

# Die privatwirtschaftliche Basis einer Armee im Einsatz

von Christoph Marischka

## Mehr Soldaten für originäre Kernaufgaben

Die Ansprüche der westlichen Industriestaaten zur militärischen Absicherung ihrer Vorherrschaft, Befriedung von Konflikten und Stabilisierung vermeintlich gescheiterter Staaten weltweit sind ausgreifend. Als Beispiele hierfür können die Europäische Sicherheitsstrategie „Ein sicheres Europa in einer besseren Welt“ oder der Entwurf für eine neue NATO-Strategie „Towards a Grand Strategy for an Uncertain World“ dienen, welche jeweils fast die ganze Welt zum Interventionsgebiet erklären und zahllose Bedrohungen identifizieren - darunter viele nicht-militärische - die es einzudämmen gelte. Dabei verlieren beide kein Wort darüber, in welchen Fällen ein militärisches Eingreifen ausgeschlossen wird. Die Szenarien der USA, der EU und Deutschlands, auf deren Grundlage der zukünftige Bedarf an Ausrüstung und Personal der Streitkräfte ermittelt wird, gehen meist von zwei größeren Konflikten wie in Irak und Afghanistan, der Absicherung der Seewege und mehreren kleinen Krisen aus, in denen Streitkräfte gebunden seien. Die hierfür notwendigen Kapazitäten übersteigen die Personalbestände der jeweiligen Streitkräfte bei weitem und lassen sich ohne eine drastische Erhöhung der Wehretats, die politisch kaum durchsetzbar ist, nach Ansicht der Militärplaner nur durch die betriebswirtschaftliche Straffung der Militärstrukturen und durch eine Auslagerung von Aufgaben an private Dienstleister realisieren. Diese Entstaatlichung des Militärischen wird verschärft durch eine asymmetrische Kriegsführung, die immer mehr vormals zivile Akteure und Handlungsfelder integriert.<sup>1</sup> Um den zusätzlichen Personalbedarf der Ausweitung der Kampfzone zu decken, werden verschiedene Strategien angewandt: Im Irak haben die USA ihre Einsatzkräfte in großem Umfang durch Angestellte privater Militärdienstleister (PMCs) ersetzt. In Afghanistan setzt die NATO auf die schnelle Ausbildung afghanischer Sicherheitskräfte, die aufgrund ihrer schwachen Identifikation mit der Regierung von Söldnertruppen kaum zu unterscheiden sind,<sup>2</sup> und deren unmittelbare Einbindung in Gefechte. Weltweit bemühen sich die westlichen Staaten um UN-Einsätze, deren

Rahmenbedingungen sie definieren wollen, bei denen das Gros der Soldaten jedoch aus Südostasien stammt. Die EU finanziert den Aufbau afrikanischer Verbände im Rahmen der Afrikanischen Union, damit diese unter den Vorgaben aus Europa in Afrika intervenieren können. Um darüber hinaus mehr Einsatzkräfte für die Missionen unter eigener Führung zur Verfügung zu haben, gliedern alle NATO- und EU-Staaten zunehmend Bereiche, die sie nicht zu den „originären Kernaufgaben“ des Militärs zählen, an Private aus. Die originäre Kernaufgabe einer Armee im Einsatz, zu der die Bundeswehr gegenwärtig umgebaut wird, ist offensichtlich die Intervention im Ausland. Logistik, Instandhaltung und selbst die Ausbildung, womit eine Armee zur Landesverteidigung überwiegend beschäftigt wäre und die auch die Voraussetzungen einer Armee im Einsatz sind, werden hingegen privatisiert.

## Instandsetzung bei Luftwaffe und Heer

Im Bereich der Wartung und Instandsetzung hat die Zusammenarbeit zwischen Bundeswehr und Industrie die längste Tradition. Eine Institutionalisierung erfuhr diese im Bereich der Luftwaffe bereits 1983 mit dem Arbeitskreis Industrieunterstützung (AK INDUNT), in dem sich Vertreter der Ministerien für Wirtschaft und Verteidigung sowie der Luftwaffe, des Beschaffungsamtes der Bundeswehr (BWB) und des Bundesverbandes der Luft- und Raumfahrtindustrie zusammenfanden. Da die Wartung und Instandsetzung von Waffensystemen im Ausland noch ganz überwiegend von den hierfür ausgebildeten Einheiten der Bundeswehr selbst übernommen wird, stehen aufgrund der zahlreichen Auslandseinsätze hierfür kaum noch Kräfte im Inland zur Verfügung. Deshalb ist der Anteil der Industrie bei der so genannten Depotinstandsetzung der Luftwaffe, koordiniert vom AK INDUNT, bereits bis 2003 auf 75% gestiegen.<sup>3</sup>

In den frühen 1990er Jahren wurden bei der Instandsetzung von Kampfflugzeugen des Typs F-4F Phantom die Möglichkeiten einer engeren Zusammenarbeit zwischen Industrie und Luftwaffe systematisch im Rahmen eines „Integrationsmodells Luftwaffe/Industrie“ analysiert. Hieraus hervorgegangen sind „kooperative Einrich-

tungen“. „In diesen arbeiten militärisches und Industriepersonal, in gemeinsamen Werkstätten der wehrtechnischen Industrie, gleichberechtigt bei der Instandsetzung oder der Systemunterstützung zusammen ... Damit wird die Freisetzung militärischen Personals zur Wahrnehmung weiterer originärer Kernaufgaben ermöglicht.“<sup>4</sup> Im Kontext der Beschaffung von Eurofightern für die Bundeswehr wurde bereits die Inbetriebnahme drei solcher kooperativer Einrichtungen der Bundeswehr gemeinsam mit den Rüstungsproduzenten EADS und MTU beschlossen, die 2003 den Betrieb aufnahmen: zwei in räumlicher Nähe zum EADS-Werk in Manching mit 45 und 170, eine beim MTU-Werk in München mit 46 militärischen Dienststellen. Für die Instandhaltung der Hubschrauber NH90 und UH Tiger wurden weitere kooperative Einrichtungen in Ottobrunn (gemeinsam mit Eurocopter Deutschland, 57 SoldatInnen), Donauwörth (Eurocopter Deutschland, 25), Oberursel (Rolls-Royce Deutschland, 5) und Erding (MTU, 5) aufgebaut bzw. geplant. „Um den nicht zuletzt aufgrund internationaler Verpflichtungen hohen Anforderungen an den Einsatz des Waffensystems A400M gerecht werden zu können, ... ist in Ergänzung zur Wartung und einfachen Instandsetzung durch die organische Logistik der Einsatzverbände eine umfassende Systembetreuung durch einen gewerblichen Auftragnehmer in einem in Deutschland ansässigen Support Center A400M beabsichtigt ... Ausgewählte Anteile dieser Systembetreuung sollen in Kooperation mit der Luftwaffe sowie erstmalig auch mit der Streitkräftebasis wahrgenommen werden.“<sup>5</sup>

Eine noch umfassendere öffentlich-private Partnerschaft wurde für die Waffensysteme des Heeres, allerdings erst wesentlich später, ins Leben gerufen. Im Januar 2005 gründete das Bundesverteidigungsministerium (BMVg) gemeinsam mit den Herstellern Krauss-Maffei Wegmann, Industrie-Werke Saar und Rheinmetall Landsysteme die Heeresinstandsetzungslogistik (HIL) GmbH, an der es 49,5% der Anteile hält. Die restlichen Anteile verteilen sich zu gleichen Teilen auf die beteiligten Rüstungsunternehmen. Die HIL hat sich vertraglich verpflichtet, zu jedem Zeitpunkt 70% aller Panzer und sonstiger bewaffneter Fahrzeuge der Bundeswehr einsatzbereit zu halten. Hierfür unterhält sie sechs Standorte für die Wartung mit über 2.000 MitarbeiterInnen. Die GmbH übernimmt darüber hinaus auch Aufgaben im Bereich der Ausbildung der Einsatzkräfte und bei Bundeswehrlübungen. Das Gesamtvolumen des Vertrages zwischen Bundeswehr und HIL

beläuft sich auf 1,7 Mrd. Euro bis ins Jahr 2013. In der Pressemitteilung des BMVg zur Gründung der HIL heißt es: „Heer und Streitkräftebasis werden dadurch von Aufgaben, die nicht zu den militärischen Kernaufgaben gehören, entlastet. Hierdurch frei werdende Kapazitäten können für die Vorbereitung und Durchführung von Einsatzaufgaben genutzt werden.“<sup>6</sup>

### Betriebswirtschaftliche Straffung und Privatisierung der Basislogistik

Bereits im Jahr 2000 hatte das BMVg die Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb (g.e.b.b.) mbH gegründet, die ihm bis heute zu 100% gehört und sozusagen der betriebswirtschaftliche Arm der Bundeswehr sein soll. Als Ziel gibt dieses Unternehmen an: „Wir wollen die Bundeswehr stärken bei der Erfüllung ihrer militärischen Kernaufgaben. Hierzu wollen wir sie entlasten von nicht-militärischen Servicetätigkeiten. Und wir wollen neue investive Spielräume für die Bundeswehr schaffen: Durch eine deutliche Senkung der Betriebskosten und des gebundenen Kapitals sowie die Mobilisierung privaten Investorenkapitals. Zusätzlich wollen wir Erträge generieren und neue Ertragsquellen erschließen... Die g.e.b.b. ist eigenständig, und sie wird eigeninitiativ tätig.“<sup>7</sup> Im Juni 2002 gründete die g.e.b.b. als Firma

im hundertprozentigen Besitz des Bundes gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG die BWFuhrparkService GmbH, deren Aufgabe es war, den Bestand an nicht bewaffneten Fahrzeugen der Bundeswehr kostengünstig zu modernisieren (Vertragsvolumen ca. 3 Mrd. Euro bis 2012). Um Kosten zu sparen, verleiht diese Fahrzeuge, die nicht gerade von der Bundeswehr verwendet werden, auch an Privatpersonen, wobei Bundeswehrangehörigen ein Rabatt eingeräumt wird. Obwohl der Tätigkeitsbereich der BWFuhrparkService GmbH ursprünglich aufs Inland beschränkt war, ist diese mittlerweile auch in Bosnien und Herzegowina aktiv.<sup>8</sup> Bereits wenige Monate später gründete die g.e.b.b. gemeinsam mit der Lion Apparel Deutschland GmbH und Hellmann Worldwide Logistics GmbH die LH Bundeswehr Bekleidungsgesellschaft, an der sie nur 25,1% hält. Die Bekleidungsgesellschaft übernahm von der Bundeswehr 21 Bekleidungscentern, 171 Bekleidungskammern sowie Warenbestände in Höhe von 625 Mio. Euro und ist seither für die Lagerung und Zuteilung sowie die betriebswirtschaftliche Verwaltung der Uniformen der Bundeswehr zuständig (Vertragsvolumen ca. 1.7 Mrd. Euro bis 2014). Hierfür ist sie, ebenso wie die BWFuhrparkService, auf militärischen Liegenschaften präsent und greift auf deren Infrastruktur zurück.<sup>9</sup>

Die g.e.b.b. organisiert darüber hinaus in vielen weiteren Bereichen die Zusammenarbeit zwischen der Bundeswehr und privaten Unternehmen in Bereichen wie Ausbildung, Kinderbetreuung, Verpflegung, Liegenschaftsverwaltung usw. So war sie an der Evaluation der privatwirtschaftlich geleisteten Verpflegung im Camp Mazar-e-Sharif ebenso beteiligt, wie an der Vorbereitung zu Pilotprojekten der Privatisierung von Betrieb und Unterhalt von Bundeswehrekasernen in München, Mainz und Dresden. Vor allem aber führt sie zahlreiche betriebswirtschaftliche Controlling-Maßnahmen in verschiedenen Bereichen der Bundeswehr durch und macht anschließend auf deren Grundlage Vorschläge, wie Kosten und Personal



Kampagnenplakat gegen die Post als Militärdienstleister: Deutsche Heeres Logistik

eingespart werden könnten.<sup>10</sup>

Das nächste anstehende Mammutprojekt zur Privatisierung der Basislogistik der Bundeswehr betrifft die Bereiche Lagerhaltung und den Transport im Rahmen der Projektskizze Logistik.<sup>11</sup> Diese sieht bis 2010 die Reduzierung der Bundeswehrdepots, -lager und -verteilzentren um etwa die Hälfte sowie deren weitgehende Privatisierung vor. Bereits 2006 sollte eine erste Ausschreibung im Umfang von 800 Mio. Euro stattfinden, wurde aber mehrfach bis zum Juli 2008 verschoben, während das Vertragsvolumen wuchs.<sup>12</sup> Für diesen Betrag sollte die Bewirtschaftung der Depots und die Verwaltung des dort gelagerten Materials (ohne Munition) sowie dessen Transport einschließlich Munition von privaten Unternehmen geleistet werden. Die Bewerbungsfrist endete im September 2008. Die „Welt am Sonntag“ schrieb zuvor: „Es geht um einen Milliardenauftrag, den größten, der in der deutschen Transportbranche je vergeben wurde.“<sup>13</sup> Bereits im November 2008 aber legte der Haushaltsausschuss des Bundestages das Projekt wieder auf Eis. Denn die Privatisierung der Basislogistik stößt auf heftigen Widerstand in Teilen der Bundeswehr (und der betroffenen Kommunen), da sie Standortschließungen und eine Reduzierung des Personalbedarfs um bis zu 80% in den Depots zur Folge hätte. Deshalb hat die Bundeswehr bereits 2006, ebenfalls mit Unterstützung der g.e.b.b., ein optimiertes Eigenmodell Logistik (OEM) entwickelt, das seitdem umgesetzt wird. Auch dieses soll Kosten senken und Abläufe effektivieren, enthält also Standortschließungen und Personaleinsparungen. Dennoch wird es von den Betroffenen gegenüber einer Privatisierung eindeutig präferiert. Im Haus-

Anzeige von MTU in der Zeitschrift Europäische Sicherheit

haltsausschuss wurde deshalb argumentiert, das OEM müsse zunächst vollständig umgesetzt werden und Wirkung zeigen, bevor es mit den Angeboten privater Unternehmen verglichen werden könnte. Hierfür wurde den Soldaten und Angestellten in den Depots, die bereits seit Jahren unter Hochdruck arbeiten, ein weiteres Jahr eingeräumt: Bis November 2009 wurden die für die Privatisierung vorgesehenen Gelder gesperrt, dann soll endgültig über die Auslagerung entschieden werden.

Interesse an dem öffentlichen Auftrag hatten neben der Post-Tochter DHL die Bahn-Speditionstochter Schenker, die Dienstleistungsfirma Arvato aus der Bertelsmann-Gruppe und ein Konsortium aus der Bremer Hellmann Logistics, dem Rüstungskonzern EADS sowie der Beraterfirma Accenture gezeigt. Als unangefochtener Favorit gilt das Unternehmen DHL. Dessen Mutterkonzern, die Deutsche Post, ist bereits seit der Wiederbewaffnung für die Feldpostzustellung verantwortlich, DHL liefert schon heute „dringenden Sofortbedarf (z. B. Medikamente und Ersatzteile)“ nach Afghanistan<sup>14</sup> und gilt auch am ehesten als in der Lage, ohne gewaltige Neuinvestitionen den Auftrag auszuführen.

Die Teilprivatisierung des Gefechtsübungsentrums (GÜZ) des Heeres in der Colbitz-Letzlinger Heide gilt als Pilotprojekt im Bereich der Ausbildung. Hier werden deutsche Soldaten und diejenigen verbündeter Streitkräfte auf ihre Auslandseinsätze vorbereitet, indem sie mit lasergestützter Übungsmunition in computersimulierten Gefechtszenarien kämpfen. Für den Betrieb des GÜZ, einschließlich der Umrüstung der Waffen auf den Übungsbetrieb, der Pflege der Hard- und Software, die Wartung und Verwaltung der eingesetzten Fahrzeuge usw. ist die Serco GmbH gemeinsam mit Saab und der Industrianlagen-Betriebsgesellschaft mbH (IABG) mit über 140 Mitarbeitern zuständig. Hierdurch würden 440 Dienstposten

bei der Bundeswehr eingespart, hierfür sollten in den ersten fünf Jahre des Betriebs von 2004-2009 ca. 64 Mio. Euro von der Bundeswehr an die Betreiber fließen.<sup>15</sup>

### Software und Informationstechnik

Gegenwärtig führt die Bundeswehr eine für sie zugeschnittene Standard Anwendungs- Software Produkt Familie (SASPF) der Firma SAP ein.<sup>16</sup> Ziel soll es sein, die bisherigen „Insellösungen“ der einzelnen Teilstreitkräfte und Organisationsbereiche durch eine einheitliche, betriebswirtschaftliche Software, die „sich am ‚best practice‘ der Industrie orientiert“<sup>17</sup> und bundeswehrweit auf aktuellem Stand eingeführt wird, zu ersetzen und somit Kosten bei der Software-Betreuung und -Pflege einzusparen. SAP bot sich als Anbieter vor allem deshalb an, weil bereits die Streitkräfte von 14 weiteren NATO-Staaten und auch Rüstungshersteller wie Rheinmetall Landysteme dessen Software verwenden. Somit sei der „verstärkte Austausch von Informationen mit Streitkräften und anderen [sic] Dienstleistern auch im Rahmen der Nutzung von Embedded Logistics“ sichergestellt.<sup>18</sup> Eine wesentliche Voraussetzung für die Einführung der neuen Software war und ist die flächendeckende Modernisierung der IT- und Telekommunikations-Infrastruktur. Diese soll durch das Herkules-IT-Projekt gewährleistet werden, in dessen Rahmen sieben zentrale Rechen- und Servicezentren aufgebaut, 300.000 Festnetz- und 15.000 Mobiltelefone, 140.000 Computerarbeitsplätze an über 1.500 Standorten eingerichtet und über eigene Datennetze miteinander verbunden werden. Hierfür gründete die Bundeswehr gemeinsam mit Firmenausgründungen der Firmen Siemens IT Solutions and Services und IBM Deutschland die BWI Informationstechnik GmbH, an der sie 49,5% hält. Mit einem Auftragsvolumen von etwa 7 Mrd. Euro innerhalb von zehn Jahren gilt Herkules als europaweit größtes Projekt Öffentlich-

Privater Partnerschaft (PPP).<sup>19</sup> Die BWI Informationstechnik GmbH ist auch für die flächendeckende Installation der SASPF und die Ausbildung der Nutzer an diesem System zuständig.

### Einsatzlogistik

Für 2009 ist die Einführung der SASPF im Logistikzentrum der Bundeswehr (LogZBw) in Wilhelmshafen geplant. Das 2002 in Dienst gestellte LogZBw soll u.a. als „zentrale Durchführungs- und Controllingplattform für die militärisch-gewerbliche Zusammenarbeit im Bereich der Streitkräftebasis [dienen]. Zur Optimierung des Ressourceneinsatzes (militärisch oder zivil) sollen zukünftig im Logistikzentrum der Bundeswehr militärische und gewerbliche Leistungserbringer in Kooperation unter militärischer Führung zusammenwirken.“<sup>20</sup> Bereits zur Indienststellung 2002 hieß es: „Die Bundeswehr verspricht sich von dieser Neuerung ihrer Betriebsabläufe und der Zusammenarbeit mit der Wirtschaft vor allem Kostenreduzierungen und Effizienzsteigerungen“.<sup>21</sup>

Die Streitkräftebasis, zu der das LogZBw gehört, wurde 2000 im Rahmen der Transformation der Bundeswehr geschaffen, um als zentraler „Dienstleister“ der Bundeswehr durch die Übernahme von Aufgaben, die zuvor durch die Teilstreitkräfte (Heer, Luftwaffe, Marine) einzeln erbracht wurden, Synergieeffekte zu nutzen und somit die Zahl der Soldaten, die für den Einsatz bereit stehen, zu erhöhen.<sup>22</sup> Neben der Logistik gehören zu ihren Aufgaben die Bereitstellung von Führungsmitteln, die Weiterentwicklung der Strategie, Ausbildung, das Feldjägerwesen sowie die Nachrichtendienste.

Im Kern ist das LogZBw für den Transport der Truppen, Waffensysteme und Verbrauchsgüter in die Auslandseinsätze zuständig. Hierfür chartert es regelmäßig Flugzeuge vom Typ Iljuschin (IL) 76, die u.a. im Besitz der aserbaidjanischen Silk



Im Dienste von SALIS: Antonov 124 der Volga-Dnepr-Airline, Quelle: wikimedia, Foto: Arcturus, CC.

Way Airlines sind. Diese transportier(t)en von Schützenpanzern über Soldaten und Lebensmittel bis hin zur Zahnpasta täglich Kriegs- und Versorgungsgüter von den deutschen Flughäfen Jagel, Trollenhagen, Rostock-Laage und Hahn meist mit Zwischenstopp in Baku nach Afghanistan.<sup>23</sup> Jagel und Trollenhagen sind militärische Fliegerhorste, die zivil mitgenutzt werden (Trollenhagen) bzw. auf denen eine solche Mit-Nutzung geplant ist (Jagel). Auf dem Fliegerhorst Jagel ist das Aufklärungsgeschwader 51 „Immelmann“ stationiert, das gegenwärtig Tornados in Afghanistan im Einsatz hat. In Rostock-Laage ist das Jagdgeschwader 73 „Steinhoff“ beheimatet, der Flughafen wird aber bereits seit 1992 auch von zivilen Passagierflugzeugen genutzt. Hahn war ein Luftwaffenstützpunkt der USA, wird aber seit 1993 als ziviler Flughafen genutzt und betrieben. Die Flugzeuge, die Material im Auftrag der Bundeswehr transportieren, sowie ihre Besatzung, gelten ebenfalls als zivil, das Be- und Entladen in Deutschland und in Afghanistan erfolgt durch die jeweiligen Luftumschlagzüge der Bundeswehr gemeinsam mit dem zivilen Personal der Fluglinie.

Das Dezernat Lufttransport des LogZBw kann für den strategischen Lufttransport neben den bundeswehreigenen Transall-Maschinen und ad-hoc gecharterten Flugzeugen privater Anbieter noch auf bis zu sechs Flugzeuge vom Typ Antonow (An) 124 zurückgreifen, die von der deutsch-russisch-ukrainischen SALIS GmbH bereitgestellt werden. Die Gründung dieses Joint Ventures geht auf die NATO und die EU zurück, die beide im Jahre 1999 beschlossen, zukünftig Interventionen jenseits des Bündnisgebietes durchzuführen und erkannten, dass es ihnen hierfür an strategischen Transportkapazitäten mangle. Sowohl NATO als auch EU beauftragten Deutschland damit, eine Übergangslösung für den strategischen Lufttransport (Strategic Airlift Interim Solution, SALIS) zu suchen, bis die insgesamt 170(!) von EU-Mitgliedsstaaten bestellten Militärtransporter Airbus (A) 400M ausgeliefert werden, die ähnliche Kapazitäten aufweisen können, wie die An 124. Deren Tauglichkeit war von der EU bereits 2003 im Rahmen des Artemis-Einsatzes in der DR Congo getestet worden. Damals hatte die Europäische Union bewusst nicht auf amerikanische Kapazitäten im Rahmen des Berlin-Plus Abkommens zurückgegriffen, um die Möglichkeiten von Interventionen ohne Unterstützung durch die NATO auszuloten. Auf der Grundlage eines Vertrages zwischen der NATO-Logistikabteilung und der neu gegründeten SALIS GmbH, der von 16

NATO- und EU-Mitgliedsstaaten ratifiziert wurde, halten seitdem die an SALIS beteiligten Fluggesellschaften Volga-Dnepr Airlines (Russland) und Antonov Airlines (Ukraine) in Uljanowsk, Kiew und Leipzig je zwei Maschinen vom Typ An 124 bereit, damit diese innerhalb von 72 Stunden an jedem Flughafen der Welt einsatzbereit sein und jährlich mindestens 4.800 Flugstunden leisten können. Auf diese Kapazitäten können sowohl die NATO, als auch die EU und die Bundeswehr zurückgreifen. Im Gegenzug haben die beteiligten Staaten der SALIS GmbH eine „Mindestnutzung“ zugesichert, im Falle Deutschlands beträgt diese 750 Flugstunden im Jahr. Eine Flugstunde wird mit 24.000 bis 44.000 US-Dollar berechnet. Das Gesamtvolumen des Vertrages, der zunächst zwei Jahre galt, betrug etwa 650 Millionen Euro. Im Januar 2009 wurde dieser Vertrag um weitere zwei Jahre verlängert.<sup>24</sup> Bereits im ersten Jahr wurde SALIS intensiv von der Bundeswehr genutzt. Wiederum im Kontext einer EU-Intervention in der DR Congo seien 2006 „nahezu täglich mehrere Antonov 124-100 eingesetzt“ worden. Zudem wurden u.a. folgende Ziele für die Bundeswehr angefliegen: Südafrika, Norwegen, Pakistan, Afghanistan, Tadschikistan, Gabun, Kap Verde, Djibouti und Zypern. Transportiert wurden dabei u.a. Hubschrauber, Fahrzeuge, Verpflegung, Trinkwasser und Zeltmaterial.<sup>25</sup>

Beim Umbau des Bundeswehrfeldlagers in Mazar-e-Sharif von einem Zeltlager in eine Containerstadt nach der Ausweitung des ISAF-Mandates 2005 wurde gleich die gesamte Logistikplanung an Privatunternehmen delegiert. Das Morsbacher Unternehmen Säbu GmbH lieferte schlüsselfähige Wohncontainer, „ein komplettes Einsatzlazarett, einen kompletten Verpflegungsbereich mit Großküche, Lagerräumen und Kantine sowie weitere Spezialgebäude.“ Die Mannheimer Firma Graeff Container- und Hallenbau GmbH, die 2001 bereits Gebäude für die Bundeswehr nach Kosovo lieferte, baute 28 Hallen für die Lagerung von Waren sowie die Unterbringung und Wartung von Flug- und Fahrzeugen. Den Bahntransport des hierfür benötigten Materials organisierte die Bremer Stute Verkehrs-GmbH, eine Tochter des Schweizer Logistikgiganten Kühne und Nagel. Kühne und Nagel ist einer der wichtigsten Auftragnehmer der westlichen Streitkräfte in Sachen Logistik innerhalb von Afghanistan und zwischen deren afghanischen Stützpunkten und ihren Umschlagplätzen in Usbekistan, Tadschikistan, Kirgisistan und Aserbeidschan. Entsprechend organisierte Kühne und Nagel für den Aufbau des Lagers Mazar-e-Sharif auch

den Transport der Container vom nordafghanischen Grenzbahnhof Hairaton aus per LKW in die Bundeswehrstützpunkte sowie 54 ergänzende Flüge mit Luftfracht aus Deutschland.<sup>26</sup> Etwa zeitgleiche Versuche der EU, unter deutscher Führung im Rahmen der EUFOR-Mission DR Congo das Lager für die Einsatzkräfte von Anfang an durch das zivile spanische Unternehmen UCALSA errichten zu lassen, scheiterten kläglich: UCLASA zeigte sich „in jeder Hinsicht überfordert“ und konnte die vertraglich zugesicherten Leistungen bis zum Ende des Einsatzes nicht vollständig zur Verfügung stellen, weshalb allein für die deutschen Soldaten acht Hotels und weitere Unterkünfte angemietet werden mussten.<sup>27</sup> In Afghanistan hingegen scheint sich die Zusammenarbeit bewährt zu haben. Kühne und Nagel ist bis heute einer der wichtigsten Dienstleister der Bundeswehr in Afghanistan.<sup>28</sup>

### Jedes Ziel ist ein Zuhause

Die Transformation der Bundeswehr zu einer Armee im Einsatz verschlingt gewaltige Summen alleine dadurch, dass neue Waffensysteme angeschafft und Strukturen eingeführt werden, die für Auslandseinsätze, Angriffskriege und lang anhaltende Besatzungen geeignet sind. Gleichzeitig nimmt die Zahl der deutschen Soldaten in solchen kostenintensiven Einsätzen bei zeitgleichem allgemeinem Personalabbau der Bundeswehr kontinuierlich zu. Die Bundeswehr wird tatsächlich zu einer professionalisierten Armee im Einsatz, indem sie immer mehr Funktionen, die sie nicht als „originäre Kernaufgaben“ betrachtet, an private Dienstleister auslagert. Dieser Prozess ist noch lange nicht abgeschlossen, sondern eher noch in der Experimentierphase. So wird für die Instandhaltung bei der Luftwaffe auf gemeinsame Einrichtungen mit der Industrie, bei Landfahrzeugen hingegen auf die gemeinsame Firmenausgründungen HIL gesetzt. Bei diesen Privatisierungen wird zugleich mit Modellen operiert, in denen der Bund die Mehrheit der Firmenanteile behält und solchen, bei der er diese abgibt. Die g.e.b.b., die in vollständigem Besitz des Bundes ist, entwickelt Modelle zur betriebswirtschaftlichen Modernisierung der Bundeswehr und erzeugt zugleich Druck für deren Umsetzung durch tief greifende Privatisierungsprogramme, insbesondere in nachgelagerten Bereichen von der Kinderbetreuung über Bekleidung, Verpflegung und Fuhrpark bis hin zum Transport von Waffensystemen und Munition. Auch beim Strategischen Transport in die Einsatzgebiete wird bereits umfassend auf private Dienstleister zurückgegriffen und

auch hier kommen verschiedene Modelle zum Einsatz: Der Transport zum Aufbau des Lagers Mazar-e-Sharif wurde komplett in die Hände privater Logistikunternehmen gegeben, für die kontinuierliche Verlegung von Waffen, Personal und deren Unterhalt wird entweder ad-hoc auf Fluglinien überwiegend aus der kaspischen Region zurückgegriffen oder auf die vertraglich zugesicherten Kontingente der SALIS GmbH.

Die Folgen dieser Privatisierungsstrategien sind vielseitig und gefährlich. Einerseits führen sie zu einer Bundeswehr, die sich nur noch auf ihre „militärischen Kernaufgaben“ - Auslandseinsätze - konzentriert, von denen ganze Wirtschaftszweige profitieren und früher oder später abhängen werden. Andererseits vermengt sie zivile und militärische Strukturen bis zur Unkenntlichkeit und macht damit allerlei Einrichtungen, die keinen militärischen Charakter haben, zum militärischen bzw. - in Zeiten asymmetrischer Kriegführung - zum Anschlagziel. Die menschenverachtende, marktradikale Ideologie, die dafür Voraussetzung ist, kam sehr deutlich in einem Artikel der Zeit über die Widerstände innerhalb der Bundeswehr gegen die Privatisierung ihrer Depots aus dem Jahre 1998 zum Ausdruck:

„Häufiges Argument der Bundeswehr ist, private Anbieter seien nicht in der Lage, das ‚operative Minimum‘ im Ernstfall zu garantieren. Das klingt zunächst einleuchtend. Wie soll schließlich ein Munitionsdepot oder Waffenlager den Nachschub organisieren, wenn das Zivilpersonal beim ersten Schuß das Weite sucht? MDSC [die Firma, die sich um den Auftrag bemüht hatte] - Geschäftsführer Kieschowitz belegt jedoch, daß die jederzeitig verfügbare Personalstärke vertraglich zugesichert werden kann.“<sup>29</sup>

### Anmerkungen

<sup>1</sup> So nahmen im zweiten Halbjahr 2008 die Angriffe der Aufständischen in Afghanistan auf Straßenbauunternehmen deutlich zu, während einer der Verfasser der US-Aufstandsbekämpfungsstrategie gegenüber der Weltwoche angab, „[d]er Schlüssel für eine erfolgreiche Anti-Guerilla-Strategie in Afghanistan ist der Bau eines Strassennetzes...“ („Wir müssen aus ihren Töpfen essen“, Interview mit John Nagl, in: Die Weltwoche, Ausgabe 38/08). In der Folge gingen diese Firmen verstärkt dazu über, Personal der zahlreichen neu entstandenen privaten Sicherheitsdienstleister in Afghanistan zu ihrem Schutz anzuheuern. Ähnliche Tendenzen lassen sich schon länger bei humanitären und entwicklungspolitischen Organisationen beobachten. Es kam schon mehrfach zu Gefechten zwischen US-Streitkräften und afghanischen PMCs, die für Bauunternehmen arbeiten, vgl.: Yochi J. Dreazen: Afghan Guards Confound U.S. Forces, in: The Wall Street Journal, 27.1.2009.

<sup>2</sup> Lisa Rimli u. Susanne Schmeidl: Private Security Companies and Local Populations - An exploratory study of Afghanistan and Angola, Swisspeace, November 2007. Siehe auch: Report of the Working Group on the use of mercenaries as a means of violating human rights and impeding the exercise of the right of people to self-determination, 9.2.2008 (A/HRC/7/17).

<sup>3</sup> Michael Vetter: Luftwaffe und Industrie - Eine strategische Partnerschaft in der Instandhaltung, in: Europäische Sicherheit, Juni 2003.

<sup>4</sup> Bernd Jungkunz: Kooperatives Modell, in: Strategie und Technik, April 2009.

<sup>5</sup> Ebd.

<sup>6</sup> „Heeresinstandsetzungslogistik GmbH wird gegründet“, Pressemitteilung des BMVg vom 27.01.2005.

<sup>7</sup> „Unternehmen“, www.gebb.de (18.6.2009).

<sup>8</sup> AG Sicherheitspolitik der Fraktion „Die Linke“ im deutschen Bundestag: Aufrüstung um jeden Preis - Stellungnahme zum Verteidigungshaushalt 2009.

<sup>9</sup> Caspar von Schoeler: Private Service Providers or Imagine It Is War And You Can't Find A Contractor, Masterarbeit an der Hertie School of Governance (2007).

<sup>10</sup> Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb mbH: Das passt perfekt - Die Bundeswehr und die g.e.b.b. gemeinsam erfolgreich, Jahresbroschüre 2007.

<sup>11</sup> Die Projektskizze Logistik wurde 2004 vom Verteidigungsministerium ins Leben gerufen. Neben der Abteilung Modernisierung und der g.e.b.b. sind hieran der Führungsstab der Streitkräfte und das Streitkräfteunterstützungskommando (SKUKdo) beteiligt. „In der sogenannten ‚Projektskizze Logistik‘ bündelt die Bundeswehr die wichtigsten Aktivitäten zur Modernisierung und Gestaltung der Logistik mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit für Einsätze und im Grundbetrieb zu erhöhen und dabei gleichzeitig die Ausgaben deutlich zu senken.“ Vgl.: „Teilnahmewettbewerb für eine Öffentlich-Private Partnerschaft in der Logistik gestartet“, Pressemitteilung des BMVg vom 5.8.2008.

<sup>12</sup> Axel Granzow: Bundeswehr will Logistik privatisieren, in: Handelsblatt, 20.10.2005.

<sup>13</sup> „Die Bundeswehr will Logistik an private Firmen auslagern“, Welt am Sonntag, 25.11.2007.

<sup>14</sup> Bundestags-Drucksache 16/4343.

<sup>15</sup> Bundesverband Public Private Partnership: Positionspapier des Arbeitskreises Verteidigung und Sicherheit, August 2005.

<sup>16</sup> Im Jahr 2009 soll die Zahl der Nutzer von SASPF im Bereich der Rüstung und Logistik der Bundeswehr von heute 2.700 auf über 10.000 anwachsen, vgl.: Bundestag-Drucksache 16/11574.

<sup>17</sup> Bundestags-Drucksache 16/11574

<sup>18</sup> „Embedded“ ... [soll] in diesem Zusammenhang zum Ausdruck bringen, dass der gesamte Lebenszyklus eines [Waffen-]Systems und die Nutzung der Daten durch die unterschiedlichsten Rollen, wie Bediener, Instandsetzer, Nutzungsmanager sowie Industrieseitig Service- und Entwicklungspersonal in den einzelnen Zyklen berücksichtigt werden“. Vgl.: Björn Lach / Jürgen Besuch: Embedded Logistics und Telemaintenance, in: Strategie und Technik,

November 2008.

<sup>19</sup> Genaue Angaben hierzu sind schwer zu machen, da der dem Herkules-Projekt zugrunde liegende Vertrag nicht öffentlich ist. Vgl.: Andrej Hunko: Das Programm HERKULES und der Standort Meckenheim, in: Paul Schäfer: Militär und Rüstung in NRW, Dortmund, 23. Februar 2008.

<sup>20</sup> „Auftrag und Aufgaben der Dienststelle“, <http://www.logistikzentrum.bundeswehr.de> (17.6.2009).

<sup>21</sup> „Logistikzentrum der Bundeswehr - das logistische Kompetenzzentrum der Bundeswehr in Wilhelmshaven“, Pressemitteilung des LogZBW vom 19.03.2002.

<sup>22</sup> Führungsstab der Streitkräfte: „Die Streitkräftebasis“, Ausgabe 01/07.

<sup>23</sup> So berichtet die Bundeswehr am 13.5.2009 über den Luftumschlagzug in Rostock-Laage: „Acht bis 15 Maschinen fertigt der 30-köpfige Luftumschlagzug pro Woche ab. Stolz erzählen die Soldaten, dass sie vor wenigen Wochen die 1000. Iljuschin beladen haben.“ Am 21.1.2008 meldete die Luftwaffe: „Derzeit starten sechs bis zehn IL 76 jede Woche vom Fliegerhorst Trolenhagen, die nach einem Zwischenstop in Baku (Aserbaidschan), ihre Fracht nach Nordafghanistan transportieren.“ Am 14.3.2007 berichtete die Lausitzer Rundschau über den Flughafen Jagel: „Auf einem der größten Militärflughäfen Deutschlands in der Nähe von Schleswig landen täglich russische Iljuschin-Transportmaschinen.“ Die „Friedenspolitischen Mitteilungen aus der US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein“ vom 07.08.2006 berichteten: „Schon jetzt transportieren Iljuschin-76-Maschinen einer Privatfirma aus Aserbaidschan Nachschub für das Bundeswehrkontingent in Afghanistan vom Flugplatz Hahn im Hunsrück nach Mazar-e Sharif“.

<sup>24</sup> Christoph Marischka: Das Militärdrehkreuz Halle/Leipzig, in: IMI / DFG-VK: Kein Frieden mit der NATO - Die NATO als Waffe des Westens, Tübingen 2009.

<sup>25</sup> Bundestags-Drucksache 16/4343.

<sup>26</sup> „STUTE unterstützt Bundeswehr mit kompetenter Transportlogistik“, Presseinformation der Stute Verkehrs-

GmbH, [www.stute.de](http://www.stute.de) (17.6.2009).

<sup>27</sup> Jahresbericht des Wehrbeauftragten 2006 (48. Bericht) Bundestagsdrucksache 16/4700.

<sup>28</sup> Zwischen 2002 und 2005 wurden von der Bundeswehr neben Kühne und Nagel, deren Tochterfirma Stute Verkehrs-GmbH sowie deren Tochter Militärlogistik Competence Center folgende deutsche Firmen von der Bundeswehr mit See- und Fluglogistik in und nach Afghanistan beauftragt: IMEX Spedition- und Handels- GmbH, DHL Worldwide Express, TCI GmbH, Interdean AG, Müller & Partner, ATEGE, Schenker Logistik, Rentsch, EAC. Für die Infrastruktur der Feldlager der Bundeswehr in Afghanistan von der Strom- und Wasserversorgung über die Verpflegung bis hin zur Reinigung wurden im selben Zeitraum Verträge mit folgenden deutschen Firmen geschlossen: Gebr. Heinemann, Kärcher, ABZ, OHB, Züblin International,

KB Impuls Service GmbH, Ecolog.

<sup>29</sup> Wolfgang Hoffmann: Kampf ums Geld, in: Die Zeit, 36/1998