

Dixieklo statt Klappspaten

Alltagsschwierigkeiten einer friedensgewohnten Truppe, die Deutschland plötzlich am Hindukusch verteidigen muss



MARCO SELIGER, geb. 1972, Hauptmann der Reserve, Bundeswehr-Einsatz in Bosnien-Herzegowina, im Kosovo und in Afghanistan, ist Chef vom Dienst von *loyal – Magazin für Sicherheitspolitik*.

Marco Seliger | Im 52. Jahr ihres Bestehens, 14 Jahre nach Beginn ihrer ersten Friedensmission, ist die Bundeswehr noch immer nicht in der Realität des modernen militärischen Krisenmanagements angekommen. Für Einsätze fern der Heimat personell wie materiell nur unzureichend gewappnet, wird sie von ihrem politischen Auftraggeber, dem Bundestag, permanent überfordert.

Die Diskrepanz zwischen dem, was die Streitkräfte leisten sollen, und den dafür vom Staat bereitgestellten Mitteln wird seit Jahren kontinuierlich größer. Hinzu kommt Hausgemachtes: Planungsfehler, Organisationsdefizite – und übertriebene Bürokratie. Die Truppe schwebt permanent in der Gefahr, an den Bestimmungen, Regelungen und Vorschriften einer Armee, die jahrzehntelang Friedensdienst geleistet hat, zu ersticken. Sie ist darauf getrimmt, die aus der Heimat gewohnten Normen auch im Ausland einzuhalten – selbst wenn sie dort noch so absurd sein mögen.

Kein Fahrzeug setzt die Bundeswehr häufiger ein als den in den sechziger Jahren konstruierten Geländewagen „Wolf“. In Afghanistan und im Kosovo sind Hunderte dieser Militärjeeps unterwegs – mit einem gravierenden Nachteil: Sie haben nur zwei Türen. In voller Montur – Schutzweste (15 Kilogramm), Waffe, Ausrüstung – ist der enge Einstieg auf den Rücksitz für die Soldaten eine Tortur. Lebensgefährlich wird die Konstruktion indes, wenn es schnell gehen muss, etwa beim Verlassen des Fahrzeugs im Fall eines Feuerüberfalls: Dazu muss der Beifahrer erst seinen Sitz vorklappen, ehe der hinter ihm sitzende Soldat den Wagen verlassen kann. Eine Folge: Zeitverlust bis zur Feuererwiderung. Soldaten in Afghanistan fanden eine Lösung für das Problem. Sie bauten die Rücksitze aus und setzten an ihre Stelle zwei längs zur Fahrtrichtung und parallel zueinander angebrachte Bänke. Dabei orientierten sie sich an der französischen Version des „Wolf“ mit zwei Vordersitzen und zwei Rückbänken. Ein- und Ausstieg erfolgen vom Heck aus, zudem besteht die

Möglichkeit der Sicherung nach hinten – im gefährlichen Afghanistan mit gelegentlichen Attacken aus dem Hinterhalt in höchstem Maße sinnvoll. Doch die findigen Bundeswehr-Soldaten hatten die Rechnung ohne das heimatliche Verteidigungsministerium gemacht: Das Fahrzeug entspreche so nicht dem Herstellermuster, es drohe der Garantieverfall. Der Umbau sei daher unzulässig, morsten die Beamten sinngemäß aus den Berliner Amtsstuben nach Afghanistan. Die Truppe musste die Sitze wieder in ihre ursprüngliche Position zurückbauen.

Bürokraten regeln den Dienstilltag in deutschen Auslandseinsätzen. Beispiel Müllentsorgung: Ob Kongo, Kosovo oder Bosnien-Herzegowina, ob auf einer Fregatte am Horn von Afrika oder auf einem Schnellboot vor der Levante – in Diensträumen, Büros und Unterkünften der Bundeswehr sind Abfallbehälter aufzustellen, in denen fein säuberlich nach Papier-, Plastik- und Restmüll zu trennen ist. So sehen es die Lager- und Schiffsordnungen vor. Denn überall in der Welt, wo deutsche Soldaten eingesetzt sind, gilt – aus Gründen der Rechtssicherheit – deutsches Recht, verbunden mit den Regelungen, Bestimmungen und dem Bürokratismus, die schon den Dienst in den heimatlichen Stützpunkten unnötig erschweren. Die „übertriebene Bürokratie“ in den Einsätzen, moniert dann auch der Wehrbeauftragte des Deutschen Bundestags, Reinhold Robbe, in seinem Jahresbericht 2006, sei „nicht hinnehmbar“ und beschädige das Vertrauen der Soldaten in ihren Dienstherrn. Dieser aber sieht das offensichtlich anders – auch wenn es, wie im Fall der Mülltrennung im Ausland, absurd sein mag. Denn während die Soldaten den Abfall zunächst vorschriftsmäßig und sorgsam trennen, kippen ihn die lokalen Entsorger hinter dem Feldlagertor natürlich wieder zusammen.

Ob Kongo, Kosovo oder
Horn von Afrika: Mülltrennung
nach deutschen Vorschriften
muss sein.

Ein weiteres Beispiel für gründliche deutsche „Bestimmungsmitnahme“ im Auslandseinsatz: „Hier gelten die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (deutsch)“, steht im Eingangsbereich des Camps Prizren in großen Lettern auf einer Tafel geschrieben. Der Hinweis ist ernst gemeint, wie spätestens beim Anblick der vielen Vorfahrts-, Stopp- und Parkverbotsschilder im Camp klar wird. Und um jene zu disziplinieren, die sich partout nicht an die im Lager vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit halten, bauen die Feldjäger hin und wieder sogar Radarfallen auf. Kleinste Verstöße gegen die „StVO (deutsch)“ können mit bis zu dreistelligen Geldbußen geahndet werden. Legt der Beschuldigte gegen diese Disziplinarmaßnahme Widerspruch ein, wird bis zur Entscheidungsfindung schon mal seitenweise Papier beschrieben – und wahlweise auch beim Wehrbeauftragten oder beim Petitionsausschuss des Deutschen Bundestags abgeladen. Einsatzrealitäten, die besonders eine Frage auslösen: „Hat die Truppe keine anderen Probleme?“

Worin diese mitunter bestehen können, erfährt etwa, wer als Mitglied einer der unzähligen Abgeordnetengruppen in den Einsatzgebieten weilt. Der Auslandsverwendungszuschlag sei zu niedrig, das Essen schlecht, die Telefonverbindung nach Hause zu teuer. Das löst selbst bei gut meinenden Parlamentariern verwunderte Fragen aus. Etwa: Wie könne es in Anbetracht der vermeint-

lich miserablen Verpflegung sein, dass die Truppe in ihren Auslandskontingenten zunehmend mit dem Problem Übergewicht konfrontiert ist? Andererseits werden wirkliche Sorgen – etwa dass die Soldaten langsam den Glauben an den Sinn der Missionen verlieren – offiziellen Besuchern gegenüber totgeschwiegen. Gut dastehen, keine Probleme nach Deutschland melden – das wird, dieser Eindruck muss entstehen, den Kommandeuren nahe gelegt. Manchmal entstehen dann Situationen, die einer gewissen Lächerlichkeit nicht entbehren. „Wenn ich in den Einsatzgebieten weilte, wusste ich von vornherein, dass mir die Befehlshaber geschönte Vorträge liefern und ich nicht die Wirklichkeit sehe“, sagt ein ehemaliger hochrangiger NATO-General.

Regelmäßig fliegen Prüfer
in die Einsatzgebiete, um
TÜV-Plaketten auszustellen.

Die Kontroll- und Regelungswut in der Bundeswehr ist legendär. So fliegen regelmäßig Prüfer in die Einsatzgebiete, um TÜV-Plaketten auszustellen und Abgassonderuntersuchungen (ASU) vorzunehmen. Schließlich stellt es eine Verkehrsordnungswidrigkeit dar, einen Geländewagen „Wolf“ ohne gültige ASU zu fahren. „In Deutschland ist diese Bestimmung plausibel, in Afghanistan oder im Kosovo aber absurd“, sagt Gerd Höfer, der seit Jahren für die SPD im Verteidigungsausschuss sitzt. „Als interessierte es einen Polizisten in Kunduz, ob die Abgase unserer Fahrzeuge den deutschen Normen entsprechen!“ Nichtsdestotrotz zieht die Bundeswehr regelmäßig ganze Fahrzeugflotten und Soldaten zur Überprüfung aus dem originären Dienstbetrieb ab. Und wenn „Wolf“, „Dingo“, „T4“ oder „Mungo“ aufgrund der extremen Einsatzbelastung kleinere Mängel aufweisen, werden sie ohne TÜV-Plakette schon mal dutzendfach stillgelegt – selbst wenn dies, etwa im Kosovo, vorübergehend zu beschränkter Einsatzfähigkeit mancher Einheiten führt.

Mülltrennung und überkorrekte TÜV-Prüfer sind indes Kleinigkeiten im Vergleich zur extremen Ersatzteilproblematik in der Bundeswehr. Der in den Einsätzen stark beanspruchte „Wolf“ muss zum Teil wochenlang in der Werkstatt zubringen, weil viele Ersatzteile nur in den Depots in Deutschland vorrätig sind, manche sogar erst bei der Industrie geordert und eingeflogen werden müssen. Der Ersatzteilmangel ist Alltag in einer Armee, die modern sein will. Hinzu kommt neue, unausgegrenzte Technik, die den Einsatz zunächst erschwert statt erleichtert. Geradezu desaströs waren die Erfahrungen, die die Bundeswehr mit dem neuen gepanzerten Mehrzweckfahrzeug „Mungo“ gemacht hat. Die Vorderachse des Transportwagens erwies sich für die extremen Straßenverhältnisse in Afghanistan als zu weich: Sie war nach spätestens tausend Kilometern bruchgefährdet. Bis der Hersteller neue, robustere Achsen geliefert hatte, standen die Fahrzeuge still. Immerhin: Bei der zweiten Lieferungstranche berücksichtigte der Produzent Krauss-Maffei Wegmann die Einsatzerfahrungen und stattete den „Mungo“ gleich mit einer stärkeren Achse aus.

Ein gefährlicher Mangel besteht in der Bundeswehr auch an geschützten Fahrzeugen. Vier Jahre nach Beginn der ISAF-Mission stehen in Afghanistan noch immer nicht ausreichend gepanzerte Mannschaftstransporter zur Verfügung, die die Truppe von Explosionswirkungen (Minen, Sprengfallen) und Beschuss wirkungsvoll abschirmen. Dem Verteidigungsministerium zufolge

Bild nur in Printausgabe verfügbar

Starthilfe für deutsche Soldaten in Afghanistan: Der „Wolf“-Jeep bleibt nicht nur manchmal im Reisfeld stecken, sondern birgt als „Zweitürer“ auch ein Risiko für seine Insassen

fehlt das dafür benötigte Geld. Daran dürfe ja wohl der Schutz der Soldaten nicht scheitern, kritisierte im März der Wehrbeauftragte Robbe. Und siehe da: Verteidigungsminister Jung hat jetzt doch noch mit der Industrie die eigentlich bis 2011 geplante Lieferung von 100 geschützten „Dingo 2“ für die kommenden acht Monate vereinbaren können.

Geradezu ungenügend sind die Lufttransportmöglichkeiten der Bundeswehr. So fehlen ihr nach wie vor die Fähigkeiten zum Combat Search and Rescue (CSAR), die insbesondere beim jetzt angelaufenen Tornado-Einsatz in Afghanistan wichtig wären. Erst mit Einführung des neuen Hubschraubers NH-90 in der CSAR-Version, voraussichtlich ab 2011, bekommt die Bundeswehr ein dafür geeignetes Transportmittel. Bis dahin wird Deutschland nicht über eigene CSAR-Fähigkeiten verfügen und ist deshalb noch mindestens weitere vier Jahre auf die Unterstützung der Amerikaner und anderer Verbündeter angewiesen. So auch in Afghanistan: Sollte dort der Notausstieg einer Tornado-Besatzung notwendig werden, liegt ihre Rettung in der Hand vorwiegend amerikanischer und britischer Suchkräfte.

Neben CSAR erschweren vor allem die limitierten Fähigkeiten der betagten Transportflugzeuge und -hubschrauber die Bundeswehr-Einsätze. Sowohl die „Transall“ als auch die mittelgroße CH-53 wurden in den sechziger Jahren für den Krieg gegen den Warschauer Pakt in Mitteleuropa konzipiert. An Missionen in extremer Höhenlage und unter schwierigen Umweltbedingungen wie im Hochland und in den Staubwüsten von Afghanistan verschwendeten die Konstrukteure damals natürlich keinen Gedanken. Doch statt sanft über die Alpen zu gleiten, quält sich die „Transall“ heute mit ihren zwei Motoren ächzend und mühevoll über die Siebentausender des Hindukusch. Bei geschlossener Wol-

kendecke und unzureichender Sicht über dem afghanischen Gebirge kehren die Flugzeuge mangels Kollisionswarnsystem und afghanischer Luftraumkontrolle sicherheitshalber um und warten auf ihrer Basis im usbekischen Termez auf Wetterbesserung. In den Wintermonaten muss durchschnittlich fast jeder dritte Flug abgebrochen werden. Der Flugplatz in Faizabad wird mit „Transall“ gar überhaupt nicht angefliegen. Die ihn umgebenden Gipfel ragen so weit in die

Mühevoll quält sich die „Transall“ über die Siebentausender des Hindukusch ...

Höhe, dass bei einem im „Friedensflugbetrieb“ stets zu berücksichtigenden möglichen Ausfall eines Flugzeug-Triebwerks in der Startphase ein Crash mit den Bergen befürchtet wird. Deutschland ist deshalb bei der Versorgung seines Stützpunkts im äußersten afghanischen Nordosten auf die

Unterstützung der Verbündeten angewiesen. Wenn die ihre Flugzeuge allerdings anderweitig benötigen, bleibt oft nur noch der gefahrvolle Landtransport. So fiel im Vorjahr zwischen der 13. und 22. Kalenderwoche jeder zweite geplante Flug nach Faizabad aus. Die beschwerliche und gefährliche Fahrt von dort zum 150 Kilometer entfernten Flugplatz Kunduz kann bis zu zwölf Stunden dauern.

Ähnlich gelagert sind die Probleme mit der CH-53. In der dünnen afghanischen Luft arbeitet der Hubschrauber am Leistungslimit. Die Materialabnutzung ist immens, der Wartungsaufwand riesig, der Ersatzteilmangel gravierend – und der Klarstand oftmals gering. Mit einer ernsthaften Konsequenz: Sollte eine schnelle Evakuierung vor allem der auf den Außenposten in Kunduz und Faizabad stationierten Truppen notwendig sein, braucht die Bundeswehr die Hilfe der Verbündeten, vor allem der Amerikaner. Denn nur sie verfügen in Afghanistan über rasch einsetzbare luftgestützte Rettungskapazitäten, um die zirka 450 deutschen Soldaten aus einer Gefahrenlage zu retten. Eine Tatsache, die in der Berliner Debatte um die NATO-Bündnissolidarität im vergangenen Herbst unter den Tisch gekehrt wurde: Gerieten deutsche Truppen am Hindukusch in Gefahr, würde ihnen Solidarität zuteil. Zugleich ist die Bundesrepublik aber, wie im Fall einer Entsendung von Bodentruppen nach Südafghanistan, politisch nicht bereit, diese Solidarität selbst zu üben.

Schießen auf diesem Schießplatz verboten!

Ebenso problematisch ist, dass Soldaten nach wie vor mit eklatanten Ausbildungsmängeln an den Hindukusch geschickt werden. Ein in Faizabad stationierter Scharfschütze, berichtet der Wehrbeauftragte Robbe, hatte erst drei Monate nach seiner Verlegung nach Afghanistan die Möglichkeit, sein ihm vor Ort ausgehändigtes Spezialgewehr einzuschießen. Der Schießplatz in Faizabad ist aufgrund der dort geltenden deutschen Sicherheitsbestimmungen nicht für derartige Waffen zugelassen. Das „Anschießen“ musste daher auf eine Ausweichschießbahn in Kunduz verlegt werden. „Solche Verzögerungen sind unter Sicherheits Gesichtspunkten nicht akzeptabel“, findet Reinhold Robbe, der auch die Einsatzausbildung von Personenschützern kritisiert. Die zum Schutz von VIPs im Ausland (z.B. Bundeskanzler, Minister, Politiker, Generäle) eingeteilten Feldjäger können in der Heimat kein Fahrtraining mit gepan-

zerten Wagen absolvieren, in denen sie ihre Schutzbefohlenen transportieren. Der Grund: Spezialfahrzeuge dieser Art sind in Deutschland nicht verfügbar.

Ein geradezu lebensgefährliches Beispiel für die mangelnde Qualifikation von Soldaten für Auslandsdienstposten nennt Wolfgang Petersen, 1. Vorsitzender des Forums Sanitätsoffiziere, einem Zusammenschluss von 150 Militärärzten in Koblenz. Petersen zufolge würden wiederholt Ärzte „ohne ausreichende Qualifikation in den Einsatz geschickt, aus der Not heraus“, weil die Bundeswehr nicht genügend qualifizierte Mediziner habe. So sollte in diesem Jahr in Mazar-i-Sharif eine Augenärztin als mobiler Rettungsarzt Patrouillen begleiten, obwohl sie nie zuvor einen Notfallpatienten behandelt hatte.

Ein Beispiel, das zum einen für verfehlte Personalplanung steht, zum anderen aber illustriert: Die für ihre Professionalität viel gelobte Sanitätstruppe operiert am Rande der Belastungsgrenze. Ärzte und Pfleger leiden, ebenso wie Heeresflieger und Feldjäger, unter einer schon chronisch zu nennenden überproportionalen Einsatzbelastung. Das liegt vor allem an den Personalstrukturen, die dem gewandelten Einsatzspektrum der Streitkräfte noch immer nicht angepasst sind. Von zirka 2400 Ärzten in den Bundeswehrkrankenhäusern waren im Vorjahr durchgehend etwa 700 durch Auslandseinsätze gebunden. Besonders hoch ist der Bedarf im Bereich der Intensiv- und Rettungsmedizin.

Darunter leidet der Betrieb in den heimischen Militär-Hospitälern. Dort fehlen vor allem Chirurgen und Anästhesisten, weshalb OP-Kapazitäten teilweise halbiert und lange geplante Eingriffe verschoben bzw. abgesagt werden müssen. Das hat nicht nur erhebliche Folgen für die Patienten, sondern auch für die Personalplanung der Sanitätstruppe.

Die Personalstrukturen sind dem gewandelten Einsatzspektrum noch immer nicht angepasst.

Denn in Anbetracht der extrem hohen Einsatzbelastung verlängern viele Nachwuchsärzte ihre Dienstzeit nicht, qualifizierte Berufssoldaten quittieren vorzeitig ihren Dienst. Ähnliche Tendenzen sind bei den Heeresfliegern zu beobachten. „Enttäuschung und Frustration breiten sich aus. Das gibt mir Anlass zu ernster Sorge“, schreibt der Wehrbeauftragte in seinem jüngsten Bericht.

Immer wieder ist es der Geldmangel, der sich nachhaltig negativ auf den Einsatzalltag der Soldaten auswirkt. Besonders zu spüren bekamen das die im vergangenen Jahr in der kongolesischen Hauptstadt Kinshasa stationierten EUFOR-Truppen. Aus Kostengründen wurden erstmals bei einem europäischen Einsatz dieser Größe nicht das in den einzelnen beteiligten Armeen vorhandene Eigenmaterial und Know-how zum Feldlagerbau genutzt. Ein spanisches Unternehmen erhielt den Auftrag, Camp, Unterkunftszelte, Kantinen, Toiletten- und Waschcontainer zu errichten. Doch die Firma verfügte weder über die dafür erforderliche Erfahrung noch das notwendige qualifizierte Personal und Management. Die EUFOR-Soldaten mussten in zu kurzen Betten (1,80 m) in ungeeigneten Zelten hausen, die in dem Tropenklima schimmelten und keinen Schutz vor Insekten und Ungeziefer boten. So waren etwa im Dezember 2006 19 von 31 Zelten im Camp „N’dolo“ wegen Schimmelbefalls unbewohnbar. Und weil zu Einsatzbeginn im Sommer die Toilettencontainer noch nicht funktionierten, mussten den deutschen Hygienebestimmungen ent-

sprechend übergangsweise Dixieklos eingeflogen werden. Die französischen Soldaten behelfen sich derweil per altbewährtem „Spatengang“: Klappspaten schultern, Loch graben, Geschäft erledigen, Loch zuschütten.

Wie schwer sich die Bundeswehr – aber auch Politiker und Gesellschaft – mit der Realität heutiger Militäreinsätze immer noch tun, lässt sich nirgendwo besser festmachen als am Umgang mit Verwundung und Tod. Im offiziellen Sprachgebrauch haben Soldaten Begriffe wie Anschlag, Attentat oder Krieg tunlichst zu vermeiden. Der Bombenanschlag auf den Bundeswehribus, bei dem am 7. Juni 2003 in Kabul vier Soldaten starben, geriet so zum „Großen Busunglück“, eine heimtückische Sprengstofffalle (IED) wie die am 25. Juni 2005 im

Im offiziellen Sprachgebrauch haben Soldaten Begriffe wie „Anschlag“ zu vermeiden.

nordafghanischen Rustaq, als zwei Bundeswehr-Soldaten bei der Explosion manipulierter Munition starben, wurde zum „Unfall“ verharmlost. Einsatzskeptische Politiker und das Volk, so könnte der Eindruck entstehen, sollen möglichst im Unklaren darüber gelassen werden, dass es sich bei der Bundeswehr-Mission in Afghanistan inzwischen um einen veritablen Kampfeinsatz handelt. Die Soldaten vor Ort wissen das längst, doch zu Hause, so scheint es, nimmt die Gesellschaft kaum Kenntnis davon. Ihre emotionale Distanz zu den Soldaten beklagt nicht nur Bundespräsident Horst Köhler („freundliches Desinteresse“), sondern auch die militärische Führung, wohl wissend, dass der Bundeswehr die „härteste Bewährungsprobe“ noch bevorsteht: der klassische Kriegseinsatz. Um die Truppe „bestmöglich darauf vorbereiten zu können“, fordert Heeresinspekteur Generalleutnant Hans-Otto Budde eine stärkere „emotionale Hinwendung der Gesellschaft zu ihren Soldaten“.

In der Realität aber zimmern Politik und Gesellschaft fleißig an einem bequemen Trugbild: Die Bundeswehr ist nicht im Krieg, und die Gefahr des Einsatzes, in den sie geschickt wird, ist überschaubar. Wie sonst ist es zu erklären, dass in der Heimat der Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge seit Jahren eine Auseinandersetzung mit dem Staat um das Ruherecht von Soldatengräbern führen muss? Die prinzipielle Frage, die hinter dem Streit steht, lautet: Ab wann ist ein Auslandseinsatz ein Kriegseinsatz? Denn nach dieser Kategorisierung richtet sich, ob die Fürsorge des Staates, die er für die Gräber der Gefallenen aus den beiden Weltkriegen übernimmt, auch für die Gräber von im Einsatz getöteten Bundeswehrsoldaten gilt. Kriegsgräber genießen dauerndes Ruherecht. Dafür gibt es ein eigenes Gräbergesetz. Das aber gilt nicht für Gräber von Bundeswehr-Soldaten, die im Auslandseinsatz ihr Leben verloren. Um das Gräbergesetz entsprechend zu ändern, müssten im Ausland gestorbene Soldaten zu „Kriegstoten“ deklariert werden. Unmöglich, heißt es im Verteidigungsministerium. Denn nach offiziellem Sprachgebrauch sind die Auslandsmissionen der Bundeswehr weder Kampf- noch Kriegseinsätze, sondern Missionen zur „Friedenssicherung“ und „Stabilisierung“. Dass dies längst nicht mehr so ist, wollen in Deutschland die wenigsten wahrhaben, nicht einmal der derzeitige Verteidigungsminister. Dies und die fehlende gesellschaftliche Anerkennung des soldatischen Dienstes gehören zu den größten Alltagsschwierigkeiten, mit denen sich die Einsatzarmee Bundeswehr plagt. Dagegen hilft nicht einmal eine Aufstockung des Wehretats.