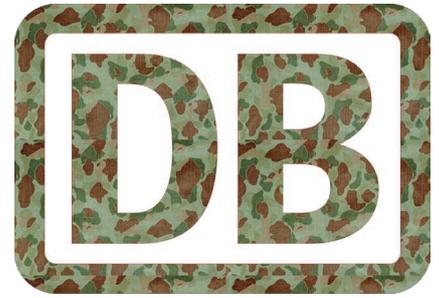


# Bahn frei für das Militär

## Der Rahmenfrachtvertrag zwischen Bahn und Bundeswehr

von Claudia Haydt



Seit 1. Januar 2019 führt die Bundeswehr für einen Zeitraum von zwölf Monaten die „Speerspitze“ der NATO im Baltikum. Zeitgleich trat ohne größere öffentliche Aufmerksamkeit ein Vertrag in Kraft, der deutlich macht, mit welcher Entschlossenheit die NATO-Staaten und die Bundesregierung Vorbereitungen für eine kriegerische Konfrontation mit Russland treffen. Erstmals sichert sich die Bundeswehr bei der Deutschen Bahn Transportkapazitäten für Panzer und andere Rüstungsgüter bis an die Grenze Russlands. Es geht dabei nicht um einzelne Wagen, die an Güterzüge angehängt werden, sondern um vollständige Züge, von denen im Verlauf des Jahres 2019 weit über tausend Richtung Osten rollen könnten. Zu den „Highlights“ des mit fast 100 Mio. Euro dotierten Vertrags zwischen Bahn und Truppe gehören u.a. die zusätzliche Vorhaltung von 300 Waggons und Lokomotiven mit dem Potenzial für über 1.300 jährliche Transporte sowie die Umkehrung der „Vorfahrt-Regel“: Künftig soll Militärtransporten erstmals gegenüber dem zivilen Personenverkehr Priorität eingeräumt werden. Zivile Bahnkunden können sich in diesem Kontext also möglicherweise auf noch mehr Verspätungen als bisher einstellen.

### Transporte für die NATO-Speerspitze

Die Panzerlehrbrigade 9 aus Munster (Niedersachsen) stellt den Leitverband der NATO-Speerspitze, die im NATO-Jargon VJTF (Very High Readiness Joint Task Force) genannt wird. Damit stehen 5.000 Bundeswehrsoldaten für einen schnellen NATO-Einsatz gegen Russland bereit und deutsche Soldaten stünden bei einer kriegerischen Auseinandersetzung an vorderster Front. Die Bundeswehr stellt für die NATO-Speerspitze rund 4.000 Angehörige des Heeres und 1.000 Kräfte anderer Organisationsbereiche bereit. Um den Aufmarsch nach Osten logistisch abwickeln zu können, schloss das Verteidigungsministerium noch im Dezember 2019 einen Vertrag in Höhe von beinahe 100 Mio. Euro mit der DB Cargo AG (DB) ab.

Der Vertrag<sup>1</sup> wurde auf zwei Jahre abgeschlossen (bis 31.12.2020) und kann drei Mal um je ein Jahr verlängert werden. Im Anschluss an die Versorgung der deutschen VJTF Kräfte sollen mit diesen Schienentransportkapazitäten ab 2020 Verlegungen der Initial Follow-on Forces Group (IFFG) und weitere grenzüberschreitende Transporte für die Bundeswehr oder für Ihre Verbündeten durchgeführt werden können. Der Vertrag erwähnt dabei sowohl Transporte für die NATO, für Staaten, die Mitglied des NATO-Programms Partnerschaft für den Frieden sind, für die Europäische Union oder die Vereinten Nationen. Es geht also, jenseits der aktuellen Unterstützung der VJTF-Kräfte, um ein logistisches Infrastrukturprojekt, mit dem internationale Schienentransporte an unterschiedlichste Ziele - aber besonders im Osten - durchgeführt werden sollen.

### Schneller Transport in den Krieg?

Insgesamt sollen im Rahmen der deutschen VJTF-Führung 2019 etwa 9.700 Soldaten, 150 Kettenfahrzeuge, 3.300 Rad-

fahrzeuge, 1.500 Anhänger und 1.370 Container Richtung Osten verlegt werden. Ein großer Teil dessen soll auf der Schiene transportiert werden - wie viel genau, gilt als geheim.

Der Vertrag mit der DB soll hohe Verlegegeschwindigkeiten sicherstellen. Im Jahr 2020 gilt für die VJTF-Phase eine Zielvorgabe von zwei bis sieben Tagen, wobei innerhalb von drei bis vier Tagen die ersten Kräfte das Einsatzgebiet erreicht haben sollen. Die vertragliche Vorgabe an die DB sieht Rüstungstransporte innerhalb von maximal fünf Tagen vor.

Ab 2021 soll es dann etwas langsamer aber kontinuierlich weitergehen. Transporte zur Verlegung von IFFG-Kräften (die jeweils zur Unterstützung auf VJTF-Kräfte folgen sollen) sind für Zeiträume von maximal 30 Tagen projektiert.

Die Bundeswehr verfügt für den Materialtransport bereits heute über Gütertransportkapazitäten. Zu diesen 280 Flachwagen werden nun 300 geeignete Waggons und Lokomotiven von der DB zur Verfügung gestellt und durchgehend bereitgehalten.

### Ziviler Bahnverkehr wird ausgebremst

300 zusätzliche Waggons fürs Militär - das klingt nach einer übersichtlichen Größenordnung. Doch der Vertrag hat möglicherweise spürbare Auswirkungen auf den zivilen Gütertransport. Bereits vor Abschluss des Vertrages scheiterten Bemühungen, den zivilen Schienenverkehr im Verhältnis zum LKW-Transport stärker auszubauen, an der maroden Bahninfrastruktur und an der fehlenden Verfügbarkeit von Bahnwaggons. Immer wieder beklagt die Industrie<sup>2</sup>, dass die DB Cargo nicht genügend Wagen für einen geregelten Materialtransport zur Verfügung stellt. Eine ökologische Verkehrswende wird unter der Bedingung, dass nun laut der Beschlussvorlage für den Haushaltsausschuss des Bundestages zwölf Prozent des europaweit verfügbaren Bestandes an Flachwagen für die Bundeswehr reserviert sind, wohl noch schwieriger umsetzbar als zuvor schon. Dennoch haben sich in der entscheidenden Dezembersitzung im Verteidigungsausschuss, laut Berichten aus diesem Gremium, nicht nur die Regierungsfractionen, sondern auch grüne Vertreter für den Transportvertrag ausgesprochen.

Darüber hinaus reserviert die DB Transportlots für die Bundeswehr. Konkret werden für zwei grenzüberschreitende Transporte pro Tag (und Richtung) Gleistrassen freigehalten und im Fahrplan eingeplant.

Auch im Bereich des zivilen Personenverkehrs könnte der Vertrag damit Auswirkungen haben – und das in einer Zeit, in der von einem funktionierenden Bahnverkehr ohnehin nur noch extrem eingeschränkt die Rede sein kann. Derzeit hat der Personenverkehr auf der Schiene Vorrang vor dem Güterverkehr. Wenn ein Personenzug unterwegs ist, müssen Güterzüge auf ein Ausweichgleis. Egal, ob der Personenzug fahrplanmäßig unterwegs ist oder verspätet. Dieser Vorrang für die zivilen Personenzüge scheint laut vorliegendem Vertrag gegenüber der Bundeswehr nun nicht mehr zu gelten. Müssen Bahnfahrer zukünftig aufs Abstellgleis, damit das Militär fristgerecht seine



Quelle: Bundeswehr / Sebastian Willke / Flickr

Kriegsvorbereitungen treffen kann? Für die VJTF-Phase enthält der Vertrag einen „Express-Zuschlag“ von 5,9 Mio. Euro. Dadurch hat die Bundeswehr grundsätzlich Vorrang. Die einzige Ausnahme sind Hilfszüge und Rettungszüge.

Beladen werden die Züge an den Standorten Bergen (Niedersachsen; dort werden auch die 280 Bundeswehr-Flachwagen bereitgestellt) und Deuten (NRW) und die Entladung der VJTF- und IFFG-Transporte ist in Sestokai (Litauen) geplant. Von Deuten und Bergen soll pro Tag je ein mit Panzern und anderen Rüstungsgütern beladener Zug starten können. Als Grenzübergänge sind zwischen Deutschland und Polen Frankfurt an der Oder beziehungsweise Kunovice vorgesehen. Zwischen Polen und Litauen geht die Route über Trakiszki und Mockava. Unternehmen der litauischen und polnischen Staatsbahn werden als Subunternehmen verpflichtet.

Insgesamt wird für zwei Jahre privilegierten Schienentransport eine Summe von fast 100 Mio. Euro fällig. Der größte Teil der Kosten sind Fixkosten, die für die Vorhaltung von Material, Personal und Trassen anfallen (71 Mio.). Der Expresskostenzuschlag in 2019 kostet wie bereits erwähnt 5,9 Mio. Euro. Dazu kommen nutzungsabhängige Kosten für jeden Zug (etwa 21 Mio.). Der Vertrag beläuft sich somit auf insgesamt 97,5 Mio. Euro.

### Neue Dimension der Kriegsvorbereitung

Laut Rahmenfrachtvertrag fallen pro Zug 7.942 Euro nutzungsabhängige Kosten an. Damit wären pro Jahr bis zu 1.322 Zugtransporte möglich. Die Bundeswehr sichert sich kurzfristige, prioritäre und termingerechte Schienentransportkapazitäten, die sogar noch deutlich über die Versorgung der eigenen Kräfte im Baltikum hinausgehen. Diese „Überkapazität“ für den Militärtransport ist kein Zufall. Wer den Transport von Rüstungsgütern und Munition in die jeweiligen Kriegsgebiete und Aufmarschregionen regelt und wie dies geschieht, das ist von zentraler strategischer Bedeutung. Bereits im April 2018 verankerte Verteidigungsministerin von der Leyen die besondere Rolle der Bundeswehr und Deutschlands für Militärtransporte von NATO und EU in der Neuauflage der „Konzeption der Bundeswehr“ (KdB). Dort wird mehrfach betont: „Die Handlungsfähigkeit des NATO-Bündnisses und der EU beruht auch auf Deutschlands Aufgabenerfüllung als Host Nation, als Transitland für die Verlegung von Kräften an die Grenzen

des Bündnisgebietes und im rückwärtigen Einsatzgebiet.“<sup>3</sup> Diese Aufgabe übernimmt das NATO-Logistikkommando JSEC in Ulm und im Kontext der Europäischen Union hat sich Deutschland ebenfalls für die militärische Mobilität zuständig erklärt. Im Entwurf des nächsten mehrjährigen EU-Haushaltes stehen zudem 6,5 Mrd. Euro bereit, um die Infrastruktur (Straßen, Tunnel, Brücken, Schienen etc.) für Militärtransporte („Military Mobility“) auszubauen. Es ist davon auszugehen, dass ein beträchtlicher Teil dieser Gelder auch in Deutschland ausgegeben werden.

Einen ersten Vorgeschmack darauf, was es bedeutet, wenn sich Deutschland als „als mögliche Basis für Operationen, rückwärtiges Einsatzgebiet und Drehscheibe der Unterstützung“ versteht<sup>4</sup>, ist dieser Vertrag mit der Deutschen Bahn. Er wird zwar nur (und das ist schlimm genug) mit der Rolle der Bundeswehr beim NATO-Aufmarsch im Baltikum begründet, der Vertrag enthält jedoch keine territoriale Begrenzung für den Schienentransport und die Infrastruktur soll explizit auch durch andere Kräfte (EU, NATO und Vereinte Nationen) genutzt werden können. Transporten an die Ostgrenzen Polens oder in die Ukraine steht damit zumindest laut Vertragslage nichts entgegen.

Diese Vorbereitungen für einen Aufmarsch nach Osten sind eine sicherheitspolitisch gefährliche Entwicklung, die zur weiteren Vertiefung der Konfrontation mit Russland führen kann. Mehr Sicherheit bringt dies auf keinen Fall und das Risiko einer militärischen Konfrontation mit Russland wächst weiter.

Aus Sicht der Friedensbewegung gilt jedoch auch: Wenn der Krieg hier beginnt, wenn hier die Panzer verladen und die Transporte organisiert werden, dann muss auch hier der Widerstand dagegen verstärkt werden. In anderen Worten: Wenn Deutschland aufgrund seiner „geografischen Lage eine strategische Drehscheibe im Zentrum Europas“ ist<sup>5</sup>, dann haben wir auch die Möglichkeit diese Drehscheibe zum Stillstand zu bringen.

### Anmerkungen

- 1 Griephan Briefe, Ausgabe 50-52/18.
- 2 DB Cargo hat zu wenig Waggons für Salzgitter AG, Redaktionsnetzwerk Deutschland, 16.6.2017.
- 3 BMVg, Konzeption der Bundeswehr, April 2018, S. 33.
- 4 Ebd., S. 61.
- 5 Ebd., S. 60.