

Logistik der Bundeswehr



Dr. Georg Thielmann

Die Geschichte der  
Logistik der Bundeswehr  
von 1955 bis heute

Verlag Traugott Bautz

Bibliografische Information Der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind  
im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Verlag Traugott Bautz GmbH  
99734 Nordhausen 2012  
ISBN 978-3-88309-759-6

## **Inhaltsverzeichnis**

- 0. Vorwort** von BG Weidhüner, Leiter des Log- Amtes der Bundeswehr zu St. Augustin (S. 7)
- 1. Einleitung** (S.8)
- 2. Die zivile Logistik**
  - 2.1 Der Begriff "Logistik" (S. 9 f.)
  - 2.2 Ursprung der Logistik (S. 11)
  - 2.3 Kernaufgaben der Logistik in der Wirtschaft heute (S. 12 f.)
- 3. Die Geschichte der Bundeswehr ( Kurzchronik)**
  - 3.1 Die Anfänge ( 1955 – 1957) (S.14 f.)
  - 3.2 Der "Kalte Krieg" ( 1958 – 1989) (S. 16)
  - 3.3 Nach dem "Kalten Krieg" (1990 – 1995 ) (S.17)
  - 3.4 Die neuen Herausforderungen nach dem BVG- Urteil von 1994 (S.18)
- 4. Die Geschichte der Logistiktruppe der Bundeswehr**
  - 4.1 Die Gründungsjahre Mitte-Ende der 50-er Jahre (S.19 – 29)
  - 4.2 Die Aufgaben zur Zeit des "Kalten Krieges" (S. 30 – 34)
  - 4.3 Die Aufgaben und Herausforderungen heute (S. 34 – 58)
  - 4.4 Die Aufgaben und Herausforderungen "morgen" (S. 59 – 63)
  - 4.5 Die Vernetzung von militärischer und ziviler Kooperation (Chancen und Risiken) (S. 64 – 66)
  - 4.6 Kerntechniken/ - verfahren in der Logistiktruppe in Gegenwart und Zukunft sowie deren Interdependenz intern/zivil (S. 67 f.)
- 5. Interview** zur Entwicklung der Logistik in der Bundeswehr mit Brigadegeneral Vetter, Kommandeur des logistischen Zentrums in Wilhelmshaven (S. 69 – 78)
- 6. Abschlussüberlegungen** (S. 79 f.)
- 7. Literaturverzeichnis inklusive Internetquellen** (S. 81 – 86)
- 8. Persönliches "Dankeschön" bei der Realisierung des Werks** (S. 87)
- 9. Kurzvita des Autors** (S. 88)
- 10. Abkürzungen** (S. 89 f.)



## 0. Vorwort

### Die Geschichte der Logistik der Bundeswehr von 1955 bis heute

Im Rahmen seines Doppeldiplom- Fernstudiums Master S.c. in Logistik / Ökonomie bat mich Herr Dr. Thielmann, für seine Masterarbeit ein kurzes Vorwort zu verfassen. Diesem Wunsch komme ich gerne nach.

Ich bin seit über drei Jahrzehnten als Berufsoffizier in der Bundeswehr mit dem Schwerpunkt Logistik / Nachschub tätig. Die dabei gesammelten Berufserfahrungen decken sich mit denen unter den Kapiteln 4 und 5 dargestellten in dieser Masterarbeit.

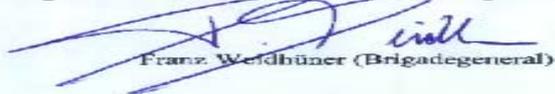
Die Logistik ist dabei kein Selbstzweck. Vielmehr dient sie in einer unterstützenden Weise den 3 Teilstreitkräften Heer, Luftwaffe und Marine, ihre Aufgaben im inneren Deutschlands im Militärbündnis NATO sowie, nach dem Gerichtsurteils des BVG in 1994, auch außerhalb dieser Grenzen nachzukommen.

Nach der Beendigung des "Kalten Krieges" Ende der 1980-er/ Anfang 1990-er Jahre ist das Aufgabenspektrum der Bundeswehr komplexer und vielfältiger geworden. Dies wird im Kapitel 4 strukturiert dargelegt.

Auch zukünftig wird die Logistik keine statische Angelegenheit sein. Sie ist untrennbar mit den Aufgaben der Bundeswehr im Bündnis verbunden. Aufgrund der zunehmenden Anzahl an Bündnispartnern ist eine bündniseinheitliche Abstimmung über den Warenfluss eine permanente Angelegenheit, um als Dienstleister zur rechten Zeit die richtige Ware am richtigen Ort vorhalten zu können.

Diese Masterarbeit erlaubt dem Leser, auch ohne logistische Vorkenntnisse, sich schnell in die Materie einzulesen und einen guten Überblick über die Thematik zu verschaffen.

Logistikamt der Bundeswehr zu St. Augustin, den 29. Oktober 2012

  
Franz Weidhüner (Brigadegeneral)



Brigadegeneral Franz Weidhüner

(Quelle: Medienzentrale der Bw/Medienzentrale der Bw)

# 1. Einleitung

Mit dieser Masterarbeit des Studiengangs Logistik / Ökonomie (M.S.c.) möchte ich die Geschichte der Logistik der Bundeswehr von ihren Anfängen bis heute vorstellen. Dabei ist der Kernbereich der Arbeit in den Kapiteln 4 und 5 zu finden, thematisch eingebettet in den zivilen Bereich der Logistik und in die Kurzchronik der Bundeswehr in 4 entscheidenden Phasen ihrer Existenz bis heute.

Dabei soll es sich bei dieser Arbeit nicht um eine ausschließlich reproduktive Leistung handeln, sondern, aufbauend auf Basisinformationen, sollen in den Kapiteln 4 und 5 Fragen nach Veränderungen, möglichen Gründen, Perspektiven, geänderten Aufgabenfeldern u.v.m. nachgegangen und beantwortet werden. Unter diesen Erwartungshorizont habe ich auch die Unterpunkte in Kapitel 4 und die Fragestellungen an Brigadegeneral Vetter in Kapitel 5 formuliert. Ein ausschließliches "Wiederkäuen" von bekannten Infos brächte hingegen keinen Mehrwert im Sinne eines Wissens- und Erkenntniszuwachses.

Am Ende der Arbeit soll es dem Leser mit einer überschaubaren zeitlichen Investition möglich sein, Antworten auf die im vorherigen Abschnitt skizzierten Fragen zu erhalten. Wenn ich darüber hinaus das Interesse an der (militärischen-) Logistik beim Leser geweckt habe, so ist mein Ansinnen erreicht. Für Anregungen sachlicher Art zu meinem Werk bin ich stets offen !

Viel Spaß beim Lesen und Informieren wünscht- Dr. Georg Thielmann

Oberveischede im Herbst 2012

## 2. Die zivile Logistik

### 2.1 Der Begriff „Logistik“<sup>1</sup>

Der Begriff „Logistik“ entstammt der französischen Sprache *logistique*. Sie umfasst 2 große Blöcke, die es zu unterscheiden gilt.:zum einen die Logistik im Rahmen der Betriebswirtschaftslehre (BWL). Diese beinhaltet alle Material – und Informationsprozesse, die der Raum – und Zeitüberwindung dienen. Sie deckt die gesamte wirtschaftliche Spanne von der Beschaffung von Roh- und Ausgangsstoffen bis hin zur Auslieferung des fertigen Produkts ab. Hinzu kommt die Lagerung und der Umschlag von Waren, je nach Gut und Abnehmer. Insgesamt umfasst die Logistik im Rahmen der BWL 5 Hauptaspekte, die miteinander verzahnt sind und deshalb niemals isoliert voneinander betrachtet werden dürfen:

1. **Beschaffung** von Rohstoffen: welche Transportmöglichkeiten bestehen und zu welchen Transportstück- oder- mengenkosten wird angeliefert .
2. **Güterverkehr** als mögliches Transportmittel, der zur Konkurrenz zur Schiene, zum Schiff oder Flugzeug stehen kann oder kombiniert in Anspruch genommen werden muss. Hier bilden die Stückgutkosten die zentrale Größe bei der Wahl des Transportmittels.
3. **Lager bzw. Lagerung** kosten Geld und Zeit. Kann ich diese als Produzent umgehen oder minimieren, in dem ich „just in time“ beliefert werde ?!. Die zunehmende Anzahl an LKW s, die sich über Europas Straßen schieben, sind ein untrügliches Zeichen dafür, dass viele Firmen , so z.B. die der Automobilindustrie, ihr Lager auf den Straßen, genauer auf den Achsen, haben. Staus und/oder Streiks können so binnen 48 Stunden ganze Produktionsketten zum Erliegen bringen.

---

<sup>1</sup> Brockhaus-Enzyklopädie, Bd. 13, S. 489

4. **Materialwirtschaft** ist ein wichtiger Kosteneinsparposten für den Produzenten. Je weniger Material er auf Lager hat, desto weniger Kapital hat er "tot" gebunkert. Somit entfallen die Lagerkosten und er entgeht der Gefahr eines kurzfristigen Liquiditätsengpasses.
5. **Vertrieb** hängt von den Eigenschaften des Gutes (z.B.: Gefahrguttransport oder Empfindliche Ware oder verderbliche Ware ?) ab und der Frage, an welchen Ort es zu bringen ist. Eine pauschale Aussage über Gut und Transport ist daher nicht möglich.

Zum anderen: die Logistik des Militärwesens. Sie beinhaltet die Lehre von der Planung, Bereitstellung und dem Einsatz militärischer Mittel zur Streitkräfteunterstützung. Hier werden im Groben drei Aufgabenbereiche unterschieden:

1. Die **materielle Versorgung** ( Erhaltung und Deckung von Material nach Bedarfslage)
2. Die **Materialerhaltung**- es ist dafür zu sorgen, dass eingelagertes Material über Jahre / Jahrzehnte einsatzfähig bleibt, um Kosten zu minimieren und einen jederzeitigen Einsatz zu ermöglichen.
3. Das **Transportwesen**- es sorgt dafür, dass die Ware/ das Material dorthin verbracht wird, wo sie unmittelbar zum Einsatz kommen kann und soll.

Die Bezeichnung „Logistiktruppe“ ist ein Sammelbegriff für die Heerestruppengattungen, der im wesentlichen Inst- und Nsch- Truppen beinhaltet.

## 2.2 Ursprung der Logistik <sup>2</sup>

Der Ursprung der Logistik lässt sich bis in die ägyptische Hochkultur, ca. 2.500 Jahre v. Chr., eindrucksvoll nachweisen. Schon zur Zeit der Pharaonen wurden Materialien zum Bau der bis heute beeindruckenden Pyramiden über hunderte von Kilometern auf dem Wasser – und Landweg zum Verbauungsort transportiert. Dabei spielte neben dem Transport auch die zeitliche Planung eine große Rolle. Material, das zu lange der Sonne ausgesetzt war, wurde porös oder nahm an Qualität ab. Es war also für die Erbauer entscheidend, die zeitlichen Abläufe und Anlieferungen der zu verbauenden Materialien zu steuern.

Aus den "Kinderschuhen" kam die Logistik aber erst durch den militärischen Einsatz. War es im Ägypten der Pharaonen nicht ganz so wichtig, ob Gut A einen Tag früher oder später am Ort eintraf, so konnten solche Verzögerungen bei militärischen Operationen schon in der Frühzeit über Erfolg oder Niederlage, über Leben und Tod ganzer Heere und Völker entscheiden. In diesem Zusammenhang fiel auch erstmalig der Begriff der Disposition- die Versorgung der Armeen wurde akribisch geplant .

Eine Dynamisierung der Versorgung im zivilen wie im militärischen Bereich erfolgte durch die Erfindung von Eisenbahn und Transportmitteln mit Verbrennungsmotor. Somit konnten die langsamen Ochsenfuhrwerke oder auch die sehr wetterabhängigen Segelschiffe durch konstante, wetterunabhängige Transportmittel ersetzt werden. Das machte den Transport planbarer und das Risiko, nicht zeitgerecht zu liefern bzw. beliefert zu werden , zu einem marginalen Risiko.

Für die zivile wie militärische Konsumwelt wurde die Erfindung des Seecontainers von unschätzbare Bedeutung. Große Mengen an Gütern konnten unter hervorragender Ausnutzung des Stauraumes über lange Seewege verschifft werden. Dies ermöglichte neben mehr Masse in kürzerer Zeit auch eine Verringerung der Transportstückkosten, da man nun mit gleicher Schiffsanzahl doppelt und mehr Ladung pro Passage mitführen konnte. Diese Tendenz , immer mehr in immer kürzerer Zeit, die bestmögliche Steigerung der Effizienz, ist ein Prozess, der bis heute unaufhörlich anhält, um den wirtschaftlichen Erfolg durch die Minimierung der Transportkosten zu optimieren.

---

<sup>2</sup> Geschichte der Logistik unter: [www.transporterweb.de/geschichte-der-logistik](http://www.transporterweb.de/geschichte-der-logistik), S. 1

## 2.3 Kernaufgaben der Logistik in der Wirtschaft heute <sup>3</sup>

Die Kernaufgaben der heutigen Logistik in der Volkswirtschaft möchte ich anhand von 9 Teilbereichen darstellen.

1. **Beschaffungslogistik** verhindert, dass es aufgrund von Zulieferengpässen zu Produktionsausfällen kommen kann. Auch die termingerechte betriebliche Absatzleistung von Gütern fällt unter diesem Begriff.
2. **Lagerlogistik** beinhaltet die Planung, Steuerung und Überwachung sämtlicher Lager – und Transportabläufe. Möglichst hohe Materialumschlagsziffern verhindern, dass zu viel Kapital in zur Zeit nicht gebrauchte Fertigungskomponenten unnötig gebunden ist. Auch entgeht man der Gefahr, dass man veraltete Teilgüter lagert, die am Markt nicht mehr abgerufen werden.
3. **Produktionslogistik** spannt den Bogen vom Einkauf von Ausgangsstoffen / Rohstoffen bis zur Verarbeitung derselben zu einer zu verkaufenden Ware x. Dabei spielen die Auftrags- und Terminplanungen eine zentrale Rolle, um dem Kundenwunsch unverzüglich nachkommen zu können.
4. **Transportlogistik** beinhaltet die Planung und die Umsetzung des Transportes. Die optimalste Lösung hängt immer von Determinanten wie Beschaffenheit des Gutes, Transportweg, Sitz des Kunden, Preis des zu transportierenden Gutes etc. ab. Je wertvoller das Gut, desto mehr kann der Transport kosten. Bei billiger Massenware ist der Kunde in der Regel nicht bereit, eine merkliche Verteuerung durch zu hohe Transportkosten hinzunehmen.

---

<sup>3</sup> Engelsberger, E-M.: BWL : Logistik – unter: [www.suche-definition-gesundheit.de](http://www.suche-definition-gesundheit.de), „Logistik“, S. 1 ff.

5. **Ersatzteillogistik** subsummiert die jederzeitige Verfügbarkeit von Ersatzteilen. Gerade in der Automobilindustrie ist das Lager vieler Autobauer auf der Achse. Zum Vorteil der geringen Lagerkosten kommt das Risiko, bei Streik oder Stau einen Produktionsausfall mangels Ersatzteile zu erleiden.
6. **Distributionslogistik** beinhaltet den stetigen Austausch an Informationen zwischen dem Erbringer der logistischen Leistung und seinem Auftraggeber, dem Kunden. Dies sorgt dafür, dass kurzzeitige Wünsche des Kunden noch in die logistische Planung eingearbeitet werden können. Zudem erhöht es die Kundenzufriedenheit und somit die Chance, einen Stammkunden gewinnen zu könne, gerade in Zeiten drückender Konkurrenz im Transportgewerbe ein wichtiger Faktor.
7. **Entsorgungslogistik** sorgt dafür, dass industrielle Produktionsrückstände möglichst kostengünstig und (!) im Rahmen der geltenden Umweltauflagen final beseitigt werden, ein Imagegewinn für die Firmen, wird doch heute vermehrt auf den schonenden Umgang mit der Umwelt geachtet.
8. **Informationslogistik** steht für das Planen und Durchführen von notwendigen Schritten, um eine reibungslose Abwicklung des Informationsflusses zu gewährleisten. Software, die stetig weiterentwickelt wird, wird zum Scannen / Erfassen von Waren sowie zum Aufzeichnen von Warenbewegungen eingesetzt.
9. **Branchenlogistik** ist, wie der Name vermuten lässt, eine auf den jeweiligen Industriezweig zugeschnittene Logistik, die auf die speziellen Kundenwünsche eingeht, Lösungen bereithält bzw. diese optimiert.

### **3. Die Geschichte der Bundeswehr (Kurzchronik)<sup>4</sup>**

#### **3.1 Die Anfänge (1955 – 1957)**

Kurz nach der bedingungslosen Kapitulation Deutschlands, Anfang Mai 1945, vor den alliierten Siegermächten USA, Großbritannien, Frankreich und der Sowjetunion zeichneten sich erste Risse in den Beziehungen dieser Mächte ab. Dabei stand die Frage im Vordergrund, was zukünftig mit Deutschland geschehen solle. Vor allem die Sowjetunion unter Stalin wollten aus Deutschland einen Agrar- und Bauernstaat nach sozialistischem Vorbild machen. Die USA und Großbritannien hingegen wollten Deutschland als wichtigen Industriestandort und interessanten Absatzmarkt für anglo- amerikanische Güter wieder aufbauen.

Aufgrund dieser divergierenden Zukunftspläne wurde der Ton zwischen den einstigen Verbündeten immer eisiger. Bereits in der Himmelroder Denkschrift vom Herbst 1950 verlangten hochrangige deutsche Politiker einen Verbleib Deutschlands unter dem Dach der NATO. Zudem wurde das Ungleichgewicht an konventionellen Waffen wie Panzern und Flugzeugen zu Gunsten von Stalins Sowjetunion für Westdeutschland und die Westalliierten zu einem immer größeren Gefahrenpotential. Der erste Generalinspekteur der Bundeswehr, Ex- Wehrmachtsgeneral und Generalleutnant Heusinger, stellte dieses Bedrohungspotential mit „220 Divisionen“ auf sowjetischer Seite gegenüber von „10 anglo- amerikanischen, fünf französischen Divisionen, zwei belgischen Divisionen, einer holländischen Division und einiger kleinere Verbände(...)“<sup>5</sup>

Nicht zuletzt deshalb wurde am 5.5.1955 die Bundeswehr in Westdeutschland unter dem Dach der NATO gegründet. Sie bestand anfänglich aus 12 Divisionen mit dem Schwerpunkt auf Infanterie- und Panzereinheiten. Zudem wurde die Luftwaffe mit 80.000 Mann und die Marine an den Stützpunkten Kiel und Wilhelmshaven mit 20.000 Mann ins Leben gerufen.

Um zu verhindern, dass aus blankem Gehorsam Verbrechen gegen die Menschlichkeit wie zur Zeit der Wehrmacht entstehen konnte, wurde 1956 das

---

<sup>4</sup> Thielmann, Georg: Mission und Ungewissheit, S. 305 ff.

<sup>5</sup> ebenda, S. 305

Soldatengesetz (SG) vom deutschen Bundestag in Bonn verabschiedet. Im Kern ging es darum, dass die Armee kein Staat im Staate zu sein hatte, sondern dass die diensttuenden Soldaten „Bürger in Uniform“<sup>6</sup> waren, gebunden an die geltenden zivilen Grundrechte und –pflichten. Ein Soldat hatte die Pflicht, Befehle auf mögliche Verstöße gegen das Völkerrecht und das Strafgesetzbuch hin zu überprüfen, bevor er diese ausführte. Ausreden wie zu Wehrmachtszeiten, nachdem man sich darauf berief, nur Befehle befolgt zu haben, wurden nicht mehr geduldet.

Als historischen Vorreiter für den Geist des Soldatengesetzes(SG) möchte ich an dieser Stelle den Generaloberst und Oberbefehlshaber des Heeres bis 1938, Ludwig Beck, anführen. Dieser legte **1938(!)** sein Amt nach der Annektierung Österreichs nieder. Als seltener Typus des denkenden Offiziers zu jener Zeit begründete er den Eidbruch gegenüber Hitler mit dem legendären Zitat:„ Soldatischer Gehorsam hat dort eine Grenze, wo Wissen, Gewissen und Verantwortung die Ausführung eines Befehls verbieten!“<sup>7</sup>Dieser Offizier hat bereits zu einer Zeit, zu der andere Persönlichkeiten aus dem zivilen Bereich und dem Militär, die erst **1944(!)** –der Krieg war verloren - ihr Gewissen entdeckt haben, noch lustig für Hitler geritten sind (...) -Beck hat **1938** den Abgrund gesehen, in den das Volk durch Hitlers Politik getrieben wurde. Weshalb dieser Mann so selten bei Gedenkfeiern bis heute Erwähnung findet und andere Persönlichkeiten umso mehr- (...) ?!

---

<sup>6</sup> Leitmotiv aus dem Soldatengesetz(SG) von 1956

<sup>7</sup> Bauer,J, / Janszen, K-H., von zur Mühlen, B. : Untergang des III.- Reichs, Geheime Reichssache – Hitlers grausame Rache(VHS –Video), 25. Minute

### **3.2 Der „ Kalte Krieg“ ( 1958- 1989)**

In dieser Zeit standen sich die beiden Verteidigungsblöcke NATO und Warschauer Pakt unversöhnlich gegenüber. Westdeutschland lag an der Naht des transatlantischen Bündnisses. Kernaufgabe der Bundesrepublik war es, im Verteidigungsfall die Streitkräfte des Warschauer Paktes aufzuhalten und zurückzuwerfen, um so den Verbündeten die Zeit für einen massiven Zweitschlag zu ermöglichen. Da die Sowjetunion als Kopf des Warschauer Paktes die NATO-Mitglieder an konventionellen Waffen wie Panzern, Flugzeugen und Flak- / Pakgeschützen bei weitem überflügelte, musste die NATO eine Antwort darauf finden. Man suchte nun ihrerseits die Abschreckung in der Produktion von Trägersystemen mit einfachen bis mehrfachen radioaktiven Sprengköpfen. Diese Waffen sollten als letzter Trumpf bereitgehalten werden, wenn die Truppen des Warschauer Paktes konventionell nicht zu schlagen gewesen wären. Das Konzept wurde in der Bundesrepublik seitens der Politik wie der Gesellschaft mehrheitlich abgelehnt, barg es doch die Gefahr, im Ernstfall von den eigenen Verbündeten als Atomwaffenabwurfzone missbraucht zu werden. Alt- Bundeskanzler Schmidt (SPD), der von 1974 bis 1982 die BRD regierte, stellte daher die „These des begrenzten Krieges“ als Gegenentwurf vor. Dabei sollten die beiden Flüsse Weser und Werra als HKL strategisch eingeplant werden, der primär konventionelle Krieg sollte geostrategisch gen Osten verschoben und verkürzt werden, um einerseits die kriegszerstörten Gebiete gering zu halten und um andererseits eine Überforderung der Logistik zu verhindern. Dabei sind die Massen an konventionellen Waffen, die die Bundeswehr in den 1980- er Jahren besaß, beeindruckend. Das Heer als eine von 3 Teilstreitkräften (TSK) neben der Luftwaffe und der Marine, verfügte über mehr als 3.500 schwere Kampfpanzer vom Typ Leopard I und II, letztere mit der 120 mm Glattrohrkanone, die auch bei voller Fahrt stets ausbalanciert werden konnte und in der Lage war, alle Panzer des feindlichen Lagers zu neutralisieren. Auch die Luftwaffe verfügte über 500 Kampfflugzeuge. Bei der Marine, deren Hauptaufgabe der Schutz der westeuropäischen Küsten und die Sicherung des Transportweges für den Nachschub darstellte, waren 7 Zerstörer, 40 Schnellboote und über 20 U- Boote einsatzbereit. Vergleicht man diese Zahlen mit den Großgeräten der Bundeswehr der Gegenwart, so kann man heute nur von einem Schatten ihrer selbst sprechen. Hauptgrund ist aber die veränderte Aufgabenstellung der Bundeswehr, für die schweres Gerät nicht mehr der alleinige Schlüssel zum militärischen Erfolg darstellt.

### **3.3 Nach dem "Kalten Krieg" (1990- 1995)**

Nach der friedlichen Wiedervereinigung Deutschlands wurde die Armee der ehemaligen DDR , die NVA, entweder in die Bundeswehr übernommen oder aufgelöst. Auch in der Bundeswehr gab es schmerzliche Änderungen. So wurden beispielsweise die schweren Kampfpanzereinheiten verkleinert, mittelfristig aufgelöst, weil ihre Existenz ausschließlich für das militärische Szenario des „Kalten Krieges“ bestimmt war. Mit seinem Ende war auch ihr Schicksal besiegelt.

3 neue Streitkräftekategorien wurden entwickelt :

- 1.) Die Hauptverteidigungsstreitkräfte, kurz HVK, die für die Landes- und Bündnisverteidigung vorgehalten werden.
- 2.) Die Krisenreaktionskräfte, kurz KRK, die in- und außerhalb der NATO-Gebiete einsetzbar sein sollen und
- 3.) die militärische Grundorganisation, MGO, die zur logistischen Versorgung und zur Ausbildung der Truppe dient.

### 3.4 Die neuen Herausforderungen nach dem BVG- Urteil von 1994

Am 12.7.1994 entschied das Bundesverfassungsgericht mit Sitz in Karlsruhe, dass die Bundeswehr auch außerhalb des NATO- Gebietes eingesetzt werden dürfe, und dass dies nicht gegen die bestehende Verfassung Deutschlands verstieße. Damit wurde "über Nacht" aus einer reinen Bündnisarmee, die ausschließlich innerhalb ihrer nationalen – wie natoeigenen Grenzen operieren sollte und durfte, eine Truppe ohne geographische Grenzen. Aus dieser Zeit entstammt der bei vielen Kameraden oftgepöbelte Spruch : „, Y- Tours- sie buchen, wir fluchen“.<sup>8</sup> Die Einsätze wurden ab diesem Zeitpunkt internationaler, aber auch gefährlicher. Denkt man an den mittlerweile 10 Jahre andauernden Einsatz der NATO in Afghanistan mit über 50 toten Bundeswehrsoldaten, so kann man die neue Herausforderung, die der Soldatenberuf nach dem Gerichtsurteil mit sich bringt, deutlich erkennen. War der Soldat zur Zeit des "Kalten Krieges" ausschließlich auf ein Szenario eingespielt, so muss der Soldat heute, wenn er/sie sich als SaZ oder BS verpflichtet, täglich damit rechnen, nicht nur innerhalb Deutschlands umzuziehen, sondern in fernen Ländern und Kontinenten eingesetzt zu werden. Zu der Gefahr für Leib und Leben kommt bei vielen Kameraden die "Heimatfront" oft als zusätzliche Negativbelastung ins Spiel. Viele Ehen scheitern wegen der langen Trennungsphasen oder aber, weil bekanntlich niemand so aus einem Krieg wieder herauskommt, wie er hineingegangen ist. Nicht zuletzt deshalb wächst die Zahl der Soldaten, die nach einem Einsatz mit dem PTBS heimkehren, stetig an. Ihre Therapieung , die erst durch den ehemaligen Verteidigungsminister a.D. Dr. Peter Struck zu Beginn(!)<sup>9</sup> des 21. Jahrhunderts angeregt wurde, muss eine Verpflichtung Deutschlands sein, denn die Angehörigen der Bundeswehr sind im Namen des Volkes per Bundestagsmandat vor Ort, also in unser aller Namen.

Weitere Einsätze, in die auch Angehörige der Bundeswehr involviert sind/waren

- sie Anti- Piraten-Mission am Horn vor Afrika, um die internationale Schifffahrt zu schützen,
- der Kosovo- Einsatz, um das Miteinander der muslimischen Mehrheit und der serbischen Minderheit zu sichern,
- die Wahlbeobachtung in der Demokratischen Republik Kongo u.v.m.

---

<sup>8</sup> „Y“ ist das KFZ- Kennzeichen für Bundeswehrfahrzeuge.

<sup>9</sup> Wenn man bedenkt, dass Bundeswehrangehörige seit **Mitte der 1990- er Jahre** in Somalia und im ehemaligen Jugoslawien eingesetzt wurde und anzunehmen ist, dass es auch dort bereits Fälle von PTBS gab, ist das eine SEHR späte Reaktion auf die Wirklichkeit. Die Frage nach der Fürsorgepflicht des Staates gegenüber seinen Soldaten drängt sich auf ... !

## 4. Die Geschichte der Logistiktruppe der Bundeswehr

### 4.1 Die Gründungsjahre/Mitte-Ende der 50-er Jahre

Der Gründung der Bundeswehr am 12. November 1955 ging eine Vorgeschichte voraus, die auch für das Verständnis darüber, wie die Logistik der Bundeswehr sich entwickelte, von großer Bedeutung ist. Die Logistik hatte ihre Tradition bereits in der deutschen Wehrmacht, genauer gesagt, im Tross, der dem Heer folgte, wobei auch die Deutsche Wehrmacht hier an eine lange Entwicklung anknüpfen konnte: *„Jeder Krieg ist [nämlich] nicht nur ein militärisches, sondern auch ein wirtschaftliches Unternehmen. Dies zeigt sich spätestens bei den Kriegsvorbereitungen wenn es darum geht, die Versorgung mit Lebensmitteln sicher – sowie Ausrüstung und Transportmittel bereitzustellen.“*<sup>10</sup>

Bereits in der Antike befassten sich die Heerführer mit der Frage, wie die Versorgung der Truppe mit Nahrungsmitteln sichergestellt werden konnte. Sie ließen Proviant mitführen und bauten Wasserleitungen aus Tierhäuten. Die Römer, die Meister in der Militärlogistik waren, legten nicht nur Nahrungsmitteldepots in eroberten Städten ihres Reiches an, sondern durchzogen ihr ganzes Herrschaftsgebiet mit einem gut durchdachten System von Straßen. Im alten Byzanz mussten eigens hierfür zuständige Beamte durch eine direkte Besteuerung der Bürger dafür sorgen, dass die Bevölkerung die Soldaten unterhielt, indem sie ihnen Quartiere zur Verfügung stellte. Ein Tross, bestehend aus Dienern und Sklaven, begleitete die Soldaten und sorgte für den Aufbau der Zelte, für die Verpflegung der Soldaten und für den Transport der Güter, die benötigt wurden. Das Heer verfügte über eine gut ausgestattete Sanitätstruppe, und große Garnisonen mancher Heere besaßen sogar Badehäuser für die Soldaten. Aufgrund der ständigen Kriegsgefahr und der permanenten Notwendigkeit, Krieg zu führen, anstatt die hierfür nötige Strategie in Ruhe verbessern zu können, war Byzanz als Großreich die einzige politische Macht, die es sich gewissermaßen leisten konnte, sich auch mit den theoretischen Aspekten der Militärlogistik zu befassen. Die besondere Aufgabe der Logistik bestand darin, das Heer zu besolden und mit Waffen, Geschützen und Kriegsgeräten auszurüsten. Weiter ging es darum, jeden Feldzug vorzubereiten, indem man das Gelände auswählte, den Bau von Verteidigungsanlagen und Befestigungen gewährleistete und die Heeresbewegungen sowie die Widerstandskraft des Gegners einschätzte.

---

<sup>10</sup> Logistik, Historie und Zukunft unter <http://www.iba.admin.ch/internet/iba/de/home/themen/logistiksystem/> S. 1-2. Zugriff am 12.06.2012.. Quellen aus der Schweiz werden selbstverständlich nur verwendet, wenn ihre Aussagen auch auf die Bundeswehr übertragbar sind.

Damit kümmerte sich die Logistik nicht nur um das Marsch - und Quartierwesen, sondern bekam auch eine hohe strategische Bedeutung: Sie hatte auch die Aufgabe, die Militärtaktik des eigenen Heeres zu entwerfen und zu unterstützen. Gerade dieses logistische Verständnis wiederum beeinflusste spätere Militärlogistikautoren nachhaltig. Seit dem 16. Jahrhundert gingen dann auch von Frankreich starke Impulse aus, das Nachschubwesen im Heer zu verbessern. Eine Intendantur wurde beauftragt, dafür Sorge zu tragen, dass die Soldaten vor den Kämpfen gut gepflegt wurden. An befestigten Orten wurden entlang der Marschrouten Lager angelegt und Magazine mitgeführt. Diese trugen zwar dazu bei, die Verpflegung der Truppe besser zu sichern, schränkten aber auch die Mobilität des Trosses ein, so dass auf diese Weise auch Schlachten verloren wurden. Transportiert wurde das Material zunächst von zivilen Unternehmen, die später von armeeeigenen Transporteinheiten abgelöst wurden. Im 17. und 18. Jahrhundert wurden die Befugnisse der Intendanten, die für die Organisation des Trosses zuständig waren, dann erheblich ausgeweitet. Sie hatten im Zuge der Schaffung einer zentralen Verwaltung weitreichende administrative, juristische und finanzielle Vollmachten, wie etwa die Aushebung von Quartieren, Spitälern und die Beschaffung und Verteilung von Verpflegungs- und Futtermittel. Ab 1780 vermischte sich das logistische Verständnis unter Anknüpfung an die byzantinische Tradition gänzlich mit dem Begriff der Strategie. Der Schweizer General Jomini stellte erst im Jahr 1780 den Logistikbegriff als eine eigene Disziplin dar. Er war im Heer für die Disziplin und die Versorgung der Truppen verantwortlich gewesen und hatte dabei wohl selbst erfahren, dass es sich bei der Logistik nicht nur um einen eigenständigen, sondern um einen äußerst komplexen Bereich handelt. Seine Bemühungen, die Logistik als einen dritten Zweig der Kriegskunst zu etablieren, stießen jedoch in den folgenden Jahrzehnten nicht auf die ihnen gebührende Resonanz. In den USA wurde der Begriff Logistik dann zum ersten Mal in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts in militärischem Sinne verwendet. Er umfasste die gesamte Mobilmachung der Volkswirtschaft zur Unterstützung des Heeres im Krieg. Der amerikanische Flottenadmiral Thrope verfasste in dieser Zeit sein bahnbrechendes Werk „Pure logistics“, in dem er die Logistik als einen Zweig innerhalb der Kriegsführung darstellt, der eine breite Palette von Tätigkeiten, wie etwa den Nachschub, den Transport, das Ingenieurwesen, den Unterhalt, die Sanität sowie die Verwaltung umfasst und mit allen strategischen und taktischen Aktivitäten koordiniert werden muss. Ab 1800 wurden die Dampfmaschine, die Eisenbahn und

das Auto erfunden. Auch die Entdeckung des Erdöls leitete eine neue Ära ein. „Diese Entwicklungen stellten auch die Logistik vor neue Aufgaben. Dabei wurden neue Mittel angewandt und neue Perspektiven eröffnet.“<sup>11</sup> Spätestens mit dem Eintreten der USA in den Zweiten Weltkrieg und mit den sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Anstrengungen und der Notwendigkeit, lebenswichtige Güter über weite Wege transportieren zu müssen, sowie mit dem Sieg der Alliierten, kam amerikanische Logistik auch nach Europa.<sup>12</sup>

Schon während der beiden Weltkriege war die Logistik in allen Heeren für den Transport von Versorgungsgütern, Waffen und für die Ausrüstung der Truppen von größter Bedeutung. Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Logistik weiterentwickelt und verfeinert.<sup>13</sup> Die technischen Entwicklungen des 19. Jahrhunderts blieben dabei auch in Deutschland nicht ohne Folgen. Obwohl es bereits unter Friedrich dem Großen Ansätze zu einer mobilen Transportorganisation für das Heer gegeben hatte, schlug die eigentliche Geburtsstunde einer Nachschubtruppe im heutigen Sinne im Jahr 1853, als der damalige Prinz und spätere Kaiser und König Wilhelm I für jedes seiner neun Korps den Kader eines Trainstammes bilden ließ, bestehend aus fünf Proviantkolonnen, einer Feldbäckereikolonnie, einem Pferddepot, einer Krankenträgerkompanie, drei leichten und drei schweren Feldlazaretten.<sup>14</sup> Der erste Weltkrieg war deshalb ein Einschnitt in der Geschichte der Logistik, weil er alles übertraf, was es bisher gegeben hatte, sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht. Dies machte sich natürlich vor allem in logistischen Problemen bemerkbar. Ende 1916 hob man die Munitions- und Trainkolonnen aus den Korps und Divisionen heraus und unterstellte sie direkt den Armee-Oberkommandos. Das Standardfahrzeug war der zweispännige Feldwagen, der bis in die 30-er Jahre hinein seinen Dienst tat. Das Problem war angesichts der großen Armeen und der Materialschlachten nicht die Herstellung der für den Krieg erforderlichen Güter, sondern vor allem ihr Transport zur und mit der Truppe. Der Erste Weltkrieg war so gesehen ein Meilenstein in der Geschichte der Militärlogistik. Schließlich zogen nach vier Jahren Krieg die Briten erste Lehren aus all den logistischen Problemen, indem sie die Versorgung weit von den Schienen und Häfen entfernten sowie mit motorisierten Schlitten, Panzern und

---

<sup>11</sup> Die große Erfolgsgeschichte der Logistik unter <http://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/de/course/origin/historica> S. 2

<sup>12</sup> vgl. Logistik, Historie und Zukunft: ebda. S. 1

<sup>13</sup> vgl. Die große Erfolgsgeschichte der Logistik: ebda. S. 2

<sup>14</sup> vgl. Kasch, H.: Vom Troß zur Nachschubtruppe. In: Truppenpraxis. 5/1987. S. 498

Pistolen die Versorgung des Gegners angriffen und dabei versuchten, das anfängliche und vorgesehene Truppentempo zu halten.<sup>15</sup> Man muss sich an dieser Stelle vergegenwärtigen, dass ein solcher Train eine empfindliche Stelle darstellt, an der die Truppe sehr verwundbar ist. Schneidet der Gegner mit einem gezielten Angriff die Truppe von den Gütern ab, die der Train transportiert, dann wird es für die Truppe äußerst problematisch. Als der Zweite Weltkrieg geführt wurde, war man bereits für die hohe Bedeutung der Logistik und ihrer guten Koordination sensibilisiert, vor allem, wenn es darum ging, kriegerische Handlungen mit großen Heeren durchzuführen. Der Versorgungsablauf wurde folgendermaßen organisiert: Die Industrie lieferte die benötigten Erzeugnisse zuerst an Magazine, von da ab wurden sie mit der Eisenbahn in das Operationsgebiet transportiert. Der eintreffende Nachschub wurde dann in Armee-Nachschublagern zusammengefasst. Von dort gingen Nachschubeinheiten der Armee in den Einsatzraum der Divisionen und wurden in den Armee-Lagern deponiert. Dort wurden Ausgabestellen eingerichtet, in denen die Truppenteile ihren Bedarf abholen konnten. Für bestimmte Arten von Versorgungsgütern gab es besondere Nachschubwege.<sup>16</sup> „Dabei stand die Deutsche Wehrmacht vor besonderen Herausforderungen, als sich der Zweite Weltkrieg immer weiter ausdehnte. Die Logistik musste in der Lage sein, mehrere, unabhängig voneinander operierende Fronten zu versorgen und zu unterstützen. Der Bedarf an Nachschub und an Instandsetzung wuchs auf diese Weise rapide an. Vor allem auch die Marine und die deutsche Luftwaffe standen vor bisher noch nicht da gewesenen Aufgaben. Die Nachschubtruppe stieg bis 1943 auf einen Personalumfang von 427. 000 Soldaten.<sup>17</sup> „*Sie hat – unabhängig von der politischen Bewertung des 2. Weltkrieges – im Verbund mit anderen Logistiktruppen der deutschen Reichsbahn im Landkrieg Herausragendes geleistet.*“<sup>18</sup> Die Verluste bei der Logistiktruppe der Deutschen Wehrmacht im Zweiten Weltkrieg waren wohl auch deshalb überproportional hoch, weil sie nicht voll motorisiert und aufgrund ihres Gepäcks im Falle eines Angriffs nur sehr eingeschränkt mobil war. Darüber hinaus war sie nicht bewaffnet, und die Soldaten hatten keine infanteristische Grundausbildung.

---

<sup>15</sup> vgl. Kasch: ebda. S. 489 & Militärische Logistik, Eine kurze Geschichte unter [http://translate.googleusercontent.com/translate\\_c?hl=de&langpair=en](http://translate.googleusercontent.com/translate_c?hl=de&langpair=en). Zugriff am 12.06.2012. S. 7-8

<sup>16</sup> vgl. Versorgung im Feldheer der Wehrmacht unter <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Soldat/Versorgung-R.html> S. 1

<sup>17</sup> vgl.. Kasch: ebda. S. 490

<sup>18</sup> Kasch: ebda. S. 490