

Die privatwirtschaftliche Basis einer Armee im Einsatz

von Christoph Marischka

„In den letzten zehn Jahren haben die Vereinigten Staaten Operationen zum Wiederaufbau (post-conflict reconstruction operations) in Somalia, Bosnien, Kosovo, Afghanistan und Irak durchgeführt. Schon eine kursorische Analyse dieser Missionen offenbart eklatante Defizite bei den institutionellen Kapazitäten der Regierung für Wiederaufbaumaßnahmen... Da der Regierung sowohl das Personal, als auch die Kompetenzen fehlen, um den Wiederaufbau selbstständig durchzuführen, greift sie auf private Vertragspartner zurück, um einige der entscheidenden Wiederaufbaumaßnahmen des letzten Jahrzehnts durchführen zu können. Da die Vereinigten Staaten ihre Kapazitäten für den Wiederaufbau ausbauen, müssen sie ihre Fähigkeiten verbessern, Aufgaben strategisch, effizient und transparent an spezialisierte Unternehmen und Non-Profit Organisationen auszulagern.“¹

Just-in-time Warfare

Angriffskriege, „humanitäre Interventionen“ und die oben euphemistisch als „Wiederaufbauoperationen“ bezeichneten Besatzungsmissionen auf dem Balkan, im Irak und in Afghanistan erfordern ein immenses Maß an Logistik. Um als glaubwürdiger Akteur der Weltpolitik agieren zu können, müssen über die gegenwärtig benötigte Logistik hinaus stets weitere Kapazitäten zur Verfügung stehen, damit auf Krisen schnell und „angemessen“ reagiert werden kann. Anschaffung, Wartung und Bereithaltung dieser Kapazitäten - nehmen wir zunächst die strategischen Transportkapazitäten: Langstreckenflugzeuge - verursachen hohe Kosten und binden zahlreiches Personal, das häufig für die Kriegführung im engeren Sinne benötigt wird. Die USA haben, um Kosten zu sparen und jederzeit handlungsfähig zu sein, bereits 1951 eine „zivile Reserve-Luftflotte“ (Civil Reserve Air Fleet, CRAF) eingerichtet. An ihr können nur nationale Luftfahrtgesellschaften teilnehmen, die bereit sind, 15 % bzw. 30 %² ihrer für militärische Zwecke nutzbaren Flugzeuge im Falle regionaler Konflikte, von Kriegen und nationaler Mobilisierung innerhalb von 24 bzw. 48 Stunden³ nach der Anforderung durch die Logistikabteilung der Luftwaffe bereit zu stellen. Im Gegenzug erhalten die Fluggesellschaften garantierte Aufträge der Regierung in Millionenhöhe und werden bei der Auftragsvergabe durch die öffentliche Hand bevorzugt behandelt. Die CRAF wurde erstmals am 18.8.1990 im Vorfeld des II. Golfkrieges und 2003 beim erneuten US-amerikanisch geführten Angriff auf den Irak aktiviert. Das Government Accountability Office - eine Einrichtung vergleichbar mit dem Bundesrechnungshof - schrieb 2005 zur Kostenersparnis, die bei der Operation Desert Storm durch den Einsatz ziviler Flugzeuge realisiert wurde:

„Die Verwendung von Flugzeugen der CRAF ist nicht umsonst - das Verteidigungsministerium zahlt Gebühren, die auf der Grundlage der durchschnittlichen Luftfrachtpreise berechnet werden - doch die Kosten sind minimal im Vergleich dazu, was es kosten würde, Flugzeuge zu kaufen und zu warten, die Crew auszubilden und zu bezahlen und den weiteren Ausgaben, die mit dem Unterhalt von militärischen Kapazitäten zum Lufttransport einhergehen. Das [für Luftverlegungen zuständige Kommando] AMC zahlte den Trägergesellschaften etwa 1,5 Milliarden US\$ für die Nutzung ihrer Flugzeuge während der Operation. Die Anschaffung zusätzlicher Flugzeuge, um vergleichbare Fähigkeiten zu erreichen, würde zwischen 10 und 15 Milliarden US\$ kosten...“⁴

Nur im Falle solcher Aktivierungen, wie sie bis 2005 lediglich zwei Mal stattfanden, sind die beteiligten Firmen verpflichtet, unverzüglich ihre Flugzeuge bereit zu stellen, Transporte im Auftrag der US-Army übernehmen sie jedoch längst auf alltäglicher Basis. Sie verdoppelten sich jedoch allein zwischen Januar 2004 und Januar 2005 aufgrund des eskalierenden Kriegsverlaufs in Afghanistan und Irak.⁵ Im Juli 2006 startete das für Europa und den vorderen Orient zuständige US-CENTCOM aus denselben Gründen ein „Commercial and Government Air Program“ in dessen Rahmen freie Kapazitäten in kommerziellen Frachtflügen von der US-Army genutzt werden sollten. Davon versprach sich diese monatliche Einsparung der Transportkosten, die zuvor alleine für die Fracht monatlich bei 55 Mio. US\$ gelegen hatten, von etwa 9 Mio. US\$. Bereits um die Jahrtausendwende - deutlich vor den Anschlägen vom 11.9.2001 jedenfalls - kamen zahlreiche Analysen der US-Army zu dem Schluss, dass sich der Bedarf an Transportflugzeugen in den kommenden Jahren erhöhen würde. Da die Anschaffung solcher im großen Maßstab auf Grund von Budgetrestriktionen unrealistisch sei, wollte die Army den Kauf von Flugzeugen des Typs C-17 Globemaster, die für militärische Zwecke besonders geeignet sind, durch private Fluggesellschaften anregen. Im Gegenzug würde sie wiederum monatliche Kontingente bezahlen und wäre sie überdies dabei behilflich, andere Kunden, etwa im Bereich der Schwerindustrie und des Bergbaus an die betreffenden Luftfahrtgesellschaften zu vermitteln. Ebenfalls vor 9/11, im Jahre 1998, gab das US-Verteidigungsministerium eine Studie zu den Mobilitätsanforderungen der Armee im Jahre 2005 in Auftrag (Mobility Requirements Study for 2005), die im Jahre 2000 fertig gestellt wurde und für 2005 von zwei Kriegen, mehreren zusätzlichen Spezialeinsätzen, die Lieferung von Raketenabwehr an befreundete Nationen und die Unterstützung Dritter ausgeht. Dieser Bedarf sei zu decken, indem 41 % der militärischen Fracht mit Standardmaßen und bis zu 93 % des

Personals durch die CRAF transportiert wird.⁶ Bereits 2002 stiegen die Ausgaben des Pentagon für den Lufttransport durch private Unternehmen, die an CRAF teilnehmen, von durchschnittlich 640 Mio. US\$ monatlich in den Vorjahren auf 1,3 Milliarden US\$, bis 2007 erhöhte sich dieser Betrag auf 2,3 Milliarden US\$.⁷

Logistik in Besetzungseinsätzen

Der Transport von Material, Waffen und Personal ins Einsatzgebiet stellt jedoch nur einen kleinen Teil der für die Kriegsführung erforderlichen Gesamtlogistik dar, die bei Besatzungsmissionen teilweise sogar umfassender, jedenfalls aber kontinuierlicher geleistet werden muss, als während der Hauptkampfhandlungen. Dass solche aufwändigen Besetzungseinsätze die größte Herausforderung im zukünftigen Kriegsgeschehen darstellen würden, schien das Pentagon bereits 1989 zu ahnen. Seinerzeit wurde erstmals das „Zivile Aufwuchsprogramm Logistik“ (Logistics Civil Augmentation Program, LOGCAP) ausgeschrieben. Es umfasst die Kriegslogistik im Einsatzgebiet, vom Aufbau und Betrieb der Militäreinrichtungen, einschließlich Reinigungskräften, Wäscherei und Kantine über die Versorgung mit Trinkwasser und Elektrizität bis hin zur Treibstoffdistribution und dem Transport der Truppen zwischen den einzelnen Camps.⁸ Die Verträge wurden zunächst für je ein Jahr vergeben, der Vertragsnehmer erhält seine Kosten erstattet sowie ein Prozent dieser Kosten als Basisvergütung und bis zu weiteren 9 %, wenn die Army mit den erbrachten Leistungen zufrieden ist. Mit einer Unterbrechung zwischen 1995 und 2001, als die Firma DynCorp ein günstigeres Angebot vorlegte, ging der Zuschlag, zuletzt für ganze zehn Jahre, an die Halliburton-Tochter Kellogg Brown & Root (zuvor: Brown & Root Services, heute: KBR Inc.). Zwischen 2002 und 2006 erhielt diese vom Verteidigungsministerium insgesamt 13,8 Milliarden US\$, 2006 hatte die Firma 43.000 Mitarbeiter im Irak und 6.700 Mitarbeiter in Afghanistan (hier ist die Tendenz stark steigend) beschäftigt,⁹ sie betreibt die größten Camps der US-Army in Afghanistan und ist auch an der Jagd nach Terroristen selbst beteiligt.

Obwohl die Idee des LOGCAP-Programms darin besteht, einen einzelnen Anbieter in die Verantwortung zu nehmen und somit auch die Kosten besser zu kontrollieren, ist der Bereich der Militärdienstleister (PMCs) im Dienste der USA allein schon in Afghanistan völlig unüberschaubar geworden. Um so unterschiedliche Aufgaben wie Kampfeinsätze, Personenschutz, Verpflegung bis hin zu Übersetzungsdiensten und der Aufbereitung von Leichen für den Transport anzubieten,⁰ muss der LOGCAP-Vertragsnehmer wiederum tausende Subunternehmer beauftragen, Vertragsverhältnisse, für die die Regierung nicht verantwortlich ist und auf die sie keinen Einfluss hat. Darüber hinaus werden trotz des LOGCAP-Prinzips weiterhin Verträge zwischen dem Pentagon und Privatfirmen direkt abgeschlossen, beispielsweise im Rahmen der Anschaffung von Waffensystemen und Aufklärungsmitteln, die deren Wartung und zunehmend auch deren Bedienung durch Firmenpersonal - auch im Einsatz - umfassen. So fand - um eines von hunderten möglichen Beispielen zu nennen - die Ausbildung von US-Soldaten an Predator-Drohnen und deren Weiterentwicklung erst in den Einsätzen in Irak und Afghanistan durch Personal der Herstellerfirmen statt. Auch das niederländische Kontingent in Afghanistan greift, seit die maximale Einsatzzeit ihrer bisherigen Drohnen Sagem Sperwer abgelaufen ist, auf Drohnen im Besitz der israelischen Firma Aeronautics zurück, die von den Mitarbeitern eines britischen Militärdienstleisters bedient werden.¹ Im Irak ließen die USA sogar das integrierte Luftbild, das als Grundlage ihrer Luftwaffeneinsätze diente, von einer privaten Firma erstellen.²

Die Lage wird weiter dadurch verkompliziert, dass an sich zivile Aufbaumaßnahmen im Kontext der Besatzungsmissionen selbst

zum Teil der Kriegsführung werden. So erklärte Mitte September 2008 John Nagl, Vordenker der US-Aufstandsbekämpfungsstrategie, gegenüber der Weltwoche den Gedanken hinter der Vergabe von Straßenbauaufträgen in Afghanistan durch die intervenierenden Staaten folgendermaßen: „Wenn sich die Römer mit Aufständen in einer entlegenen Provinz konfrontiert sahen, bauten sie als Erstes eine Straße. Wo keine Straße hinführt, ist Wildnis. In der Wildnis haben Aufständische ein Heimspiel. Der Schlüssel für eine erfolgreiche Anti-Guerilla-Strategie in Afghanistan ist der Bau eines Straßennetzes, das die Menschen verbindet.“³ Etwa zur selben Zeit stiegen die Attacken feindlicher Kräfte wie der Taliban auf diese Baufirmen sprunghaft an. Die Baufirmen wiederum gingen verstärkt dazu über, lokales Personal anzuheuern, um die Baustellen und ihr Personal zu schützen. Zwischen eben diesen Sicherheitskräften und den US-Soldaten kam es alleine im letzten Quartal 2008 zu mindestens drei „signifikanten Feuergefechten“, bei denen 39 afghanische PMC-Mitarbeiter getötet und auch einige US-Soldaten verwundet wurden.⁴ Über die genaueren Umstände - wer das Feuer eröffnet hat usw. - gibt es natürlich meist unterschiedliche Darstellungen. Klar wird bei diesen Kontroversen jedoch, dass es auch bei den eingetragenen und offiziell agierenden PMC oft nicht auszuschließen ist, dass diese unter dem Einfluss der Taliban, anderer aufständischer Gruppen oder zumindest einer anti-amerikanischen Grundhaltung agieren. Dasselbe gilt auch für die offiziellen Sicherheitskräfte Afghanistans, an deren Aufbau und Ausbildung auch die US-amerikanischen PMCs DynCorp, MPRI und WSI beteiligt sind.⁵

Die vermeintlichen Vorteile und die tatsächlichen Nachteile

Von solchen eher unintendierten Entwicklungen abgesehen, folgt diese Privatisierung des Krieges durchaus einer Strategie, von der sich die westlichen Verbündeten Vorteile erhoffen. Perry sieht vor allem vier Faktoren, welche das Outsourcing der Logistik durch die US-Army begünstigen: Erstens seien die US-Truppen nach dem Vietnamkrieg beträchtlich reduziert worden, seit dem Ende des Kalten Krieges würden sie aber dreimal so oft eingesetzt, wie zuvor, deshalb müsse die Armee „mehr mit weniger [Personal]“ leisten. Die zweite Motivation läge darin, Kosten zu sparen. Der dritte Faktor bestünde in der neoliberalen Ideologie, welche von der strategischen Gemeinschaft in den USA bereitwillig übernommen worden wäre und in der Privatisierung - auch von ehemaligen Staatsfunktionen - einen Wert an sich erkennt. Zuletzt sei die Verwendung privater Anbieter eine Möglichkeit, die Zahl der offiziell eingesetzten Soldaten geringer zu halten, als es das Eskalationsniveau an sich erfordert und damit die Öffentlichkeit über die Kosten des Krieges zu täuschen. Der bereits eingangs zitierte, sehr freimütig argumentierende Mobley argumentiert darüber hinaus, private Anbieter könnten häufig besser qualifiziertes Personal rekrutieren, auch aus den Ländern, in denen interveniert wird, selbst. Mitarbeiter privater Firmen müssen überdies nicht so häufig (im Regelfall alle sechs Monate) ausgewechselt werden, wie Soldaten, was eine höhere Kontinuität gewährleiste. Zusammenfassend stellt er fest: „Indem die Konflikt-nachsorge [sic!] ausgelagert wird, können die Vereinigten Staaten die Einsatzkosten senken und mehr Einsatzkräfte [combat force] ins Feld schicken, während sie Zugriff auf spezialisierte, kontinuierliche und qualitativ hochwertige Dienstleistungen erhalten.“⁶

Gerade in Afghanistan befinden sich fast alle truppenstellenden Staaten vor dem Problem, dass der Einsatz bei der jeweiligen Bevölkerung recht unpopulär ist und höhere Kosten verursacht, als ursprünglich angenommen, zumindest aber als ursprünglich angekündigt. Mittlerweile geht es den NATO-Staaten längst nicht mehr um den militärischen Sieg, sondern darum, bei einem Rückzug das Gesicht zu wahren und bis dahin Bündnistreue zu demonstrieren.

Deshalb wird als Bedingung für einen Abzug stets genannt, zuvor müssten ausreichend afghanische Polizisten und Soldaten ausgebildet werden. Auch hier haben wir es in gewisser Weise mit einer Privatisierung von Militärdienstleistungen zu tun, da die von westlichen Militärs, Polizisten und privaten Sicherheitsfirmen ausgebildeten afghanischen Rekruten - die meist weder lesen noch schreiben können - der Regierung in Kabul kaum Loyalität entgegenbringen und sich stattdessen aus rein ökonomischen und teilweise auch politischen Beweggründen ausrüsten und an der Waffe ausbilden lassen. Obwohl sie lediglich zehn Wochen ausgebildet werden, verlassen viele bereits in dieser Zeit wieder die Armee - häufig mitsamt der ihnen ausgehändigten Uniformen und Waffen.⁷ Ansonsten kämpfen sie insbesondere bei Einsätzen der britischen und der US-amerikanischen Armee an vorderster Front mit.

Deutschland hat die Führung beim Aufbau der afghanischen Polizeikräfte inne. Auch für die Sicherung der Bundeswehrstandorte in Afghanistan greift Deutschland - wie fast alle ausländischen Streitkräfte, die in Afghanistan eigene Einrichtungen unterhalten - auf afghanische Söldner, überwiegend ehemalige Mujaheddin, zurück. Als Begründung hierfür werden verschiedene Argumente genannt. Zunächst bedeute dies eine Kostenersparnis: für 50 US\$ schieben sie 42 Stunden Wache und gehören damit immer noch zu den bestbezahlten Afghanen in der Region (darüber hinaus erlangen sie somit das Privileg, Waffen tragen zu dürfen). Die Bundeswehr selbst bezeichnet den Rückgriff auf afghanische Milizionäre als „vertrauensbildende Maßnahme“, durch welche die Beziehungen zu den Einheimischen verbessert werden sollten.⁸ Ein Journalist, der vor Ort recherchiert hat, sprach hingegen von „Schutzgeldzahlungen“ durch die Bundeswehr: Immer wieder hätten die Männer aus den umliegenden Dörfern ihre bewaffneten Dienste angeboten. Diese wurden zunächst abgelehnt, in den folgenden Nächten kam es dann zu eher symbolischem Beschuss auf die Bundeswehr aus der unmittelbaren Umgebung. Seit einige Männer aus dem Umland von der Bundeswehr bezahlt werden, hätte diese Art von Angriffen spürbar nachgelassen.

Mehr Soldaten für originäre Kernaufgaben

Die Art, wie militärische Aufgaben vom deutschen Verteidigungsministerium an private Dienstleister ausgelagert werden, unterscheidet sich jedoch grundlegend von den US-amerikanischen Modellen. Das hat (natürlich) zu allererst historische Gründe: Eine unter internationaler Aufsicht strukturell angriffsunfähige Armee, wie es die Bundeswehr bis in die neunziger Jahre war, ist in ihren Aufgaben notwendig darauf beschränkt, sich für den Verteidigungsfall vorzubereiten und für diesen die notwendige Ausbildung, Wartung und Logistik usw. bereitzuhalten. Aufgaben, welche die Bundeswehr als Wehrpflichtigenarmee problemlos eigenständig bewältigen konnte. Die Transformation der Bundeswehr zu einer „Armee im Einsatz“ jedoch führt zu einem hohen Druck, eben diese Bereiche, die auch für das Führen eines Angriffskrieges notwendige Voraussetzung sind, zu privatisieren. Hier sind zunächst die enormen Kosten zu nennen, die durch die Anschaffung neuer Transport- und Waffensysteme für eine weltweit einsetzbare Armee entstehen. Für den strategischen Lufttransport oder die Logistik im Einsatzland hatte die Bundeswehr bis vor wenigen Jahren kaum eigene Kapazitäten. Anstatt diese selbst anzuschaffen, scheint es kurzfristig kostengünstiger, auf private Dienstleister zurückzugreifen. Zugleich erfordert eine Armee im Einsatz eine gewisse Professionalisierung, in Deutschland etwa dürfen Grundwehrdienstleistende nicht in Auslandseinsätzen verwendet werden. Aufgrund der zahlreichen Auslandseinsätze wird deshalb nahezu jeder Berufssoldat für diese benötigt.

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 2003 auf 75 % gestiegen.⁹

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 Einrichtungen“. „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.“¹⁰ Im Kontext der Beschaffung von Eurofightern für die Bundeswehr wurde bereits die Inbetriebnahme von drei solchen kooperativen 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.“¹¹

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 Bundeswehrübungen. 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.“²

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.“³ 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.⁴ 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 Bekleidungscentren, 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.⁵

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 Bundeswehrkasernen 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 eingespart werden könnten.⁶

Das nächste anstehende Mammutprojekt zur Privatisierung der Basislogistik der Bundeswehr betrifft die Bereiche Lagerhaltung und den Transport im Rahmen der Projektskizze Logistik.⁷ 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.⁸ 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 deut-

schen Transportbranche je vergeben wurde.“⁹ 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 Haushaltsausschuss wurde deshalb argumentiert, das OEL 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 bereits heute „dringenden Sofortbedarf (z. B. Medikamente und Ersatzteile)“ nach Afghanistan⁰ und gilt auch am ehesten als in der Lage, ohne gewaltige Neuinvestitionen den Auftrag auszuführen.

Die Teilprivatisierung des Gefechtsübungszentrums (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 Gefechtsszenarien 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 MitarbeiterInnen 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.¹

Software und Informationstechnik

Gegenwärtig führt die Bundeswehr eine für sie zugeschnittene Standard Anwendungs- Software Produkt Familie (SASPF) der Firma SAP ein.² 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“³ 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 Landsysteme 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.⁴ Eine wesentliche Voraussetzung für die Einführung der neuen Software war und ist 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).⁵ 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.“⁶ Bereits zur Indienstellung 2002 hieß es: „Die Bundeswehr verspricht sich von dieser Neuerung ihrer Betriebsabläufe und der Zusammenarbeit mit der Wirtschaft vor allem Kostenreduzierungen und Effizienzsteigerungen.“⁷

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.⁸ 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 aserbaidischen Silk Way Airlines sind. Diese transportieren von Schützenpanzern über Soldaten und Lebensmittel bis hin zur Zahnpasta auf täglicher Ebene Kriegsgüter und Versorgungsgüter von den deutschen Flughäfen Jagel, Trolenhagen, Rostock-Laage und Hahn, meist mit Zwischenstopp in Baku nach Afghanistan.⁹ Jagel und Trolenhagen sind militärische Fliegerhorste, die zivil mitgenutzt werden (Trolenhagen) 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-Mitgliedstaaten bestellten Militärtransporter Airbus (A) 400M ausgeliefert wurden, 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-Mitgliedstaaten ratifiziert wurde, halten seit dem 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.⁰ 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.¹

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.² 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.³ In Afghanistan hingegen scheint sich die Zusammenarbeit bewährt zu haben. Kühne und Nagel ist bis heute einer der wichtigsten Dienstleister der Bundeswehr in Afghanistan.⁴

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 Besetzungen geeignet sind. Gleichzeitig nimmt die Zahl der deutschen Soldaten in solchen kostenintensiven Einsätzen, bei zeitgleichem 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? MDSG [die Firma, die sich um den Auftrag bemüht hatte] -Geschäftsführer Kieschowitz belegt jedoch, daß die jederzeitig verfügbare Personalstärke vertraglich zugesichert werden kann.“⁵

Anmerkungen

¹ Blake W. Mobley: Outsourcing Post-Conflict Operations - Designing a System for Contract Management and Oversight, in: Journal of Public and International Affairs, Spring 2004.

² 15 % ihrer Fracht- und 30 % ihrer Passagierflugzeuge.

³ 24 Stunden im Falle einer regionalen Krise oder eines Krieges (Stages I+II), 48 Stunden im Falle der nationalen Mobilisierung (Stage III, multiple theater wars). Die Flugzeuge der CRAF, etwa 15 % aller Flugzeuge (Stand 2003), die im Besitz US-amerikanischer Firmen sind, werden den drei „Stages“ zugeordnet. Stage III umfasst die Stages I+II sowie weitere Flugzeuge, die sich nicht innerhalb von 24 Stunden mobilisieren lassen.

⁴ Congressional Research Service / Christopher Bolcom: Civil Reserve Air Fleet (CRAF), CRS Report for Congress (RL33692), October 2006.

⁵ Ebd.

⁶ GAO: Military Readiness - Civil Reserve Air Fleet Can Respond as Planned, but Incentives May Need Revamping, GAO-03-278, December 2002.

⁷ Air Mobility Command (AMC): Air Force Announces CRAF Contracts valued at over 2.3 billion, www.amc.af.mil (12.6.2009).

⁸ David Perry: Contractors in Candahar, Eh? - Canadas 'Real' Commitment to Afghanistan, in: Journal of Military and Strategic Studies, Summer 2007, Vol. 9, Issue 4.

⁹ Perry, a.a.O.

¹⁰ Mobley, a.a.O.

¹¹ Anno Gravemaker: Israel's Aeronautics to supply Dutch UAV service, in: Flight International, 18.1.2009.

¹² Fred Schreier / Marina Caparini: Privatising Security: Law, Practice and Governance of Private Military and Security Companies, Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces (DCAF) Occasional Paper - No. 6, March 2005.

¹³ „Wir müssen aus ihren Töpfen essen“, Interview mit John Nagl, in: Die Weltwoche, Ausgabe 38/08.

¹⁴ Yochi J. Dreazen: Afghan Guards Confound U.S. Forces, in: The Wall Street Journal, 27.1.2009.

¹⁵ Lisa Rimli / 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/7/7).

¹⁶ Mobley, a.a.O.

¹⁷ Das United States Government Accountability Office legte im Februar 2007 einen Bericht vor, nach dem die internationale Gemeinschaft zwischen Juni 2002 und Juni 2008 375.000 Waffen, darunter schwere Maschinengewehre, Mörser und Raketenwerfer, nach Afghanistan geliefert hätte, um die afghanischen Sicherheitskräfte auszurüsten. Nur 155.000 dieser Waffen seien korrekt registriert worden und damit nachvollziehbar, wo diese von wem eingesetzt werden. Neben dem Analphabetismus der Sicherheitskräfte, unsicheren Lagerstätten für die Waffen und unklaren oder fehlenden Richtlinien, machte der Bericht Desertionen und Korruption für den Verlust der Waffen verantwortlich. Demnach seien Meldungen über den Diebstahl und illegalen Verkauf von Waffen „üblich“ (vgl.: United States Government Accountability Office: Testimony Before the Subcommittee on National Security and Foreign Affairs, Committee on Oversight and Government Reform, House of Representatives (GAO-09-366T)). In einem Bericht von Swisspeace erklären die Autoren, die Bevölkerung könne die offiziellen afghanischen Soldaten von PMCs kaum unterscheiden und sehe allesamt als Teil der westlichen Besatzung (vgl.: Lisa Rimli / 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/7/7)).

¹⁸ Lage stabil, aber nicht sicher - mit der Bundeswehr in Afghanistan. Eine Reportage von Günther Henel.

¹⁹ Michael Vetter: Luftwaffe und Industrie - Eine strategische Partnerschaft in der Instandhaltung, in: Europäische Sicherheit, Juni 2003.

²⁰ Bernd Jungkuz: Kooperatives Modell, in: Strategie und Technik, April 2009.

²¹ Ebd.

²² „Heeresinstandsetzungslogistik GmbH wird gegründet“, Pressemittei-

lung des BMVg vom 27.1.2005.

²³ „Unternehmen“, www.gebb.de (18.6.2009).

²⁴ AG Sicherheitspolitik der Fraktion „Die Linke“ im deutschen Bundestag: Aufrüstung um jeden Preis - Stellungnahme zum Verteidigungshaushalt 2009.

²⁵ 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).

²⁶ Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb mbH: Das passt perfekt - Die Bundeswehr und die g.e.b.b. gemeinsam erfolgreich, Jahresbroschüre 2007.

²⁷ 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 so genannten '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.

²⁸ Axel Granzow: Bundeswehr will Logistik privatisieren, in: Handelsblatt, 20.10.2005.

²⁹ „Die Bundeswehr will Logistik an private Firmen auslagern“, Welt am Sonntag, 25.11.2007.

³⁰ Bundestags-Drucksache 16/4343.

³¹ Bundesverband Public Private Partnership: Positionspapier des Arbeitskreises Verteidigung und Sicherheit, August 2005.

³² 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.: Bundestags-Drucksache 16/11574.

³³ Bundestags-Drucksache 16/11574.

³⁴ „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.

³⁵ Genaue Angaben hierzu sind schwer zu treffen, 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.

³⁶ „Auftrag und Aufgaben der Dienststelle“, <http://www.logistikzentrum.bundeswehr.de> (17.6.2009).

³⁷ „Logistikzentrum der Bundeswehr - das logistische Kompetenzzentrum der Bundeswehr in Wilhelmshaven“, Pressemitteilung des LogZBw vom 19.3.2002.

³⁸ Führungsstab der Streitkräfte: „Die Streitkräftebasis“, Ausgabe 01/07.

³⁹ 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 Zwischenstopp 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 7.8.2006 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“. Die Flüge über Hahn wurde zwischenzeitlich eingestellt

⁴⁰ Christoph Marischka: Das Militärdrehkreuz Halle / Leipzig, in: IMI / DFG-VK: Kein Frieden mit der NATO - Die NATO als Waffe des Westens, Tübingen 2009.

⁴¹ Bundestags-Drucksache 16/4343.

⁴² „STUTE unterstützt Bundeswehr mit kompetenter Transportlogistik“, Presseinformation der Stute Verkehrs-GmbH, www.stute.de (17.6.2009).

⁴³ Wehrbeauftragter Jahresbericht 2006 (48. Bericht), Bundestagsdrucksache 16/4700.

⁴⁴ 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 Expeditions- 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 Wasser- und Stromversorgung 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.

⁴⁵ Wolfgang Hoffmann: Kampf ums Geld, in: Die Zeit, 36/1998.

Information

Die Informationsstelle Militarisation (IMI) ist ein eingetragener und als gemeinnützig anerkannter Verein. Ihre Arbeit trägt sich durch Spenden und Mitglieds-, bzw. Förderbeiträge, die es uns ermöglichen, unsere Publikationen kostenlos im Internet zur Verfügung zu stellen. Wenn Sie Interesse an der Arbeit der Informationsstelle oder Fragen zum Verein haben, nehmen Sie bitte Kontakt zu uns auf. Nähere Informationen wie auch Sie IMI unterstützen können, erfahren Sie auf unserer Homepage (www.imi-online.de), per Brief, Mail oder Telefon in unserem Büro in Tübingen.

Spenden an IMI sind steuerabzugsfähig.

Unsere Spendenkontonummer ist: 1662832 bei der Kreissparkasse Tübingen (BLZ 641 500 20)

Adresse:

Informationsstelle Militarisation e.V.

Hechingerstr. 203

72072 Tübingen

Telefon: 07071/49154

Fax: 07071/49159

e-mail: imi@imi-online.de

web: www.imi-online.de

Der hier abgedruckte Text spiegelt nicht notwendigerweise die Meinung der Informationsstelle Militarisation (IMI) e.V. wieder.

