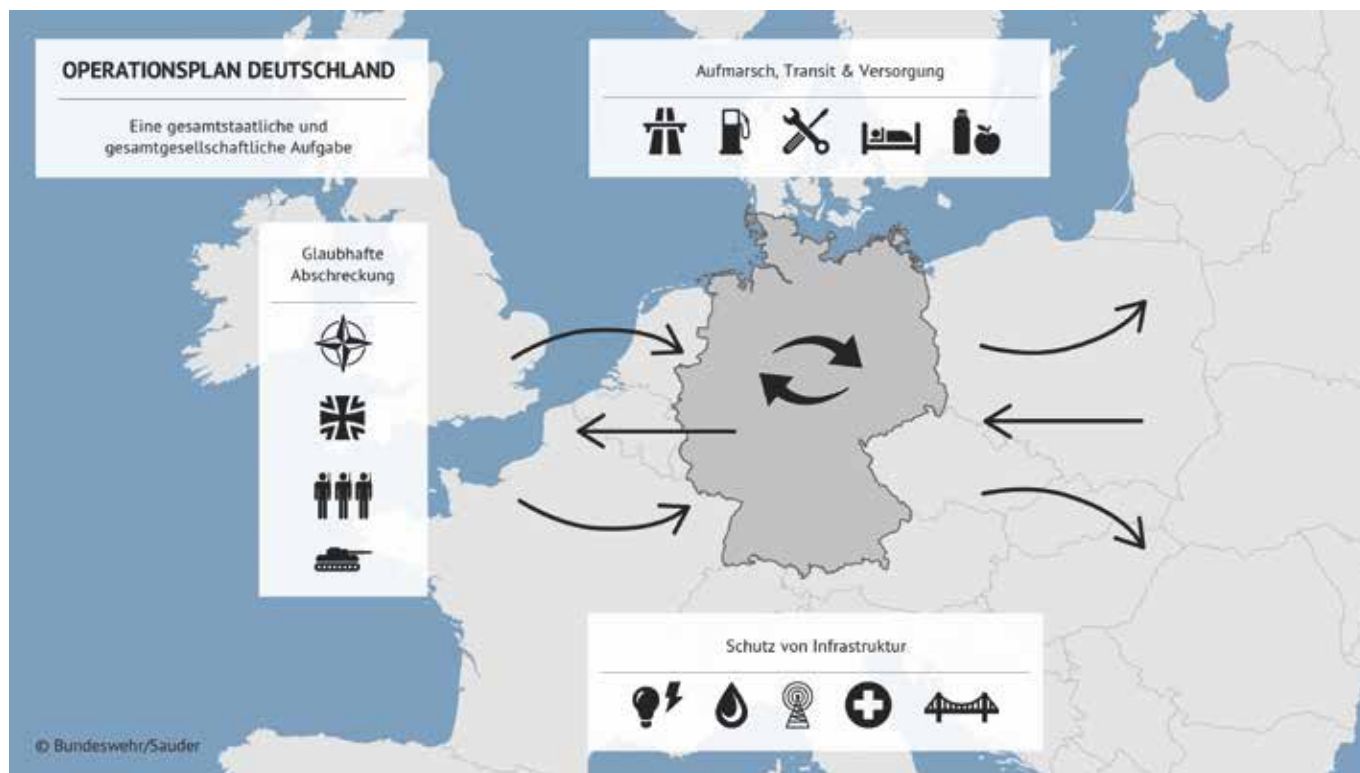
Arbeitsagenda für die Allianz

Genau diese „Tyrannei der Entfernung“ erfordert für die Bundeswehr neue Ansätze: nämlich die Skalierung und vollumfassende Integration der zivilgewerblichen Leistungserbringung in den militärlogistischen Wirkverbund bis in das Einsatzgebiet hinein. Dies ist zwingend, da die verfügbaren logistischen Kräfte der Bundeswehr auf den letzten 100 Kilometern bis zur Front konzentriert sein werden, um die Versorgung im direkten Einsatzgebiet zu gewährleisten. Der Operationsplan Deutschland (OPLAN DEU) sieht explizit einen integrierten logistischen Wirkverbund aus fünf Säulen vor: den eigenen Fähigkeiten der Bundeswehr, gesamtstaatlichen Leistungen, gewerblichen Leistungen, multinationaler Kooperation (NATO) und den Vorsorge- und Arbeitssicherstellungsgesetzen.

Säulen des logistischen Wirkverbunds

Der Weg hin zur zwingend notwendigen zivilgewerblichen Leistungserbringung bereitet mir derzeit am meisten Sorgen. Es ist mitnichten so, als hätte die Bundeswehr keine Erfahrung in der Integration zivilgewerblicher Partner. Jedoch sind die Größenordnungen, für die wir nun planen müssen, gänzlich andere. Es wäre geboten, von einer neuen Dimension der zivil-militärischen Lastenteilung zu sprechen, die es zu finanzieren, zu etablieren und zu guter Letzt zu beüben gilt. Hier gibt es eine Vielzahl von Problemfeldern: Erstens hat die Bundeswehr in den vergangenen Jahrzehnten der „Friedensdividende“ aus Kostengründen davon abgesehen, Verträge für haushaltsmittelbindende Leistungen zu schließen, die „nur eventuell“ abgerufen werden müssten. Spätestens 2026 müssen wir hier eine fundamentale Kehrtwende vollziehen. Alles, was wir nicht vertraglich festgehalten und umfassend geübt haben, wird am Tag X entweder nicht verfügbar sein oder nicht funktionieren.

Zweitens sind die derzeitigen vertragsrechtlichen Voraussetzungen für Vorhalteleistungen in einem wettbewerbsorientierten Markt unternehmerisch unattraktiv. Das geltende Vergaberecht erweist sich



▲ Der Operationsplan Deutschland ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. [Grafik: Bundeswehr/Sauder]

oft als Hindernis, da es primär den niedrigsten Preis belohnt. Hinzu kommt das Zögern der öffentlichen Hand, marktübliche Gegebenheiten wie Leerfahrten auch tatsächlich zu vergüten. Sie wirken sich negativ auf die Attraktivität der Bundeswehr als Vertragspartner für zivile Speditionen aus und damit auf deren Verlässlichkeit im Ernstfall. Da Planbarkeit und die verlässliche Leistungserbringung oberste Priorität für den Erfolg der „Drehscheibe Deutschland“ darstellen, sollten diese Faktoren bei Ausschreibungsausgestaltung entsprechend gewichtet werden.

Drittens fand in den letzten Jahrzehnten eine erhebliche Verlagerung von Kapazitäten ins europäische Ausland statt – sowohl als Folge als auch zur Kompensation des innerdeutschen Fahrer Mangels. Bereits 2022 waren rund ein Viertel der in Deutschland tätigen Berufskraftfahrer Ausländer ohne deutschen Pass. Im Bündnisfall bedeutet dies, dass potenziell 25 Prozent unserer logistischen Kapazitäten wegfallen könnten, da diese Fahrer in ihren Heimatländern (oft NATO-Staaten wie Polen, Bulgarien und Rumänien) der dortigen Wehrpflicht unterliegen.

Diese Probleme sind zwar erkannt, nun aber müssen sie zwingend adressiert werden. Das BMVg sowie das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr stehen vor einer kulturellen und kommunikativen Herkulesaufgabe. Die deutsche Logistikbranche ist bereit, ihren Beitrag zu leisten, fordert aber verständlicherweise ein Entgegenkommen der Amtsseite sowie verbindliche Vorgaben und finanzielle Planungssicherheit.

Uns muss klar sein: Die Ausweitung der zivilgewerblichen-militärischen Lastenteilung im Bereich der Logistik ist alternativlos. Wir können nicht erst in der Krise an die Tür der Transportunternehmen klopfen. Vorhalteverträge sind derzeit der einzige Weg, den Drahtseilakt zwischen finanzieller Sicherheit für die Unternehmen, Verlässlichkeit für die Streitkräfte und der Möglichkeit des gemeinsamen Übens zu meistern.

Dies erfordert eine neue Art von Pragmatismus aller Beteiligten, um sicherzustellen, dass Deutschland seiner wohl wichtigsten Verpflichtung in der Verteidigungsplanung der NATO, nämlich der, als logistische Drehscheibe im Herzen Europas auch vollumfänglich nachkommen kann.

Vom Appell zur Umsetzung

Damit diese Allianz mehr ist als ein Appell, braucht sie eine klare Arbeitsagenda: standardisierte Vorhalteverträge, wiederkehrende Übungen in realistischen Größenordnungen und vor allem belastbare Schnittstellen zwischen militärischer Planung und ziviler Disposition. Ein gemeinsames Lagebild über verfügbare Transportmittel, kritische Engpässe und Prioritäten – digital, aktuell und krisenfest – ist dabei kein Nice-to-have, sondern die Voraussetzung, um Geschwindigkeit und Masse im Ernstfall überhaupt organisieren zu können.

Abschreckung wirkt nur, wenn sie glaubwürdig durchgehalten werden kann. Genau daran entscheidet sich die „Drehscheibe Deutschland“: nicht am ersten Tag der Verlegung, sondern an Tag 30, Tag 60 und Tag 120 der Dauerversorgung. Wer diese Durchhaltefähigkeit vertraglich vorbereitet, praktisch beübt und politisch absichert, stärkt nicht nur die Bundeswehr, sondern die Handlungsfähigkeit des gesamten Bündnisses. Logistik ist damit keine Unterstützungsfunktion. Sie ist ein zentraler Teil der Abschreckung.

Natürlich lässt sich die Komplexität dieses Systems nicht auf wenigen Seiten erschöpfend behandeln. Doch dieser Text soll ein Weckruf sein: Amtsseite und Industrie müssen aufeinander zugehen. Nur durch eine pragmatische Allianz zwischen Bundeswehr und Logistikwirtschaft erreichen wir die nötige Kriegstauglichkeit und Aufwuchsfähigkeit. Sie ist die Basis, um unsere Freiheit und Demokratie im Ernstfall erfolgreich zu verteidigen.

In eigener redaktioneller Verantwortung