Inhaltsverzeichnis

Editorial....2

Zivilmilitärische Zusammenarbeit in der Logistik-Branche....2

Militärisches Engagement der Deutschen Post DHL....3

Kritische Aktionäre gegen Kriegsbeteiligung der DHL....4

DHL und Militär „verfolgen das gleiche Ziel“ 5

Feldpost....6

Kriegspropaganda der Deutschen Post....6

Zivilmilitärische Lebensläufe – Reserveoffiziere in bei DHL und Commerzbank....7

Das DHL-Luftfrachtdrehkreuz Leipzig/Halle - kein ziviles Projekt....7

Die Kampagne - Aufrufe, Interviews, Kundeninformationen....9

Erster Aufruf: DHL – olivgrün unter postgelbem Tarnanstrich 9

Zweiter Aufruf: Für eine offensive Kampagne gegen das militärische

Engagement der DHL – Comprehensive Resistance....11

„Wir wollen die Rolle der Deutschen Post als Militärlogistiker skandalisieren“....14

Zum Umgang mit DHL Service-Partnern 16

Kundeninformation für Kunden der Deutschen Post DHL....16

Jugendzeitung zur Deutschen Heeres Logistik....17

Die Widerstandschronik – Comprehensive Resistance 18

Reaktionen der Deutschen Post DHL auf die Kampagne....27

Erstes Etappen-Ziel erreicht

- DHL zieht Kriegslogistik-Bewerbung zurück....28

Drei gute Gründe, die Deutsche Post DHL weiter zu behelligen....29

Zwischenbewerbung der Kampagne....29

Auftakt für die zweite Etappe

- Die Jahres-Hauptversammlung am 28. April 2010 30

Die aktuellen Bewerber um den Bundeswehr-Auftrag....30

ViSdP D. Hillblom-Lynn , Neue Vahr 30 , 28757 Bremen

Editorial

DHL bleibt Deutsche Heeres Logistik

Nach über einem Jahr ungewöhnlich offensiver Aktivitäten gegen den Kriegslogistiker Deutsche Post DHL und nach über einem Jahr wirtschaftlicher Flaute zieht die DHL ihre Bewerbung für das umfangreichste Privatisierungsvorhaben der Bundeswehr zurück. Nach Financial Times Deutschland -Informationen gab es in den DHL-Gremien kein grünes Licht für ein Angebot, *„weil die mit dem Auftrag verbundenen Risiken als zu groß galten“*. Es ging um den Betrieb von Bundeswehr-Depots und den weltweiten Transport von Kriegsgerät in die Einsatzgebiete.

Allerdings können sich Branchenexperten vorstellen, dass das Bundesverteidigungsminsterium das Angebot noch einmal verbessert und die Ausschreibungsfrist wie bereits zuvor noch einmal verlängert - „dann würde es sich Appel wohl noch einmal überlegen“.

Das heißt, obwohl wir den derzeitigen Rückzieher der DHL in dieser Bewerbung und die damit verbundene Irritation und abermalige Verzögerung beim Privatisierungsprojekt der Bundeswehr-Logistik ausdrücklich begrüßen, sollte dies nur als erste Etappe gefeiert werden. Dieser Rückzieher darf weder leichtfertig als definitiv gewertet werden noch darf das militärische Engagement der Deutschen Post DHL jenseits dieses Vertrags vernachlässigt werden. Weiterer Druck scheint somit dringend notwendig. Das Kampagnenziel lautet unbeeindruckt von allen Zögerlichkeiten „vollständiger Rückzug aus der Kriegslogistik“. Solange Konzernchef Appel bei seiner Haltung bleibt, dass Bundeswehr und NATO Kunden wie jeder andere auch seien und solange sich diese Haltung in Kriegsbeteiligung an der Seite der NATO-Kampfeinheiten in Afghanistan und Irak ausdrückt, solange sollte die Imagebschmutzungskampagne offensiv fortgeführt werden.

Daher geht die Kampagne gegen die DHL in die zweite Runde. Am 28. April 2010 bietet sich für deren Auftakt eine gute Gelegenheit. In der Jahrhunderthalle in Frankfurt am Main findet dann die Jahreshauptversammlung der Deutschen Post DHL statt. Einer breiten Öffentlichkeit, werden wir deutlich zeigen, was wir von der aktiven Mitverantwortung des Konzerns an den Kriegen in Afghanistan und im Irak halten.

Zivilmilitärische Zusammenarbeit in der Logistik-Branche

In einem permanenten, räumlich entgrenzten Kriegszustand versucht sich das Militär auf seine Kernaufgaben zu konzentrieren und darüber hinaus gehende Aufgaben an private Unternehmen auszulagern. Das kann die hohen Kosten für Auslandseinsätze senken. Ökonomische Vorteile ergeben sich auch für den „zivilen“ Partner in einer solchen „zivil-militärischen Zusammenarbeit“ (ZMZ). Neben dem ohnehin vorhanden Interesse, die allgemeinen ökonomischen Verhältnisse (militärisch) aufrecht zu erhalten, bestehen vielfältige Möglichkeiten von einem boomenden Militärsektor profitieren zu können.

Die (beabsichtigten) gesellschaftlichen Konsequenzen dieser Zusammenarbeit reichen jedoch weit über die ökonomische Dimension hinaus. Sowohl die militärische Durchdringung des zivilen als auch die zivile Teilhabe am militärischen dienen, Vorbehalte gegenüber militärischen Strukturen abzubauen, gesellschaftliche Akzeptanz für einen weitreichenden Prozess von Militarisierung (im Äußeren und Inneren) zu beschaffen. Durch die „zivile“ Beteiligung z.B. durch „Public Private Partnerships“ wird Kriegsverantwortung breiter verankert, der Kriegszustand (nach außen und innen!) normalisiert. Gesellschaftliche Strukturen erfahren eine schleichende autoritäre Transformation.

Bundeswehr-Reservisten spielen in diesem beidseitigen Durchdringungsprozess eine entscheidende Rolle. Sowohl bei der Miltarisirung öffentlicher Aufgaben (wie z.B. der des Katastrophenschutzes), als auch bei der Privatisierung wesentlicher Kriegsaufgaben. Dies gilt auch für die Logistik einer weltweit agierenden Angriffsarmee wie der Bundeswehr.

Die strategische Verlegbarkeit von Truppen und Waffensystemen ist eine wesentliche Voraussetzung für das Führen von Angriffskriegen und sonstige "Out of Area"-Einsätze. Diese Erfahrung mussten in den vergangenen Jahren sowohl die Planer der NATO, der EU wie auch Deutschlands machen. Innerhalb der NATO verfügen die USA, Frankreich und Großbritannien über Großraumtransporter und Flugzeugträger und umfangreiche Erfahrungen mit privaten Logistikanbietern. Aufgrund ihrer Kolonialgeschichte haben diese außerdem

ein gewisses Netz an Militärbasen im Ausland, die als Zwischenstationen für den Transport von Militärgütern dienen können. Die EU hingegen ist noch weitgehend auf die NATO-Kapazitäten angewiesen, wenn sie jenseits ihrer Grenzen einen größeren Militäreinsatz durchführen will. Greift sie auf diese Kapazitäten zurück, wie es das Berlin-Plus-Abkommen vorsieht, so hat die NATO automatisch einen großen Einfluss auf den Einsatz: Sie muss ihm zustimmen und an dessen Spitze steht dann automatisch der stellvertretende Oberkommandierende der NATO für Europa im NATO-Hauptquartier im belgischen Mons. Wenn die Bundeswehr Kriegseinsätze ohne Rückgriff auf die NATO-Strukturen fahren/fliegen will muss sie derzeit für den Lufttransport russische Großraumtransporter vom Typ Antonov-124 mieten.

Auch jenseits des Lufttransportproblems will die Bundeswehr flexibler (und billiger) werden. Dazu will sie im Frühjahr 2010 entscheiden, wer 16 Materiallager mit rund 2000 zivilen Beschäftigten übernimmt. Waffenlager gehören nicht dazu. Ausgeschrieben sind aber auch die Kriegsgerätetransporte - einschließlich Munition - in Deutschland und ins Ausland. Wie ein Bundeswehr-Sprecher sagte, sollten die verbindlichen Angebote bis 30. November 2009 eingereicht worden sein. Für Mitte 2010 sei dann der Start eines Zehnjahresvertrags vorgesehen. Ursprünglich sollte die Bewerbungsfrist bereits im September 2008 enden, doch die Privatisierung der Militärlogistik ist umstritten und der Zehnjahresvertrag mit vielen Unwägbarkeiten verbunden.

Die Ausschreibung gilt in der Logistikbranche als eines der größten aktuellen Projekte mit einem Gesamtvolumen in Milliardenhöhe. Seit längerem wird um das Projekt politisch gerungen, zum einen weil unklar ist, ob eine Privatisierung der Kriegslogistik in derartigem Umfang verfassungskonform ist, zum anderen weil bei einer Privatisierung der Lager Standortschließungen befürchtet werden. Neben EADS -Hellmann hatten sich auch die Bahn (DB-Schenker) und zunächst auch die Deutsche Post (DHL) beworben.

Sprecher der Konzerne bestätigten dies auf Anfrage, nannten aber keine Einzelheiten. Branchenexperten sahen die Deutsche Post DHL und EADS-Hellmann als Favoriten. Das Bündnis EADS-Hellmann vereint Kenntnisse aus der Rüstung und aus der Logistik. Hellmann gehört mit 2,87 Mrd. Euro Umsatz und 8900 Beschäftigten (2008) zu den zwanzig weltgrößten Logistikkonzernen. Das Unternehmen ist bereits seit 2002 Gesellschafter in einem Privatisierungsbündnis für Bundeswehr-Bekleidung.

Die Bundeswehr sucht seit Jahren, mithilfe ihrer eigenen Firma *Gebb* nach Privatisierungsmöglichkeiten. Damit sollen die Kosten gesenkt und die Strukturen in der Truppenverwaltung modernisiert werden. Zu den bedeutendsten Projekten gehörte bisher die Privatisierung der Wartung und Instandsetzung von Heeresfahrzeugen wie Panzern. Ein 2005 geschlossener Vertrag mit der Gesellschaft HIL bis 2013 hat ein Volumen von gut 1,7 Mrd. Euro. Die HIL-Gesellschafter (Diehl/Krauss-Maffei Wegmann, Rheinmetall) verpflichteten sich, dass mindestens 70 Prozent der Heeresfahrzeuge einsatzbereit sind. Bereits seit 2000 gibt es eine Fuhrparkkooperation zwischen Bahn und BW.

Militärisches Engagement der Deutschen Post DHL

Die Deutsche Post hat 2002 mit der Bundeswehr einen Rahmenvertrag geschlossen, demzufolge sie national und international den Versand von eiligen militärischen Dokumenten, sowie militärischer Ausrüstung und Verbrauchsgüter bis 50 kg übernimmt. Darüber hinaus ist die Deutsche Post DHL konkret als Logistiker an der Seite des US-Militärs in Afghanistan und im Irak eingesetzt:

Im März 2002 hat die DHL als erstes internationales Expressunternehmen den Dienst nach Afghanistan aufgenommen. Wie das Unternehmen mitteilte, wird Kabul regelmäßig von Bahrein aus angeflogen. Der Konzern ist bemüht, seine Aktivitäten als Hilfsmission darzustellen: *„Neben herkömmlichen Expresspaketen und Briefen werden vor allem Hilfsgüter über diese Verbindung ins Land transportiert.“*

Ebenso startet die DHL unmittelbar nach Aufhebung der UN-Wirtschaftssanktionen im Mai 2003 als erstes Unternehmen der Branche ihre Services im Irak. DHL bietet sowohl Luftexpress-Services als auch Fracht- und Logistikdienstleistungen im Land an. Der damalige Vorstand der DHL Uwe Dörken: *„Mit unseren Services werden wir auf nationaler und internationaler Ebene den Wiederaufbau des Landes unterstützen. Wir starten unsere Aktivitäten fast zeitgleich mit der Aufhebung der Sanktionen und stellen damit einmal mehr die Flexibilität und Leistungsfähigkeit von DHL unter Beweis.“*

Im Juni 2003 wird bekannt, dass ausgerechnet DHL, die von UPS mit aller Kraft bekämpfte Tochter

der Deutschen Post AG, die Soldatenpost für die US-Truppen in den Irak transportiert. Die Truppenteile im Norden und Süden des Irak werden per LKW aus Bahrain versorgt. Für die Zustellung der Sendungen in Bagdad ist mit Sondergenehmigung der US-Truppen sogar ein täglicher Flugdienst eingerichtet worden. Auf dem für den zivilen Flugverkehr gesperrten Flughafen in Bagdad landen so täglich bis zu drei Antonow Transportflugzeuge mit jeweils bis zu 10 Tonnen Briefen, Päckchen und Paketen aus der Heimat.

Die Lieferung der Briefe und Pakete sei Teil eines Rahmenvertrages zwischen DHL und dem US-Militär. DHL habe ähnliche Dienstleistungen bereits im Afghanistan-Feldzug für die US-Truppen ausgeführt.

Im November 2003 wird ein Flugzeug des Transportunternehmens DHL über Bagdad mit einer Rakete angegriffen. Im Internet taucht ein Video auf, das vermummte Kämpfer beim Raketen-Abschuss und das brennende DHL-Flugzeug zeigt. Die US-Armee teilte mit, ein DHL-Frachtflugzeug sei am 22.11.2003 kurz nach dem Start vom Flughafen in Bagdad mit einer Boden-Luft-Rakete des russischen Typs SAM-7 angegriffen worden. Die Maschine sei dabei in Brand geschossen worden und habe zum Airport zurückkehren müssen.

Nach dem Beschuss stellte die DHL die Irak-Flüge und auch die Flüge nach Afhanistan kurzfristig ein. Kurze Zeit später nimmt sie das lukrative Logistikgeschäft in beiden Ländern wieder auf. Die Belieferung des Militärs inklusive Lieferung von Kriegsgerät und -Ausrüstung machen den Großteil des Logistikgeschäfts in beiden Ländern aus.

Am 25. Oktober 2008 wurden vor der DHL-Niederlassung im Zentrum der afghanischen Hauptstadt Kabul der DHL-Direktor für Afghanistan und dessen Stellvertreter von ihrem Leibwächter erschossen. Bereits zuvor mehrten sich kritische Stimmen auch in Deutschland hinsichtlich der DHL-Aktivitäten in Afghanistan und im Irak, die offenkundig weit über „Hilfsgüter und Feldpost“ hinaus gingen:

Kritische Aktionäre gegen Kriegsbeteiligung der DHL

Wir dokumentieren im folgenden die Rede von Markus Dufner bei der Hauptversammlung der Deutschen Post AG am 30. April 2008 (Es gilt das gesprochene Wort.)

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sehr geehrter Herr Dr. Weber, sehr geehrter Herr Dr. Appel, sehr geehrte Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands,

ich heiße Markus Dufner und bin Geschäftsführer des Dachverbands der Kritischen Aktionäre.

Bei der Deutschen Post AG ist wieder Ruhe eingekehrt. Durch die Tarif-Einigung mit ver.di in der vergangenen Woche wurde der Streik in letzter Minute abgewendet. Fast vergessen scheint auch, dass es einmal einen Vorstandsvorsitzenden Dr. Klaus Zumwinkel gab. Ihnen Herr Dr. Appel, wünschen wir übrigens in ihrer neuen Funktion als neuer Post-Chef gutes Gelingen.

DHL und das US-Militär

Wir haben heute von berufener Seite schon viel gehört zum Thema Löhne und Arbeitsbedingungen. Wenden wir uns mal einem ganz anderen Thema zu. Hat die gelbe Post olivgrüne Flecken, Herr Appel? Oder anders gefragt: Was hat die Post mit dem Militär zu tun? Eine abwegige Frage, wird jetzt manch einer denken. Wie sieht es denn mit der DHL aus? Hören wir kurz folgenden Bericht:

„Dienstleistungen für die US Army im Irak bietet aber auch die Express- und Logistiktochter der Deutschen Post DHL. Das Unternehmen führt täglich vierzehn Flüge, mit jeweils 250 - 300 Tonnen Ladekapazität, in den Irak durch. Die Anzahl der DHL-Mitarbeiter im Irak stieg rapide von sieben auf 138 an. Zunächst bestand die zentrale Aufgabe von DHL in der Auslieferung der Post für die US-Soldaten, mittlerweile transportiert das Unternehmen verschiedenste Güter, die vom US-Militär und von unter Vertrag stehenden Unternehmen gebraucht werden. Da verwundert es nicht, dass Paul Gillett, DHL-Country Manager im Irak, Südafrikaner und Ex-Militär ist. Doch nicht nur er, die meisten der 18 "ausländischen Experten" im irakischen DHL-Team haben einen militärischen Hintergrund. Zusätzlich wurde eine Gruppe ehemaliger britischer Soldaten engagiert, die von einem "Sicherheitsmanager" koordiniert auf das Geschäft der Posttochter aufpassen.“ („Wie Söldner zu Geschäftleuten wurden“, von Dario Azzellini 03.03.2006 http://www.heise.de/tp/r4/artikel/22/22149/1.html)

Herr Dr. Appel, bitte nehmen Sie zu den olivgrünen Geschäften der DHL Stellung.

- Wie viele Flüge hat die DHL 2005, 2006 und 2007 für die US Army im Irak durchgeführt?
- In welchen anderen Einsatzgebieten der US Army führte und führt die DHL noch Dienstleistungen

durch?
- Für welche anderen Armeen ist die DHL noch Dienstleister?
- Wie viele Mitarbeiter beschäftigt die DHL aktuell im Irak?
- Wie viele in anderen Kriegsgebieten?
- Was hat die DHL außer Briefe in den Irak transportiert?
- Welche Einnahmen hat die DHL mit ihren Dienstleistungen für die US Army erzielt?
- Gab es nach dem Raketenangriff auf den Airbus A300-B4 Frachter der DHL im Jahr 2003 weitere Angriffe auf Flugzeuge oder Fahrzeuge der DHL?

Deutsche Post leugnet in Wikipedia ihre Beteiligung am Irak-Krieg und stellt statt dessen Werbetexte ein

Naja, könnte man da sagen, die Post ist ja nicht allein, schließlich manipuliert jeder dritte DAX-Konzern bei der Internet-Enzyklopädie Wikipedia. Und so sah der DHL-Artikel aus, bevor ihn die Post verändert hat:

„Zu Beginn des Irak-Krieges wurde DHL vom US-Militär beauftragt, militärische Güter in den Irak zu transportieren.“

Daraus wurde dann:

„Zu Beginn des Irak-Krieges wurde DHL vom US-Militär beauftragt, Güter in den Irak zu transportieren.“

Und kurze Zeit später hat man einfach den kompletten Absatz gelöscht. Als dann der ursprüngliche Artikel wiederhergestellt worden war hat man es mit dieser Version versucht:

„Zu Beginn des Irak-Krieges wurde DHL vom US-Militär beauftragt, Feldpost in den Irak zu transportieren.“

Und in der Diskussion zum Artikel: „Wieso wird denn hier der Irak-Krieg hervorgehoben? DHL hat übrigens keine militärischen Güter transportiert, sondern nur Feldpost.“

Die Veränderungen an dem Wikipedia-Artikel wurden übrigens über IP-Adressen der Post durchgeführt. Der Verdacht liegt also sehr nahe, dass es sich dabei um Mitarbeiter der Post bzw. DHL handelt.

Offensichtlich ist es der Post unangenehm, mit Dienstleistungen für die US Army in Verbindung gebracht zu werden. Warum, Herr Appel, distanziert sich die die Post vom US- Militär? Warum verschleiert sie ihre Mitwirkung im Irak-Krieg?

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, ich persönlich finde es schon wichtig, wenn ein ziviles deutsches Unternehmen mit dem Militär einer anderen Nation zusammenarbeitet.
Besonders wenn es sich um ein ehemalige Bundesbehörde und einen sehr umstrittenen Krieg handelt.

Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre
Postfach 13 03 35
50497 Köln
www.kritischeaktionaere.de

DHL und Militär „verfolgen das gleiche Ziel“

Auf einer Logistiktagung der Bundesakademie für Sicherheitspolitik (BAKS) im November 2008, die die Anbindung von Privatunternehmen an die Repressionsapparate vorantreibe, nehmen neben Behördenmitarbeitern vor allem Funktionäre großer Logistikkonzerne teil, darunter Vertreter der Deutschen Post, der Lufthansa Cargo und von Railion, einer Tochter der Deutschen Bahn.

Die Deutsche Post hat ihren „Konzernrepräsentanten Military Affairs Bundeswehr/NATO“ entsandt, der die breit gefächerte Zusammenarbeit des früheren Staatsunternehmens mit der deutschen Armee koordiniert. Seine Anwesenheit bei der Tagung ist sachlich begründet:

Die global tätigen Logistikkonzerne verlassen sich bei der Sicherung ihrer Transportrouten in immer größerem Umfang auf die Bundeswehr – nicht nur Reedereien, deren Schiffe von Piraten bedroht werden, sondern auch die Deutsche Post und ihre Tochter DHL, die etwa Afghanistan beliefern.

Lufthansa und Deutsche Bahn sind der Bundeswehr ebenfalls eng verbunden. Die Lufthansa bildet seit 1963 an ihrer Verkehrsfliegerschule in Bremen und Phoenix (Arizona/USA) Transportflieger der Bundeswehr aus, auch ihre Techniksparte kooperiert mit den Streitkräften. Die Deutsche Bahn-Tochter Schenker hat vor rund zwei Jahren wegen der immer enger werdenden Zusammenarbeit mit der deutschen Armee eine eigene Zentralabteilung für die Militärlogistik etabliert.

2007 hat sich der „Konzernrepräsentant Military Affairs Bundeswehr/NATO“ der Deutschen Post World Net geäußert. *„Mögen die Gründe für eine effiziente Sicherheitsvorsorge in Staat, Gesellschaft und Wirtschaft unterschiedlichen Ursprungs sein“*, schrieb er über das rapide Wachstum des repressiv-militärischen Komplexes, *„so verfolgen doch alle das gleiche Ziel“: „die Verwundbarkeit durch globale Bedrohungen zu verhindern und unabwendbare Schäden kontrolliert zu minimieren.“* Dies könne nur *„gemeinsam und in enger Abstimmung der Sicherheitsakteure effizient geleistet werden“*.

Feldpost

Wie eng die Post mit der Bundeswehr verzahnt ist, zeigt auch die Feldpost, die 1982 eingerichtet wurde - im Vorgriff auf zukünftige bundesdeutsche Auslandseinsätze. Nach bescheidenen Anfängen im Rahmen der ersten Bundeswehrintervention in Kambodscha (1992) erreicht das Feldpost-Geschäft inzwischen erheblichen Umfang. Hieß es schon 2005, das Volumen der Feldpost habe das Postaufkommen einer Kleinstadt mit 60.000 Einwohnern erreicht, so entsprechen die Werte des vergangenen Jahres einer 70.000-Einwohner-Stadt - bei steigender Tendenz. 2007 wurden 130.000 Briefe sowie 70.000 Päckchen im Monat befördert. Dabei arbeiten Armee und Deutsche Post AG eng zusammen. Die Post nimmt die Sendungen entgegen und transportiert sie zu den Feldpostdienststellen im Einsatzland. Daneben stellt sie Personal und postspezifisches Material zur Verfügung. Die rund 500 Konzernmitarbeiter, die als "Postsoldaten" von der Feldpostleitzentrale in Darmstadt gesteuert werden, sind sämtlich aktive Bundeswehr-Reservisten.

Kriegspropaganda der Deutschen Post

Unmittelbar vor dem Antikriegstag am 1. September 2008 hat die Deutsche Post eine PR-Kampagne für die Bundeswehr angekündigt. 8.000 großformatige Post-Plakate, die ab diesem Monat bundesweit geklebt werden, werben mit dem Abbild eines uniformierten Afghanistan-Kämpfers des deutschen Expeditionskorps. Die Plakat-Kampagne soll *"den Soldatenberuf in der Gesellschaft präsent machen"*, heißt es von Udo Eschenbach, "Konzernrepräsentant Military Affairs Bundeswehr/NATO" der Deuschen Post DHL. An der Erstellung der Plakate war ein "Informationsfeldwebel" beteiligt. Die deutschen Streitkräfte beschäftigen ein wachsendes Spezialistenheer für Psychologische Kriegsführung, die in Berlin als "Kommunikation und Information" firmiert. Die Deutsche Post, die sich der deutschen Armee als PR-Partner zur Verfügung stellt, profitiert in zunehmendem Maße von den Gewalteinsätzen der Bundeswehr im Ausland. Allein der Umfang der Feldpost nähert sich dem Postaufkommen einer Großstadt. Hinzu kommen umfangreiche Aufträge in der Militärlogistik, die der weltweit führende Logistikkonzern akquirieren will. Die neue PR-Kampagne der Post - ein Beispiel für die militärische Durchdringung bisher ziviler Gesellschaftsbereiche - startet zu einem Zeitpunkt, da die Bundeswehr über Nachwuchsmangel klagt und die Tötung afghanischer Zivilisten durch deutsche Soldaten die Barbarisierung des Afghanistan-Einsatzes verdeutlicht.

Das erste der 8.000 Post-Plakate, die in postüblichem Layout gestaltet und mit dem offiziellen Logo des Konzerns versehen sind ("Deutsche Post - Die Post für Deutschland"), ist in der vergangenen Woche dem Generalinspekteur der Bundeswehr, Wolfgang Schneiderhan, übergeben worden. Die Post wolle mit der PR-Aktion die "Akzeptanz der Bundeswehr in der Öffentlichkeit" verbessern, verlautet das Verteidigungsministerium. "Das ist eine gute Initiative", lobt General Schneiderhan. Für das Plakat hat ein Hauptfeldwebel ein Portraitfoto zur Verfügung gestellt.

Bildtext: Ehemaliger Generalinspekteur der Bundeswehr Schneiderhan und Udo Eschenbach, Konzernrepräsentant "Military Affairs Bundeswehr/NATO" der Deutschen Post DHL bei der Präsentation des neuen Post-Plakats: "Wenn mir meine Frau schreibt, dann ist die Heimat ganz nah. Selbst, wenn ich 5.000 Kilometer weg von Deutschland bin."

Zivilmilitärische Lebensläufe – Reserveoffiziere in bei DHL und Commerzbank

Eschenbach verkörpert die zunehmende Durchdringung ehemals ziviler Gesellschaftsbereiche, wie sie in der aktuellen PR-Aktion deutlich wird, in persona. Der Oberst der Reserve, der seit 1981 bei der Bundespost, später im Bundespostministerium und dann bei der Deutschen Post AG gearbeitet hat, ist der Armee über 30 Jahre lang in Wehrübungen verbunden geblieben. Als Präsidiumsmitglied für den "Bereich Wirtschaft" wirkt er für die Deutsche Gesellschaft für Wehrtechnik e.V., eine Bundeswehr-Kontaktstelle zur Industrie. Sein zivil-militärischer Lebenslauf ähnelt der Karriere anderer Bundeswehr-Reservisten, die ihre Position in der Wirtschaft nutzen, um die Interessen der Truppe zu vertreten. Klaus-Peter Müller etwa, ehemals Chef des Vorstandes, jetzt Aufsichtsratsvorsitzender der Commerzbank sowie Reserveoffizier, bemüht sich seit Jahren um einen Ausbau der Beziehungen zwischen Armee und Unternehmen. Im Juni verabschiedeten auf seine Initiative über 100 Konferenzteilnehmer aus Wirtschaft, Politik und Militär einen "Celler Appell"; darin sprachen sie sich für "eine Vertiefung des Dialogs zwischen Bundeswehr und Gesellschaft" sowie für "eine Initiative zur Förderung der Reservisten in Industrie und Wirtschaft" aus.

Plakattext Titanic November 2008: Deutsche Post – immer und überall ein Bombenservice. Von Afghanistan bis in den Kosovo, von Bosnien bis nach Dschibuti. Frontsoldaten wie Stefan Schütze-Arsch vertrauen uns und der Feldpost. Wir sorgen in enger Kooperation mit der Bundeswehr dafür, daß die Angehörigen unserer Soldatinnen und Soldaten immer wissen, wo die Liebsten sind. Und in welchem Zustand bzw. in wieviel Teilen! Und läuft mal ein afghanisches Kind in eine deutsche Kugel, erfährt's die Heimat als erste. Die Feldpostversorgung ist gemeinsame Aufgabe der Bundeswehr und der Deutschen Post AG. Die Post kommt an.

Das DHL-Luftfrachtdrehkreuz Leipzig/Halle - kein ziviles Projekt

Der Flughafen Leipzig wird intensiv militärisch genutzt. Im März 2009 gab es auf den deutschen Flughäfen 95 314 Transitpassagiere – Fluggäste, die zwar aussteigen, aber dann umgehend weiterfliegen. Erstaunliche 46 Prozent der Umsteiger, exakt 44 286, wurden auf dem Flughafen Leipzig-Halle registriert. Die Zahl verblüfft auf den ersten Blick; selbst die internationale Drehscheibe Frankfurt (Main) verzeichnet nur gut 20 000 Transitpassagiere – bei vier Millionen Fluggästen. In Leipzig stellen sie ein Viertel der insgesamt 170 000 Passagiere.

Kenner der Leipziger Verhältnisse indes wissen, dass die »Transitpassagiere« hier zumeist Soldaten sind, die von drei zivilen Fluggesellschaften an Kriegsschauplätze in Irak und Afghanistan und zurück transportiert werden, wobei in Leip-

zig eine Zwischenlandung erfolgt. Die sprachliche Tarnung zeigt: Es gibt eine militärische Nutzung, die nicht publik werden soll.

Mit der Errichtung eines „technischen Stützpunktes“ für militärische Großraumtransporter wurde der militärische Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle begonnen. Der Subventionsflughafen (Steuerzuschüsse: Über 300 Millionen Euro) war als zivil deklariert worden, wurde jedoch zeitgleich für den Kriegsnachschub der Bundeswehr und ihrer NATO-Partner auserkoren. Vor allem seit das Bundesverwaltungsgericht die Militärtransporte auf dem Flughafen Leipzig/Halle für rechtmäßig erklärt hat, wurde eine eklatante Zunahme amerikanischer Truppentransporte beobachtet. Leipzig ist zu einer wichtigen Zwischenstation amerikanischer Militärflüge in den Irak und nach Afghanistan und wieder zurück geworden. Auch die Bundeswehr nutzt den Flughafen als Zwischenstation für Soldatenflüge in die ausländischen Einsatzgebiete und mit der DHL als Umschlagsplatz unter anderem für Kriegsgut.

Die Rolle, welche das Logistikunternehmen DHL im Zusammenhang mit dem Flughafen Halle/Leipzig spielt, ist keine ausschließlich zivile. DHL transportiert seit 2002 im Auftrag der Bundeswehr Post und "dringenden Sofortbedarf (z. B. Medikamente und Ersatzteile)" sowie weitere Transportgüter bis 50 kg. "Nach Kenntnis der Bundesregierung" hatte sich die Deutsche Post "im Jahre 2005" entschieden, das europäische Luftdrehkreuz ihrer Express- und Logistiktochter DHL von Brüssel an den Flughafen Leipzig/Halle zu verlegen. Erst Ende August desselben Jahres begann der von öffentlicher Hand finanzierte Bau einer neuen Start- und Landebahn, obwohl der Flughafen erst kurz zuvor ausgebaut und noch bei weitem nicht ausgelastet war. Der milliardenschwere Ausbau und Betrieb des Flughafens rechnet sich in keiner Weise. Er dient lediglich dem Aufbau eines Militärdrehkreuzes für weltweite Einsätze der NATO, der EU und Deutschlands hinter einer zivilen Fassade. Trotzdem wird das Argument der Strukturförderung, von der neben dem Militär nur wenige Manager in offensichtlich dem Militär sehr nahe stehenden Unternehmen profitieren, immer wieder gegenüber Kritikern ins Feld geführt.

Das DHL-Drehkreuz war im Mai 2008 in Betrieb gegangen. "Der Start hätte nicht besser sein können, wir sind sehr zufrieden", sagte der Geschäftführer des Flughafens Halle/Leipzig, Eric Malitzke. Allerdings spürt offensichtlich auch der Logistikknoten die Wirtschaftskrise. Derzeit werden pro Tag etwa 1100 Tonnen Fracht umgeschlagen. Der ursprünglich angepeilte Wert von 1500 Tonnen werde noch nicht erreicht, räumte Malitzke ein. An jedem Werktag fliegen mehr als 50 DHL Maschinen von Leipzig/Halle zu Zielen rund um den Globus. Die Posttochter hatte ihr europäisches Drehkreuz aus Brüssel an den Airport Leipzig/Halle verlegt, weil hier rund um die Uhr geflogen werden durfte: Im Sommer 2008 hatte zwar das Bundesverwaltungsgericht die Nachtfluggenehmigung für Passagierflieger gekippt, Expressgutflüge aber weiterhin zugelassen.

Die Posttochter DHL stockt an ihrem europäischen Luftfrachtdrehkreuz Leipzig/Halle das Personal auf. Derzeit arbeiten 2100 Beschäftigte vorrangig aus der Region Leipzig/Halle an dem Standort. Am langfristigen Ziel von 3500 Mitarbeitern werde festgehalten. DHL hatte zudem vor kurzem die Verlagerung von 788 Jobs von Belgien nach Bonn und Leipzig sowie nach Prag (Tschechien) angekündigt.

DHL Leipzig in bester Gesellschaft: World Airways und SALIS

Seit Juli 2006 benutzt das Pentagon den Flughafen Halle/Leipzig, um US-Soldaten in die Kampfeinsätze im Irak und in Afghanistan zu schicken bzw. aus diesen zurückzuverlegen. Hierzu greift die US-Army auf offiziell private, de facto aber fast nur für sie arbeitende Fluggesellschaften wie **World Airways** zurück. Diese nutzte bis Juli 2006 vorwiegend den Flughafen in Shannon/Irland für Zwischenstopps ins Kampfgebiet und landete nur vereinzelt in Halle/Leipzig. Doch in Shannon gab es Widerstand gegen die Militärtransporte. Im Juli stiegen die Zwischenstopps der World Airways auf dem Weg in den Oman, nach Kuwait, Saudi Arabien, Usbekistan, Afghanistan und in den Irak sprunghaft auf 39 an, um bis Oktober 2006 auf 78 zu steigen. Damit war die Verlegung von

US-Truppen mit nahezu 160 Starts und Landungen für einen wesentlichen Teil des Flugaufkommens bei Leipzig verantwortlich, nach Angaben der Interessengemeinschaft Nachtflugverbot ist "*jeder vierte Passagier in der offiziellen Passagierstatistik [...] mittlerweile ein US-Soldat*". Insgesamt etwa 300.000 GIs werden nun jährlich über Halle/Leipzig in den Einsatz und zurück geflogen. Während der technischen Zwischenstopps, bei denen die Flugzeuge betankt, gewartet und mit neuen Lebensmitteln befüllt werden, verlassen die Soldaten auch die Flugzeuge. Dies widerspricht an sich dem Zwei-Plus-Vier-Vertrag, mit dem DDR und Sowjetunion seinerzeit der deutschen Wiedervereinigung unter der Bedingung zustimmten, dass keine ausländischen Truppen auf dem Gebiet der DDR stationiert oder dorthin verlegt werden dürften. Die Bundesregierung lehnt diese Interpretation ihrerseits mit dem Verweis ab, dass es sich bei den Flugzeugen um "zivile Luftfahrzeuge mit ziviler Besatzung" handeln würde und von einer Stationierung keine Rede sein könne, da hierunter lediglich "Streitkräfteaufenthalte [zu verstehen seien], die auf eine gewisse Dauer angelegt sind".

Im **SALIS**-Vertrag verpflichtet sich die gleichnamige GMBH mit Sitz in Leipzig, zwei Maschinen vom Typ Antonov 124-100 ständig auf dem Flughafen Halle/Leipzig bereitzuhalten und zu warten. Die Großraumtransporter sollen innerhalb von 72 Stunden an jedem Flughafen der Welt einsatzbereit sein und jährlich mindestens 4.800 Flugstunden leisten können. Je zwei Flugzeuge gleichen Typs halten die an SALIS beteiligten Fluggesellschaften Volga-Dnepr Airlines (Russland) und Antonov Airlines (Ukraine) in Uljanowsk und Kiew bereit. Im Gegenzug haben die beteiligten Staaten der SALIS eine "Mindestnutzung" zugesichert, im Falle Deutschlands beträgt diese 750 Flugstunden im Jahr. 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. Die Bundesregierung erwägt, die SALIS-Kooperation dauerhaft aufrecht zu erhalten, selbst wenn die bestellten Airbus-Militärtransporter A400M einmal geliefert sind, "um der Herausforderung der 'neuen Einsatzrealität' angemessen zu begegnen". Die Auslieferung der von der Bundeswehr für den strategischen Truppentransport bestellten 60 Airbus A400M mit einem Stückpreis von je etwa 100 Mio. Euro wird sich voraussichtlich ohnehin bis über das Jahr 2010 hinaus verzögern.

Jeder Staat, der an dem Vertrag beteiligt ist, kann für seine Militäreinsätze - unabhängig davon, ob diese im nationalen, europäischen oder NATO-Rahmen stattfinden - auf die bereitgestellten Antonovs zurückgreifen. Nach eigenen Angaben hält die Bundesregierung nicht fest, wann und zu welchem Zweck die in Leipzig stationierten Flugzeuge von welchen Ländern eingesetzt werden.

Die Kampagne - Aufrufe, Interviews, Kundeninformationen

Erster Aufruf: DHL – olivgrün unter postgelbem Tarnanstrich

November 2008

In diesem Text wird eine Idee für die aktionsbezogene Mobilisierung im Vorfeld der NATO-Feierlichkeiten Anfang April 2009 in Strasbourg und Baden-Baden vorgestellt. Es geht darum, den Postdienstleister und Kriegslogistiker DHL ins Visier zu nehmen. Die Idee wurde auf dem gestrigen „langen Tag des Antimilitarismus“ in Berlin diskutiert.

Der lange Tag des Antimilitarismus

Am Sonntag, 26. Oktober fand ab 12 Uhr mittags der lange Tag des Antimilitarismus statt. Libertad!, die Antifaschistische Linke Berlin und der Buchladen Schwarze Risse luden zu Lesungen, Gesprächen, Vorträgen, Filmen und Ausstellungen in den Westberliner Mehringhof. In den zahlreichen Veranstaltungen ging es um verschiedene Aspekte, die das Themenfeld Antimilitarismus berühren. Teile der Diskussionen waren von der Frage bestimmt, warum Antimilitarismus in der Linken eher schwach ausgeprägt ist und welche Formen antimilitaristischer Arbeit sich heute anbieten.

Auf der abendlichen Abschlussveranstaltung sprachen Vertreter von Libertad!, von der angolanischen antimilitaristischen Menschenrechtinitiative (IAADH), von den internationalen Ärzten für die Verhütung des Atomkrieges (IPPNW) und von der Initiative Bundeswehr wegtreten! Sie haben einige zentrale Punkte des Tages aufgegriffen, beispielsweise die auch in Teilen der Linken und der Friedensbewegung strittige Frage um UN-mandatierte Kriegseinsätze und sogenannte humanitäre Interventionen. Trotz ihrer unterschiedlichen Erfahrungen und ihren verschiedenen politischen Herangehensweisen waren sich die Podiumsteilnehmer im Ergebnis – die Ablehnung dieser Einsätze ebenso wie zivil-militärische Kooperationen – einig.

Weitgehend bestand auch Konsens

darin, dass eine Vernetzung antimilitaristischer Initiativen und Bewegungen sinnvoll sei, wozu dieser Tag mit seinen zahlreichen Veranstaltungen ein guter Beitrag war. Lediglich in der Frage, inwieweit man parlamentarische Kräfte einbinden oder nutzen soll bzw. kann, entspannte sich eine Kontroverse, vor allem mit den Gästen im Raum. Die Anwesenden befürworteten ausdrücklich die Mobilisierung gegen die Feiern zum 60-jährigen Bestehen der NATO im April 2009 und riefen zur Teilnahme auf.

DHL – Deutsche Heeres Logistik

Neben politischer Arbeit für Kriegsdienstverweigerung mit Wehrpflichtigen und Soldaten, oder konkreten Initiativen gegen Militärgerät und Rüstungsbetriebe wurde auch die Idee stark gemacht, am Beispiel des zivil-militärischen Unternehmens DHL die Kritik an der NATO und an der neuen NATO-Doktrin (mit ihrem Kernstück „comprehensive approach“ = „umfassender Ansatz“) praktisch werden zu lassen. Die Deutsche Post-Tochter DHL entpuppt sich nämlich als „Deutsche Heeres Logistik“ und bietet sich deswegen für eine aktionsbezogene Mobilisierung im Vorfeld der NATO-Feierlichkeiten an.

Diese Idee reiht sich ein neben Vorschläge, Aktionstage gegen Rüstungsbetriebe und die Commerzbank durchzuführen (weil diese Bank im Bereich der Wirtschaft mit an vorderster Front im Bereich der Akzeptanzbeschaffung für die Bundeswehr steht). Ebenso wie die Commerzbank gibt es DHL, Postämter und Postbriefkästen in fast jeder Stadt. Diese Orte bieten sich somit für lokale Aktivitäten zur NO-NATO-Mobilisierung und darüber hinaus an. So ergeben sich vielfältige Möglichkeiten, die militärische Unterstützungsarbeit von vornehmlich zivilen Dienstleistern mit hohem Verbreitungsgrad und der hohen Abhängigkeit von ihrer Reputation beim Endkunden öffentlichkeitswirksam anzugehen.

Zivil-militärische public private partnership

Es ist der bislang größte Auftrag der deutschen Transportbranche und es ist das umfangreichste Privatisierungs- und Umstrukturierungsprojekt der Bundeswehr. Die Bundeswehr wird große Teile ihrer Basislogistik im Rahmen einer Public Private Partnership an ein ziviles Unternehmen abtreten. Konkret geht es um die Lagerung und Bewirtschaftung von Bundeswehr-Material (ohne Sanitätsmaterial, Munition und Treibstoffe) und den weltweiten Transport von Kriegsgerät, Soldaten, Munition, Treibstoffen. Somit sucht die Bundeswehr einen Logistik-Partner, der die schnelle Einsatzfähigkeit der Truppen sicherstellen und somit zum aktiven Kriegsmittreiber werden soll.

Beworben haben sich die hundertprozentige Post-Tochter DHL, die Deutsche Bahn mit ihrem Transportunternehmen Schenker, die Dienstleistungsfirma Arvato aus der Bertelsmann-Gruppe sowie ein mittelständisches Konsortium aus der Bremer Firma Hellmann Logistics, dem Flugzeug- und Rüstungskonzern EADS sowie der Beraterfirma Accenture. Ausländische Logistikfirmen haben aus Gründen der nationalen Sicherheit keine Chance. Die Bewerbungsfrist endete am 8. September 2008. Mit einer Entscheidung des Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (dem Bundesministerium für Verteidigung unterstellt) wird im Frühjahr 2009 gerechnet.

Die eindeutig größten Chancen für diesen Milliarden-Auftrag werden der DHL zugesprochen, nicht zuletzt wegen der umfangreichen bisherigen Zusammenarbeit mit der Bundeswehr und der logistischen Expertise die das Unternehmen in aktiver Kriegsbeteiligung an der Seite der US-Streitkräfte seit 2003 im Irakkrieg gesammelt hat.

Olivgrüne Fracht – nichts neues für die Deutsche Post

Die Deutsche Post hat schon 2002 mit der Bundeswehr einen Rahmenvertrag geschlossen, demzufolge sie national und international denVersand von eiligen militärischen Dokumenten, sowie militärischer Ausrüstung und Verbrauchsgüter bis 50 kg übernimmt.

Zu Beginn des Jahres 2002 wurde die Deutsche Post World Net Hauptaktionär von DHL. Gegen Ende desselben Jahres stand DHL im 100%igen Eigentum der Deutsche Post World Net. Seit 2003 wird das gesamte Fracht- und

Express-Geschäft der Deutschen Post unter dem Dachnamen DHL betrieben. DHL ist weltweiter Marktführer für internationalen Expressversand und Überlandtransport sowie die internationale Luft- und Seefrachtbeförderung und hatte unmittelbar nach Aufhebung der UN-Wirtschaftssanktionen gegen den Irak im Mai 2003 dort als erstes Unternehmen Logistikdienstleistungen angeboten. Hauptkunde im Irak ist das US-Militär wodurch DHL vom reinen Profiteur des Irakkrieges zum unmittelbaren Kriegs- und Besatzungshelfer avancierte. Die Deutsche Post AG als Konzernmutter der DHL ist um Diskretion bemüht und versucht die Fracht gegenüber der Öffentlichkeit auf Post für die US-Soldaten herunterzureden. Hierzu gab es eine Auseinandersetzung auf der Aktionärsversammlung der Deutschen Post AG im April diesen Jahres. Dem Vorstandsvorsitzenden Frank Appel wurde von kritischen Aktionären vorgeworfen, die Mitwirkung des Konzerns im Irakkrieg zu verschleiern. Transportiert werden neben der Feldpost verschiedenste Güter, die vom US-Militär und von unter Vertrag stehenden Unternehmen gebraucht werden. Wegen der schwierigen Sicherheitslage greift die DHL auf gepanzerte, unmarkierte Fahrzeuge zurück. An wenigen, sicheren Orten liefert sie im gelben DHL-Fahrzeug aus. Koordiniert werden die Logistik-Geschäfte von Paul Gillett, einem Ex-Militär. Vom Söldner zum Kriegslogistiker- so wie er haben die meisten der „ausländischen Experten" des irakischen DHL-Teams einen militärischen Hintergrund. Ehemalige britische Soldaten wurden für die Absicherung der Transporte angeheuert.

Zivil-militärische Akzeptanzbeschaffung

Im Kontext der derzeitigen Flaute an Bundeswehr-Nachwuchskriegern und der schlechten Öffentlichkeit aufgrund von drei erschossenen Zivilisten an einem Bundeswehr-Checkpoint in Afghanistan schickte sich die Deutsche Post Ende August an, eine PR-Offensive für die Bundeswehr zu starten. Mit 8000 großformatigen Post-Plakaten, auf denen sich ein Afghanistan-Kämpfer des deutschen Expeditionskorps mit Hilfe der Feldpost seiner Heimat so nahe fühlen darf, will die Deutsche Post die „Akzeptanz der Bundeswehr in der Öffentlichkeit" verbessern. Udo Eschenbach, „Konzernrepräsentant Military Affairs Bundeswehr/NATO" bei der Deutschen Post sagt Über das Plakat: „Es soll den Soldatenberuf in der Gesellschaft präsent machen".

Gelbe Militarisierung – in Leipzig weit fortgeschritten

Mit der Errichtung eines „technischen Stützpunktes" für militärische Großraumtransporter wurde der militärische Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle fortgesetzt. Der Subventionsflughafen (Steuerzuschüsse: Über 300 Millionen Euro) war als zivil deklariert worden und wurde zeitgleich für den Kriegsnachschub der Bundeswehr und ihrer NATO-Partner auserkoren. Vor allem seit das Bundesverwaltungsgericht die Militärtransporte auf dem Flughafen Leipzig/Halle für rechtmäßig erklärt hat, wurde eine eklatante Zunahme amerikanischer Truppentransporte beobachtet. Leipzig ist zu einer wichtigen Zwischenstation amerikanischer Militärflüge in den Irak und nach Afghanistan und wieder zurück geworden. Auch die Bundeswehr nutzt den Flughafen als Zwischenstation für Soldatenflüge in die ausländischen Einsatzgebiete. Nach Angaben des Verteidigungsministeriums fliegen von hier aus regelmäßig die beiden auf dem Airport stationierten Antonov-Großraummaschinen. Transportiert würden Großgeräte wie Lastwagen und Hubschrauber, aber auch Verpflegung, Trinkwasser und Zelte, sagt ein Sprecher. Und „selbstverständlich" auch Waffen. Der militärische Ausbau ist eng mit der DHL verknüpft, die über die DHL Hub Leipzig GmbH seit Anfang 2008 am Flughafen Leipzig/Halle eins ihrer weltweit drei Luftfahrt-Drehkreuze betreibt.

Die fortschreitende Militarisierung im Zivilen anzugreifen scheint ein lohnenswerter *„comprehensive approach"* für eine antimilitaristische Gegenstrategie.

Zweiter Aufruf: Für eine offensive Kampagne gegen das militärische Engagement der DHL – Comprehensive Resistance

Januar 2009

Die Bundeswehr will große Teile ihrer Basislogistik an ein ziviles Unternehmen abtreten, was als umfangreichstes Projekt der Privatisierung und Umstrukturierung der Bundeswehr gilt. Konkret geht es um die Lagerung von Bundeswehrmaterial und den Transport von Kriegsgerät, Soldaten, Munition und Treibstoffen. Zivile Firmen und Dienstleister werden so zu aktiven Akteuren einer kriegerischen Mobilmachung, weil sie mit Krieg und kriegerischen Friedenseinsätzen ein ökonomisches Interesse verbinden. Die DHL bewirbt sich gerade um den bislang größten Auftrag der deutschen Transportbranche.

Comprehensive approach ("umfassender Ansatz") heißt die neue Doktrin der NATO, deren Ziel es ist, zivile Strukturen zunehmend für militärische Zwecke nutzbar zu machen. Dies bedeutet eine wachsende Verschränkung militärischer und ziviler Interessen und die auszuferende Durchdringung des Alltags durch militaristische Logiken. Dem comprehensive approach setzen wir nun "comprehensive resistance" entgegen. Die Kampagne "umfassender Widerstand" ist die Aufforderung zu einer spektrenübergreifenden Initative, die kontinuierlich das Militärische im Zivilen am Beispiel der DHL skandalisiert. Uns steht eine bunte Palette der Protest- und Widerstandsformen zur Verfügung, welche sich weder an sogenannte legale noch illegale Formen bindet. Kreativ und unberechenbar ergänzen sich beide Formen.

Warum die DHL? Die Deutsche Post hat schon 2002 mit der Bundeswehr einen Rahmenvertrag geschlossen, demzufolge sie national und international den Versand von eiligen militärischen Dokumenten, sowie militärischer Ausrüstung und Verbrauchsgüter bis 50 kg übernimmt. Zu Beginn des Jahres 2002 wurde die Deutsche Post World Net Hauptaktionär von DHL. Gegen Ende desselben Jahres stand DHL im 100%igen Eigentum der Deutsche Post World Net. Seit 2003 wird das gesamte Fracht- und Express-Geschäft der Deutschen Post unter dem Dachnamen DHL betrieben. DHL ist weltweiter Marktführer für internationalen Expressversand und Überlandtransport sowie die internationale Luft- und Seefrachtbeförderung und hatte unmittelbar nach Aufhebung der UN-Wirtschaftssanktionen gegen den Irak im Mai 2003 dort als erstes Unternehmen Logistikdienstleistungen angeboten. Hauptkunde im Irak ist das US-Militär wodurch DHL vom reinen Profiteur des Irakkrieges zum unmittelbaren Kriegs- und Besatzungshelfer avancierte. Die Deutsche Post AG als Konzernmutter der DHL ist um Diskretion bemüht und versucht die Fracht gegenüber der Öffentlichkeit auf Post für die US-Soldaten herunterzureden. Hierzu gab es eine Auseinandersetzung auf der Aktionärsversammlung der Deutschen Post AG im April diesen Jahres. Dem Vorstandsvorsitzenden Frank Appel wurde von kritischen Aktionären vorgeworfen, die Mitwirkung des Konzerns im Irakkrieg zu verschleiern. Transportiert werden neben der Feldpost verschiedenste Güter, die vom US-Militär und von unter Vertrag stehenden Unternehmen gebraucht werden. Die bereits erfolgende zivil-militärische Zusammenarbeit ist der Grund aktuell die Konzentration der Kampagne auf die DHL zu legen und die anderen Bewerber der Ausschreibung zum jetzigen Zeitpunkt nur zu benennen (Siehe weiter unten), um sich nicht zu verzetteln. Mit einer Entscheidung über die Auftragsvergabe wird ab dem Frühjahr 2009 durch das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (dem Bundesministerium für Verteidigung unterstellt) gerechnet.

Das politische Ziel dieser Kampagne besteht darin die Zusammenarbeit der DHL als olivfarbener Briefträger und Transporteur von Krieglogistik bis hin zur Auslieferung von Munitionsteilen für die Bundeswehr öffentlich zu thematisieren und skandalisieren. Mit der Skandalisierung am Beispiel der DHL beabsichtigen wir eine breite Kampagne auszurufen, welche die wachsende Verzahnung ziviler und militärischer Bereiche in das Bewußtsein der Öffentlichkeit trägt.

Das praktische Ziel einer solchen Kampagne liegt auf der Hand: Die DHL hat sich aus dem Geschäft mit der Bundeswehr

zurückzuziehen, weil der Imageschaden und ein wachsender KonsumentInnenstreik durch publicityträchtige Ereignisse viefältigster Art schwerer wiegt als der ökonomische Aspekt. Die zivilmilitärische Verschränkung ökonomischer Interessen im Allgemeinen und bei der DHL im Besonderen, sowie die Tiefe – in der militärische Strukturen und Prinzipien in den Alltag und in den als zivil wahrgenommenen, privaten Dienstleisterbereich einbrechen – sind uns Anlass zur Beteiligung an der Kampagne einzuladen.

Der Rahmen der Kampagne: Damit eine derart ambitionierte Kampagne eine starke Kraft entfaltet, sind verschiedenste gesellschaftliche Strömungen zu begrüßen, welche die DHL von der Straße, vom Betrieb, vom Kundenschalter aus und in den Aktionärsversammlungen in die Zange nehmen und massiv unter Druck setzen. Konkret geht es uns um ein bewußtes, aufeinander bezogenes Zusammenwirken friedensbewegter Kreise, autonomer und antimilitaristischer Gruppen, kritischer AktionärInnen und GewerkschafterInnen sowie der DienstleistungsnutzerInnen der DHL – also der KonsumentInnen. Über einen "äußeren" wie "inneren" Druck auf die DHL gegen das zivil-militärische Engagement kann diese Kampagne zu einem Erfolg werden. Wir rufen eine Kampagne aus, in der die verschiedenen Gruppen und Beteiligten Menschen sich ihren Platz suchen und einnehmen können. Entsprechend des eigenen politischen Hintergrundes und der Möglichkeiten wird jede Gruppe selber aktiv. Das Verhältniss zwischen den verschiedenen AkteurInnen ist ein gleichberechtigtes, in der keine Zentrale oder keine einzelne Gruppe oder Strömung den Protest oder die Form des Widerstandes vorgeben kann. Bündnisse, Bezugnahmen oder koordiniertes Vorgehen sind ausgesprochen wünschenswert. Jede Initative, jede Intervention bettet sich ein in den Kontext vieler unterschiedlicher Initativen und Interventionen. Jeder emanzipative Beitrag ist willkommen. Durch diese angestrebte Breite wird die Kampagne für die DHL und auch für die Bundeswehr unübersichtlich und schwer zu berechnen. Die DHL ist deshalb so angreifbar, weil in jedem Dorf ein Briefkasten, in jeder Stadt ein Postamt steht. Unterschiedlichste Menschen haben so die Möglichkeit, kritisch gegen die militärische Nutzung ziviler Bereiche vorzugehen. Das kann von den Umgestaltungen von Postkästen, zu Kundengesprächen und Performances an den Schaltern der Post gehen, bis hin zur Störung der Logistikarbeit und Blockaden von Verteilerzentren reichen. Die angestrebte gesellschaftliche Breite der Kampagne macht erforderlich, auf die Vermittlung und Vermittelbarkeit von Aktionen in der Öffentlichkeit zu achten. In dem vorgeschlagenen Konzept der Kampagne wird es keine zentral geführte Pressearbeit geben – dafür sind alle Beteiligten selbst verantwortlich. Bestehen über Vorgehensfragen Widersprüche, bzw. Differenzen ist die Kommunikation selbiger zu begrüßen. Orientierend für die Kampagne ist das Ziel die DHL aus der Zusammenarbeit mit der Bundeswehr zu zwingen und dies mit einem breiten, auf Unterschiedlichkeiten basierenden Spektrum in Gang zu bringen.

TrägerInnen der Kampagne: In der jetzigen Phase sind wir alle zu einer massiven Öffentlichkeitsarbeit aufgefordert. Kontakte in die Gewerkschaften oder Betriebsräte sollten genutzt werden, um eine Sensiblisierung für die Kampagne in Gang zu setzen. Wir richten Fragen an die ArbeiterInnen/Angestellten/ZeitarbeitInnen direkt: Was für Einflußmöglichkeiten bestehen, die DHL zu zwingen aus dem "Krieggeschäft" auszusteigen? Wie kann in linken und gemäßigten Gewerkschaftskreisen oder auf Betriebsratebene die Initative aufgegriffen und verankert werden? Welche z.B. betriebsbedingten Forderungen gehören mit der Kampagne verbunden? Einersseits ist das Briefgeschäft der Geldbringer der Post, anderseits sind die BriefausträgerInnen beabsichtigterweise wegen der auf Rendite ausgerichteten Post völlig überarbeitet. So hat die Post aus dem Milliardengewinn des Portoverkaufes den Expressdienstleister DHL erst überhaupt einkaufen können.

Welchen Stellenwert wollen sich AktionärInnen geben, die diesen zivilmilitärischen Zusammenwirken mehr als kritisch gegenüberstehen? Können Aktionärsversammlungen

ein Ausdruck werden, der unüberhörbar die Kritik in die Öffentlichkeit transportiert? Und können sich Menschen aus dem friedensbewegten oder autonomen Spektrum vorstellen eine Aktie zu erwerben, um sich mit kritischen Aktionären die DHL gemeinsam gegen die olivfarbene Partnerschaft öffentlich zu verhalten?

Gesellschaftliche Gruppen und KonsumentInnen können – weil sie nicht durch einen Arbeitsvertrag gebunden sind – andere Spielräume aufmachen, die die Fragen von Legalität von Protest und Widerstand nicht zum Maßstab des Handelns machen müssen. So sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt – abgesehen davon, das die Androhung und Umsetzung von Imageschäden und materiellen Einbußen sich der Öffentlichkeit vermitteln sollten und die angestrebten Breite der Kampagne berücksichtigt bleibt.

Zeitplan und Etappenziel: Die Kampagne beginnt jetzt. Wir stellen zur Diskussion die Kampagne bis zur Aktionärsversammlung 2010 zu terminieren. Ziel könnte sein, auf einen zeitlichen Höhepunkt der Kampagne hinzuwirken, der verschiedene Aktionsformen, wütenden Protest von bis dahin mobilisierten KonsumentInnen und AntimilitaristInnen mit der Versammlung kritischer Aktionäre auf der Versammlung bündelt.

Die erste Etappe liegt rund um die 60 Jahr Feier der NATO, zu der auch Gegenaktivitäten in Strasbourg/Baden Baden Anfang April geplant sind. Strasbourg kann ein Kristallisationspunkt werden, die Kampagne bis dahin im Vorfeld breit vorgestellt und mit diversen publicityträchtigen Nadelstichen in Schwung zu bringen. Die erste Etappe wäre der Höhepunkt der Bekanntmachung – auch international – der Kampagne. Denn dann geht es erst richtig los, um das laufende Vergabeverfahren massiv zu stören in dem sich die DHL befindet. Die Kampagne bietet somit auch die Perspektive konkreter antimilitaristischer Interventionsmöglichkeiten weit über Strasbourg hinaus. Neu entstandene Strukturen, wie nach vielen Events oft nicht unüblich, müssen nicht daran zerfallen, das es keine weiteren praktischen Anknüpfungen in den jeweiligen Regionen zu geben scheint.

Fliegt die DHL aus dem Verfahren heraus oder sollte sie sich wider unserer Erwartungen zurückziehen, muß die Kampagne neu bewertet werden. Auch hinsichtlich dessen, ob sich ein anderer Logistiktransporteur für unsere Kampagne anbietet. Beworben haben sich neben der Post-Tochter DHL, die Deutsche Bahn mit ihrem Transportunternehmen Schenker, die Dienstleistungsfirma Arvato aus der Bertelsmann-Gruppe sowie ein mittelständisches Konsortium aus der Bremer Firma Hellmann Logistics, dem Flugzeug- und Rüstungskonzern sowie der Beraterfirma Accenture. Ausländische Logistikfirmen haben aus Gründen der nationalen Sicherheit keine Chance.

Kampagne Comprehensive Resistance

„Wir wollen die Rolle der Deutschen Post als Militärlogistiker skandalisieren“

Fragen an die Kampagne gegen Deutsche Post/DHL

20. Juli 2009

In Zeitungsnotizen ist das ein oder andere Mal von Brandanschlägen auf Fahrzeuge der Deutschen Post zu lesen. Die zitierte Polizei vermutet Linksextremisten als Täter. In einschlägigen Online-Postillen dieser Spezies können wir dann erfahren, dass diese Anschläge offensichtlich nicht zufällig geschehen, sondern Teil einer Kampagne sind, mit denen die Verwicklung des Logistikkonzerns in die deutsche Kriegswirtschaft angeprangert wird. Diese Kampagne entstand im Rahmen der Mobilisierung gegen den NATO-Gipfel 2009 in Strasbourg/Baden-Baden und sie umfasst durchaus auch andere Aktivitäten als nur Brandanschläge. Um mehr darüber zu erfahren, fragten wir einen Aktivisten der Kampagne.

Frage*: Seit Herbst 2008 gibt es eine Kampagne gegen den Logistikkonzern „Deutsche Post DHL“. Zahlreiche Aktivitäten wurden bisher von Friedens- und antimilitaristischen Gruppen durchgeführt. Warum?*

Antwort: DHL und Deutsche Post AG sind seit 2003 für das US-Militär im Irak und auch für die Bundeswehr in Afghanistan unterwegs. Sie transportieren Material, das für die imperialistische Kriegsführung notwendig ist, von Feldpost bis zu mörderischen Rüstungsgütern. Darüber hinaus bewirbt sich DHL um einen Milliardenauftrag der Bundeswehr, die große Teile ihrer Basislogistik an ein ziviles Unternehmen abtreten wird.

Die Kampagne soll diese Rolle des multinationalen Konzerns als Kriegslogistiker skandalisieren. Gleichzeitig wird die zunehmende Militarisierung des Zivilen thematisiert und kritisiert. Die Kampagne hat als einen Ausgangspunkt die Erkenntnis, dass militärisch durchgesetzte weltweite Interessen keine Außenpolitik sind. Krieg hinterlässt nicht nur Spuren in der Gesellschaft, von der er ausgeht, sondern setzt auch die Zurichtung der so genannten zivilen Gesellschaft auf die militärischen Erfordernisse voraus. Die zivil-militärische Zusammenarbeit und Verquickung folgt

dabei nicht nur ökonomischen Interessen, z.B. eben von der Deutschen Post mit der Militärlogistik große Gewinne einzufahren. Sie ist auch strategisch bestimmt.

Wie läuft die Kampagne?

Es gibt inzwischen zahlreiche Materialien: Informationspapiere, Faltblätter, Zeitungen, Aufkleber, Plakate. Sie wurden unter anderem während zweier bundesweiter Aktionstage in und vor Postfilialen verteilt und plakatiert. Einige davon sind ja auf der Homepage http://dhl.blogsport.de dokumentiert. Ziel der Kampagne ist der vollständige Ausstieg der Logistikunternehmen aus dem Geschäft mit dem Krieg.

Die Kampagne war ein Teil der Mobilisierung gegen den NATO-Gipfel in Strasbourg. In der öffentlichen Berichterstattung über sämtliche Aktivitäten gegen DHL – von Kundgebungen vor Postfilialen bis zu klandestinen Aktionen der Kommunikationsguerilla und autonomer Gruppen – wurde immer auch der Grund für die Kampagne erwähnt. So gelingt es mehr und mehr, die Reputation, also den guten Ruf des Großkonzerns in den Dreck zu ziehen. Die Kampagne gegen Post und DHL ist aber noch lange nicht ausgereizt. Von der Ideenvielfalt anderer Initiativen, wie die deportation.class-Kampagne gegen Lufthansa, kann man sich noch viele Anregung stibitzen.

Wie die deportation.class-Kampagne geht es natürlich zu allererst darum, das Image der Post zu beschädigen mit dem Ziel, dem Konzern den Ausstieg aus dem Militärgeschäft nahezulegen. Da aber allen durchaus bewusst ist, dass diese Einbindung in die militärische Infrastruktur strategische Bedeutung hat, entfalten sich in der Kampagne natürlich auch offensivere Formen des Protestes.

Das klingt so, als ob die Mobilisierung gegen den NATO-Gipfel nur eine erste Etappe der Kampagne war.

Natürlich. In Strasbourg hat sich die NATO nicht aufgelöst, im Gegenteil. Sie verstärkt ihre Truppen in Afghanistan. Kriege werden sich verschärfen und damit auch der Transport von Rüstungsgütern in alle Welt. Das Kriegslogistik-Geschäft wird expandieren und ist damit sehr lukrativ für Konzerne. Und wenn sich Unternehmen – egal wie sie heißen – unmittelbar an Kriegen beteiligen, bietet das Anknüpfungs- und Angriffspunkte für den politischen Widerstand. Jetzt und in Zukunft.

In den Diskussionen, aus denen die Kampagne entwickelt wurde, war ein zentraler Punkt auch die Auseinandersetzung mit dem Eventcharakter solcher Mobilisierungen wie gegen den NATO-Gipfel. Die Initiative gegen DHL sollte eine Möglichkeit der antimilitaristischen Intervention aufzeigen, die über den Gipfel hinaus weist. Die militaristische Strukturierung und Ausrichtung geht in den Alltag, ist Normalität und muss auch dort immer wieder sichtbar gemacht und angegriffen werden.

Dazu kann es hilfreich sein lokale bzw. regionale antimilitaristische Aktionskomitees zu schaffen, wozu einige Gruppen aus der Interventionistischen Linken aufriefen. Denn eine weitere Absicht ist natürlich auch, die Notwendigkeit antimilitaristischer Praxis in der radikalen Linken präsent zu machen. Aus unserer Sicht ist es kein beliebiges Thema, sondern berührt einen Kernbereich emanzipatorischer Politik.

Die Monate bis zum NATO-Gipfel im April kennzeichnen eine Phase, aber die erste Etappe dieser Kampagne ist natürlich noch nicht durch: die Kampagne in der allgemeinen Linken bekannt zu machen und dass sie breit aufgegriffen wird. Aus unserer Sicht muss sich noch mehr Kontinuität in der Vielfalt des Protestes und Widerstands entwickeln. Natürlich auch in der Verschränkung mit anderen Initiativen wie „Bundeswehr wegtreten“, gegen den „Celler Trialog“ und „Bundeswehr raus aus Afghanistan“.

Nach unserem Eindruck haben linke AktivistInnen im vergangenen Jahr stärker als in den Jahren zuvor eine antimilitaristische Praxis entfaltet. Deckt sich das mit deiner Einschätzung?

Das sehe ich auch so und ich denke, dass über Friedens- und Antikriegsgruppen hinaus die Ignoranz gegenüber dieser zentralen Frage bröckelt. Das ist gut so. Antikapitalistische, gar revolutionäre Politik kann nicht ernsthaft diesen Aspekt von Herrschaftspolitik außen vor lassen. Das betrifft auch die Fragen von Folter oder Lagerhaft, denen sich natürlich die Linke praktisch stellen muss, weil diese Politik die Gesellschaft autoritär strukturiert.

Nach einem Brandanschlag auf ein DHL-Fahrzeug hieß es plötzlich, Linke würden private Kuriere angreifen und in ihrer Existenz schädigen, weil es um ein privates Fahrzeug im DHL-Design handelte. War das der Kampagne abträglich?

Ob es abträglich war, kann ich nicht beurteilen. Sicher, es hat Irritationen ausgelöst, insofern plötzlich nicht von einem Konzern als Opfer die Rede war. Denn DHL hat Teile seiner Paketauslieferung privatisiert und zum Teil bisherige PaketzustellerInnen in die Subunternehmerschaft gezwungen. Einige der im Straßenbild sichtbaren gelben Fahrzeuge gehören offenbar nicht dem Konzern, sondern Privatpersonen.

In Österreich – und in Deutschland sind die Zahlen vermutlich ähnlich – werden bei DHL etwa die Hälfte aller Fahrten an Subunternehmen ausgelagert. Die Tendenz ist steigend. DHL-Subunternehmen sind Kleinunternehmen mit bis zu drei Fahrzeugen, häufig nur eins.

Das ganze ist so eine Art Franchising, das wir von McDonalds oder den ganzen Bäckereiketten kennen, bei denen die Beschäftigten teils 4

Euro Stundenlohn erhalten. Die Subunternehmer transportieren im Namen von DHL, aber auf eigene Rechnung. Der Konzern spart damit eine Menge Kosten ein, kann Probleme bei der Zustellung auf den Subunternehmer abwälzen und muss sich weniger mit organisierten GewerkschafterInnen rumschlagen. Der Konzern DHL ist und bleibt deswegen ein richtiges Angriffsziel. Die kleinen Subunternehmen wiederum haben keinen Betriebsrat und können viel besser die Löhne ihrer zwei bis drei Fahrer drücken. Lohnarbeit und Ausbeutung gibt es dort also mindestens genauso.

Die Einkommen der Ein-Personen-Subunternehmer sind kaum höher als der Hartz-IV-Satz. Ist so einer nicht eher Opfer seiner eigenen politisch blinden Arbeitsethik, als Opfer eines Brandanschlags?

Man muss sich diesen Hintergrund bewusst machen und entsprechend bewusst handeln. Auf ihren Fahrzeugen ist vermerkt, falls sie „Im Auftrag der Deutschen Post/DHL“ unterwegs sind. Die in den letzten Monaten angezündeten Fahrzeuge auf den DHL-Fuhrparks in Hamburg, Karlsruhe und Berlin haben mit Sicherheit keinen Subunternehmer getroffen.

Ich finde es richtig diesen Zusammenhang von militärischem Engagement der Post und der Privatisierung herzustellen. Denn die Methoden, wie sich dieser Konzern fit macht, um weltgrößtes Logistikunternehmen zu werden, qualifizieren ihn zum Transportunternehmen der Bundeswehr. So fand ich es auch ausgesprochen gut, dass in einer „Kundeninformation“ zum Auslegen in und Verteilen vor Postfilialen der Zusammenhang mit der zunehmenden Schließung von Postfilialen und den Arbeitsbedingungen bei der Post hergestellt wurde.

Die Kampagne jedenfalls geht weiter mit vielfältigen und schönen Aktionen.

Zum Umgang mit DHL Service-Partnern

Ein Teil der Sendungsabholung und der Zustellung im DHL-Express Geschäft wird von Servicepartnern im Franchise-Verfahren übernommen. Die Fahrzeuge der bundesweit rund 160 Servicebetriebe mit insgesamt 2300 Fahrern sind in der Regel mit „Servicepartner der DHL“ (siehe Foto) gekennzeichnet. Zusätzlich hilft ein Vergleich des Kennzeichens mit den regional gleich aufgebauten Kennzeichen (gleiche Buchstabenkombinationen) der Post-eigenen Fahrzeuge auf den Parkplätzen der Deutsche Post DHL Verteilzentren, um solche Fahrzeuge zu identifizieren.

Bildtext: Nicht jeder Service-Partner, der im Auftrag der DHL arbeitet, ist ein ausgemachter Kriegslogistiker

Selbstverständlich finden alle Aktionen gegen den Kriegsdienstleister eigenverantwortlich statt. Daher liegt die Entscheidung über Aktionsziele und -mittel bei den AktivistInnen selbst. Unter Berücksichtigung des Kampagnenziels finden wir es richtig und wichtig, zielgenau die Deutsche Post DHL anzugreifen. Fahrzeuge eines x-beliebigen Franchisers ins Visier zu nehmen, der sich hinsichtlich des militärischen Engagement des Konzerns oder der antimilitaristischen Kritik daran nicht exponiert, halten wir für politisch fragwürdig.

Kundeninformation für Kunden der Deutschen Post DHL

März 2009

Kürzlich wurden in Afghanistan drei Mitarbeiter des Deutsche Post-Unternehmens DHL getötet. Sicher haben Sie sich gefragt, was denn die Paketzusteller dort zu suchen hatten. Werden, während hier die Zustellung eingeschränkt wird, in Afghanistan die Pakete an die Front geliefert?

Ja! DHL ist in den Kriegen im Irak und Afghanistan engagiert.

Bundeswehr und Deutsche Post betreiben gemeinsam Feldpostämter auch in Kriegsgebieten. Allein der Umfang der Feldpost nähert sich dem Postaufkommen einer Großstadt. Diese Mitarbeiter, so genannte „Postsoldaten", sind Bundeswehr-Reservisten. Aber die Zusammenarbeit beschränkt sich nicht auf harmlos klingende Feldpost. Rüstungsgüter verschiedenster Art gehören zum Geschäftsbereich „Military Affairs Bundeswehr/NATO".

Das Kürzel DHL steht inzwischen für „Deutsche Heeres Logistik"

Für unsere Truppe: Feldpost und Waffen sind unser Geschäft

Seit 2003 betreibt die Post das gesamte Fracht- und Express-Geschäft unter dem Label DHL und ist weltweiter Marktführer. Nach der Besetzung des Irak im Mai 2003 bot die DHL als erstes Unternehmen Logistikdienstleistungen an. Hauptkunde im Irak ist das US-Militär. Dadurch avancierte DHL vom reinen Profiteur des Irakkrieges zum unmittelbaren Kriegs- und Besatzungshelfer. Die Deutsche Post AG ist um Diskretion bemüht, nennt die Militärfracht „Post für die US-Soldaten".

Tatsächlich transportiert die DHL außer Feldpost verschiedenste vom US-Militär und ihren Subunternehmen gebrauchten Güter. Dazu benutzt DHL gepanzerte, unmarkierte wie auch die gelben DHL-Fahrzeuge. Zum Schutz wurden ehemalige Militärs angeworben. Man kann sie auch Söldner nennen.

Aktuell bewirbt sich die DHL bei der Bundeswehr um den bislang größten Auftrag der deutschen Transportbranche, der ein milliardenschweres Geschäft verspricht:

Die Bundeswehr plant große Teile von Transport und Vorratshaltung auszulagern. Es ist das umfangreichste Projekt der Privatisierung und Umstrukturierung der Bundeswehr. Das setzt die Politik der Bundesregierung um, die Bundeswehr fit zu machen für weltweite Kriegseinsätze. Konkret geht es um die Lagerung von Bundeswehrmaterial und den Transport von Kriegsgerät, Soldaten, Munition und Treibstoffen innerhalb Deutschlands und weltweit an Kriegsschauplätze

Durch diese Privatisierung werden zivile Firmen und Dienstleister zu aktiven Akteuren und Profiteuren einer kriegerischen Mobilmachung.

Nicht zuletzt wegen ihrer Erfahrung aus den Kriegseinsätzen in Irak und Afghanistan werden der DPAG die besten Chancen eingeräumt.

Während auf der einen Seite die Deutsche Post sich verstärkt im Kriegsgeschäft engagiert, wird die Postversorgung für die Bevölkerung weiter reduziert. Kürzlich meldeten Medien von Plänen, die Zustellung von Briefen und Paketen von sechs auf fünf Tage in der Woche einzuschränken. Die Schließung von Postämtern, die Reduzierung der Postkästen und immer seltenere Leerung erleben wir seit Jahren. Dazu der massive Stellenabbau, der dazu führt, dass in immer weniger Niederlassungen immer weniger Personal immer mehr Arbeit machen muss.

Protestieren Sie gegen die Umwandlung in einen militärischen Lieferservice.

Protestieren Sie gegen das Geschäft mit dem Krieg.

Jugendzeitung zur Deutschen Heeres Logistik

Februar 2009

Der deutsche Logistikkonzern DHL – ein vollständiges Tochterunternehmen der Deutschen Post – ist weltweiter Marktführer für internationalen Expressversand, Überlandtransport sowie die internationale Luft- und Seefracht-beförderung. Ein Service, den nun auch die Bundeswehr wahrnehmen möchte. Aber Widerstand regt sich.

„In der Nacht zum 19.1.09 entzündete sich unsere Wut über die bestehenden Verhältnisse an einem Transporter der Deutschen Heeres Logistik (DHL)", heißt es in einem Bekennerschreiben zum Brand eines Transporters des Konzerns DHL im Berliner Stadtteil Neukölln. „In der Nacht vom 27. auf den 28. Januar haben wir im ganzen Wuppertaler Stadtgebiet Briefkästen olivgrün gefärbt", ist im Bekennerschreiben einer weiteren Aktion gegen das militärische Engagement des Logistikunternehmens zu lesen. Für den 7. Februar und den 14. März 2009 wird bundesweit zu

dezentralen Aktionen gegen den Kriegsdienstleister DHL – dessen Kürzel sich eigentlich aus dem jeweiligen Anfangsbuchstaben des Nachnamen der drei Unternehmensgründer (Dalsey, Hillblom, Lynn) zusammensetzt – aufgerufen.

Bildtext: Werden Bundeswehr-Kampfjets bald von DHL gelieferte Bomben werfen?

Bereits 2005 hatte die Bundeswehr angekündigt, Teile ihrer Militärlogistik an private Firmen auszulagern. Das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung schrieb den zu vergebenden Auftrag – der laut Insider-Kreisen ein Volumen von vier bis fünf Milliarden Euro hat – jedoch erst im Juli 2008 aus. Die Bewerbungsfrist endete im vergangenen September. Zu den Bewerberinnen gehören neben der Post-Tochter DHL auch 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. Obwohl die Entscheidung des Bundesamtes noch bevorsteht, gilt DHL als unangefochtener Favorit, die neue Militärlogistikerin der Bundeswehr zu werden.

Die Deutsche Post und ihr Tochterunternehmen DHL haben bereits umfassende Erfahrung mit der Logistik des Militärs: Seit 2002 übernimmt die Deutsche Post den nationalen und internationalen Versand von eiligen militärischen Dokumenten, sowie militärischer Ausrüstungs- und Verbrauchsgüter bis 50 kg. Nach Aufhebung der UN-Wirtschaftssanktionen gegen den Irak im Mai 2003 war wiederum DHL das erste Unternehmen, das in dem Land Logistikdienstleistungen anbot. Das US-Militär ist Hauptkunde der DHL im Irak. Somit hat das deutsche Unternehmen massiv vom dortigen völkerrechtswidrigen Krieg profitiert. Diese Strategie soll nun ausgeweitet werden – ob die antimilitaristische DHL-Kampagne den Konzern stoppen kann, bleibt abzuwarten. Wer aber ein Päckchen mit DHL versenden will, sollte sich darüber bewusst sein, damit einem Konzern sein Geld zu geben, der wissentlich von gewalttätigen Konflikten profitiert.

Quelle:
http://www.jugendzeitung.net/onlinemag/dhl-deutsche-heeres-logistik/

Die Widerstandschronik – Comprehensive Resistance

Wir dokumentieren einige Kurzberichte zu Aktionen gegen die Kriegslogistiker Deutsche Post DHL. Ausführliche Berichte und Fotos sind auf dhl.blogsport.de , bundeswehr-wegtreten.org , de.indymedia.org , linksunten.indymedia.org oder directactionde.blogspot.com zu finden

Mitte Januar 2009
München
DHL-Packstationen außer Betrieb

In der zweiten Januarwoche wurden in München DHL Packstationen mit Hammer und Farbe ausser

Betrieb gesetzt. DHL sei logistisch tätig für Bundeswehr und Nato. Die Erklärung zu der Aktion bezieht sich auf die Nato-Kriegskonferenz und auf den Nato-Gipfel im April. Sie stammt von der „AG Make NATO History“ und endet mit „Fight §129abcdefg!“ Am 7.2. ist die SIKO in München und für alle, die nicht kommen bundesweiter Aktionstag!

19.+21.+25.Januar 2009
Berlin
DHL-Transporter angezündet

„In der Nacht zu Montag wurde in Neukölln ein Lkw der Post-Tochter DHL angezündet. Ein Passant hatte gegen 1 Uhr früh die Flammen bemerkt und die Feuerwehr alarmiert. Es wurden in der linken Szene oft verwendete Brandbeschleuniger genutzt“, meldete der *Tagesspiegel* am 20. Januar 2009. Der *Berliner Kurier* ergänzt: „Diesmal erwischte es keine Luxus-Limousine, sondern ein braves Arbeitstier: Einen lichterloh brennenden gelben Ford Transit, der normalerweise Päckchen und Pakete für den Deutsche-Post-Ableger DHL transportiert, meldete gestern früh gegen 1 Uhr ein Passant auf dem Truseweg dem Feuerwehr-Notruf. Den Löschkräften bot sich am Einsatzort das schon vertraute Bild: Hohe Flammen schlugen aus dem Motorraum des Transporters in die dunkle Nacht. Nachdem diese gelöscht waren, war der brave Päckchen-Muli nur noch Schrott. Personen kamen durch den Brand nicht zu Schaden.“

Der Webseite *direct action news* wurde eine Erklärung zugeschickt: „In der Nacht zum 19.1.09 entzündete sich unsere Wut über die bestehenden Verhältnisse an einem Transporter der Deutschen Heeres Logistik (DHL).“ Die Autoren beziehen sich dabei auf den Text, der im Oktober 2008 beim langen Tag des Antimilitarismus entstand. Anschläge auf DHL-Fahrzeuge soll es laut *Berliner Zeitung* in der zweiten Januarhälfte auch in Kreuz-

berg und Friedrichshain gegeben haben.

28. Januar 2009
Wuppertal
Briefkästen Olivgrün

„In der Nacht vom 27. auf den 28. Januar haben wir im ganzen Wuppertaler Stadtgebiet Briefkästen oliv-grün gefärbt. Damit wollen wir auf das militaristische Engagement der DHL aufmerksam machen. Die DHL, die im 100%igen Eigentum der Deutschen Post World Net steht, transportiert bereits seit 2002 Post für die Bundeswehr. Gerade bewirbt sich die DHL für den größten Auftrag der deutschen Transportgeschichte, da die Bundeswehr große Teile ihrer Basislogistik an ein ziviles Unternehmen abtreten will. Konkret geht es um die Lagerung von Bundeswehrmaterial und den Transport von Kriegsgerät, Soldaten, Munition und Treibstoffen. DHL raus aus dem „Kriegsgeschäft“! (…) *Antimilitaristische Briefzusteller_innen*

7. Februar 2009
Düsseldorf
antimilitaristischer Stadtrundgang

Anlässlich des von der Interventionistischen Linken [IL] ausgerufenen Aktionstages gab es am Samstag, den 7. Februar in der Düsseldorfer Innenstadt einen antimilitaristischen Stadtrundgang zu verschiedenen Orten, die im Zusammenhang mit Militarisierung und Krieg stehen. Einige der Stationen: Thyssen-Krupp, DHL, Ecolog: „[…] Eine weitere Station war eine Filiale der DHL, ein Tochter-Unternehmen der Deutschen Post, das im Auftrag der Militärs weltweit Kriegsgerät, SoldatInnen, Munition und Treibstoff an die verschiedenen Kriegsschauplätze transportiert und fest in die militärische Struktur eingebunden ist.“

19. Februar 2009
Wuppertal
DHL-Paketstation blutrot

„In der Nacht vom 18. auf den 19. Februar haben wir die Paketstation der Wuppertaler Hauptpost rot eingefärbt, sowie die Parole ‚Kriegslogistiker DHL stoppen!‘ angebracht. Damit wollen wir abermals, wie schon im Januar mit den olivgrünen Briefkästen, auf das militaristische Engagement der DHL aufmerksam machen. *Antimilitaristische Paketzusteller_innen*

27. Februar 2009
Berlin
DHL-Filiale oliv-grün eingefärbt

Bei der Filiale der Deutsche Post Tochter DHL In der Ritterstraße in Berlin Kreuzberg standen die Schiebetüren sperrangelweit auf. Großflächig war grüne Farbe verteilt. Außerdem lagen Flyer auf dem Boden, die den Hintergrund der Aktion erklären. Dem Gebäude wurde ein Anstrich verpasst der, „dem militärischem Engagement der DHL gerecht wird“. Dazu wurde ein mit olivgrüner Farbe gefüllter Feuerlöscher benutzt, „um die Farbe großflächig und schnell verteilen zu können.“ „Grund für den Angriff auf das Gebäude der DHL ist, dass diese im Auftrag der Militärs weltweit Kriegsgerät, SoldatInnen, Munition und Treibstoff an die verschiedenen Kriegsschauplätze transportiert ...“

6.März 2009
Berlin
antimilitaristischer Stadtspaziergang
Neben vielen Straßenumbenennungen und Umgestaltungen öffentlicher Orte wurde auch die Deutsche Post DHL Filiale Ecke Friedrichstr./Taubenstr. mit Plakaten beklebt und mit Flyern bestückt, welche die DHL als „Deutsche Heeres Logistik“ anprangern.

12.März 2009
Nürnberg
Farbe auf DHL
Anfang dieser Woche wurden in Nürnberg die Kritik an der DHL - nämlich dass das Unternehmen Profite aus den Kriegseinsätzen der Bundeswehr macht - mittels direkter Aktion an zwei Packstationen geäußert. Genauer wurden in der Nürnebrger Nordstadt (Kilianstr) und Eberhardtshof (Volzstr) Packstationen der DHL mit roten Lack übergossen und Sprühschablonen (DHL --> Profite aus Krieg) angebracht.

12. März 2009
Hamburg
5 Postautos angezündet
Die Brandstifter schlugen fast zeitgleich in Bahrenfeld, Groß Borstel und Rahlstedt zu, steckten in der Nacht zum Donnerstag fünf Postautos an. Die Staatsschutz-Kripo geht von einem politischen Hintergrund aus. Postsprecher Martin Grundler verurteilte die "kriminellen Handlungen" und kündigte eine Verbesserung der Sicherungsmaßnahmen seines Unternehmens an. Zu möglichen politischen Motiven der Brandstifter wollte er sich nicht äußern. Die Kripo verfolgt eine Spur in die linke Szene. Dort läuft eine Kampagne gegen Pläne der Post-Tochter DHL, die Logistik der Bundeswehr zu übernehmen. Im Internet wird angekündigt, die Post "in die Zange zu nehmen". Weiter heißt es: "Die Post ist deshalb so angreifbar, weil in jedem Dorf ein Briefkasten, in jeder Stadt ein Postamt steht. Uns steht eine bunte Palette der Widerstandsformen zur Verfügung, welche sich weder an legale noch an illegale Formen bindet." Auch in Husum und Berlin hatte es Brandanschläge auf Postautos gegeben.

Erklärung zu den brennenden Fahrzeugen des Kriegsdienstleisters Deutsche Post DHL in Hamburg

Einfach … immer … überall
Mit diesen Worten, angebracht an den bekannten gelben Transportfahrzeugen, wirbt die 100%ige Posttochter DHL für ihren Service. Ein Blick auf eine x-beliebige Strassenkreuzung irgendwo in Deutschland scheint diesem Slogan Recht zu geben. Die Präsenz der gelben Zusteller ist gross. Den wenigsten Kund_innen und Beobachter_innen dürfte bekannt sein, dass sich das Engagement der DHL nicht nur zwischen Flensburg und Rosenheim abspielt, sondern dass die DHL in über 200 Ländern der Welt vertreten ist, wie z.B. in Wilmington/Ohio, wo nach dem Fiasko mit dem US-Inlandsgeschäft mehr als 7000 Jobs an einem der Hauptlogistikzentren gestrichen wurden. Oder an Plätzen dieser Welt, die eher aus der Berichterstattung über imperialistische Kriege bekannt sind wie Bagdad oder Kabul.

Bereits 2002 hat die Deutsche Post einen Vertrag mit der Bundeswehr geschlossen, der eine Beförderung von Dokumenten und Material bis zu 50kg beinhaltet. Seit 2003 arbeitet die DHL offiziell für die US-Armee im Irak.

Im Sommer 2008 startete die Post eine Imagekampagne für die Bundeswehr. Sie platzierte viele tausend Plakate, auf denen die verbindende und unterstützende Wirkung der Feldpost für die Soldat_innen in Afghanistan betont wurde. Mehrere hundert DHL-Mitarbeiter_innen, allesamt Bundeswehrreservist_innen, sorgen in der Feldpostleitzentrale in Darmstadt dafür, dass Freundlichkeiten und Kampfberichte zwischen Heimat und Front ausgetauscht werden. In Leipzig unterhält die DHL eines ihrer zentralen Luftfahrtdrehkreuze, zweckmäßig direkt dort, wo Natonachschubeinsätze nach Afghanistan und in den Irak abgewickelt werden. Brandaktuell bewirbt sich die DHL in dem Prozess der Teilprivatisierung und Neuformierung der Bundeswehr um einen Milliarden-Grossauftrag über Lagerung und Transport von Kriegsgerät und -material. Die Deutsche Post hat nur die Logistiksparte zum Kerngeschäft auszubauen. Eine Entscheidung über den Grossauftrag durch das Bundesverteidigungsministerium steht unmittelbar bevor.

Einfach … immer … überall
Drücken deshalb landauf landab Menschen ihre Wut und ihren Widerstand aus. Während der Aktionärsversammlung wurde gegen das militärische Engagement des Konzerns protestiert. In Berlin gingen DHL-Transporter in Flammen auf. In München wurde eine Packstation Opfer einer Farb- und Hammerattacke. In Berlin und Wuppertal wurden DHL-Stationen grossflächig mit Farbe angemalt und Briefkästen oliv eingefärbt.

In Hamburg haben wir jetzt kurz vor dem Aktionstag gegen Militarismus am 14. März an vier Orten, darunter zwei Stützpunkte, Fahrzeuge der Deutschen Post und der DHL angezündet.

Die Post wird allmählich nervös und fängt an, ihre Mitarbeiter_innen vor Widerstands-

handlungen zu warnen. Es ist Bewegung in die Sache gekommen und das Fortführen der Kampagne gegen DHL ist mindestens bis zur Aktionärsversammlung 2010 geplant. Post und DHL werden Schwierigkeiten haben, ihre militärischen Verstrickungen zu verschweigen. Die enorme Präsenz des Konzerns und die nahezu unbegrenzte Zahl von Aktionsmöglichkeiten unterschiedlichster Art machen ein Zurückdrängen aus dem Militärgeschäft möglich.

D.H.L. hoch 2, 12.3.2009 („Deutscher Heereslogistik x Das Handwerk Legen“)

Quelle: Zeck Hamburg

14.März 2009
dezentral
antimilitaristischer Aktionstag

Am 14. März 2009 wollen wir landauf und landab zeigen, dass Antimilitarismus kein eingemottetes Relikt vergangener Zeiten ist. Der Kampf gegen Militarismus muss auf die Tagesordnung Aller, denen die herrschenden Verhältnisse unerträglich sind, er ist notwendig! Mit dem Aktionstag wird u.a. die Politik der DHL in den Mittelpunkt gestellt, die einer der Vorreiter der Verankerung von Krieg in Gesellschaft und Ökonomie ist. Die DHL als 100%ige Tochter der Deutschen Post, ist ein herausragendes Beispiel für die Privatisierung der Kriegsführung. DHL wickelt nicht nur den Feldpostverkehr der Bundeswehr ab, er ist als weltweit führender Logistikkonzern zuständig für einen großen Teil des Materialtransportes der deutschen wie der US-Armee. Zukünftig wird sich diese Aufgabe erheblich ausweiten

14.März 2009
Braunschweig
Gemeinsam gegen Krieg und NATO!

Kein ruhiges Hinterland für Kriegstreiber und Kriegsprofiteure! Am Samstag, den 14.03.2009, findet um 12 Uhr am Brunnen der Friedrich-Wilhelm-Str. (zwischen City-Kino und der Deutschen Post) in Braunschweig eine Kundgebung im Vorfeld der NATO-Feierlichkeiten statt. Neben der NATO selbst, geht es um die Pläne der Deutschen Post, über ihre Tochterfirma DHL an Logistikaufträge der Bundeswehr zu kommen und sich somit an Kriegseinsätzen zu breichern.

14.März 2009
Nürnberg
Lokale Aktivitäten gegen NATO - Gipfel Nürnberg

Heute fand in der Nürnberger Innenstadt vor der Lorenzkirche eine AgitProp Aktion statt. Geboten wurden Ausstellungstafeln, die sich unter anderem mit der Geschichte und Funktion der NATO, mit Kriegspropaganda aber auch mit dem Widerstand der Anti-Kriegsbewegung seit Gründung der BRD auseinander setzten. In einer größeren Installation wurden die Kriegseinsätze von NATO-Mitgliedsstaaten dokumentiert und symbolisch wurden die ökonomischen Interessen, die hinter der Kriegspolitik der imperialistischen Metropolstaaten stecken, dargestellt. Auditiv wurde die Veranstaltung mit Alarmsirenen, Kriegsgeräuschen und Redebeiträgen untermalt.Unter dem Motto „Krieg ist kein Grund zum Feiern! NATO abschaffen! Für eine Welt jenseits von Krieg und Kapitalismus!“ zogen rund 300 TeilnehmerInnen zogen durch die Innenstadt. Redebeiträge wurden unter anderem zum Zusammenhang zwischen Krieg und Krise, sowie zur Rolle der DHL bei der Heereslogistik gehalten

14.März 2009
Frankfurt
Proteste gegen Kriegsunterstützung bei Commerzbank und DHL

Auch in Frankfurt am Main gab es Aktionen vor Commerzbank und DHL. Am 13. März wurde vor die Eingänge jeweils Absperrband gehängt und diverse Flugblätter daran befestigt. Ein sehr langes Transparent klärte über Sinn und Zweck der Aktion auf.

14.März 2009
Freiburg
Öffentlichkeit gegen Kriegslogistiker DHL

Am 14. März 2009, dem Aktionstag

gegen Militarismus, verteilten AktivistInnen in Freiburg Infomaterialien gegen den Kriegslogistikkonzern DHL. Vor der Postfiliale in der Eisenbahnstraße wurden PassantInnen und KundInnen über die neue „Firmenphilosohie“ und über die Zusammenarbeit zwischen der Bundeswehr und DHL durch Flugblätter aufgeklärt. Vorbeieilende PassantInnen reagierten teils erstaunt und entsetzt, als sie von den Machenschaften DHLs in den diversen Kriegsgebieten der Welt erfuhren.

14.März 2009
Leipzig
Großtranparent gegen mil. Flughafennutzung

Im Rahmen des bundesweiten Aktionstages gegen Militarismus brachten AktivistInnen am 14. März in den frühen Morgenstunden am Schkeuditzer Kreuz, dem Autobahnkreuz der A9 und A14, ein Transparent in den Bäumen an. Das Transparent informiert Autofahrer, die kurz darauf den Flughafen passieren, über dessen starke militärische Nutzung. Hintergrund ist die zunehmende und vielschichtige militärische Nutzung des Flughafens Leipzig/Halle. Der Flughafen ist das Drehkreuz für Luftfracht des Logistikunternehmens DHL ...

18.März 2009
Karlsruhe
Abgebrannt: 3 DHL-Fahrzeuge

Laut ka-news und Stuttgarter Zeitung wurden in der Nacht zum Mittwoch auf dem Freigelände des Logistikunternehmens DHL in der Rüppurrer Straße in Karlsruhe drei Transportfahrzeuge in Brand gesetzt, wodurch ein Gesamtschaden von 120.000 Euro entstand. Zwei Fahrzeuge waren vollständig ausgebrannt, während ein drittes Fahrzeug durch die eingesetzte Feuerwehr noch gelöscht werden konnte. Zu der Tat bekannte sich die Gruppe "militante Antimilitaristen", welche sich in einem den lokalen Medien vorliegenden Bekennerschreiben auf den bevorstehenden Nato-Gipfel bezog. Die DHL bewirbt sich momentan für eine groß angelegte Zusammenarbeit mit der Bundeswehr.

19.März 2009
Berlin
Olivgrün statt gelb – keine Geschmacksfrage

Anfang dieser Woche waren im Stadtbild von Berlin gelbe Briefkästen zu oliv-grünen mutiert. In verschiedenen Berliner Stadtteilen wurde das neue Design der Deutschen Post bereits gesichtet. Mit einer Kundeninformation unterrichtet die DHL von ihren Zukunftsplänen als "Deutsche Heeres Logistik".

28.März 2009
Frankfurt a.M.
Antimilitaristischer Block auf Krisendemo

Auf der Demo läuft an der Spitze ein antimilitaristischer+antikapitalistischer Block mit der Message: „Krise -ist Kapitalismus– heißt Krieg“. Für die soziale Revolution. Beim Zwischenstopp vor einer der unzähligen Filialen der Commerzbank gibt es einen Redebeitrag zur neuen Strategie der zivil-militärischen Zusammenarbeit. Während der Abschlusskundgebung geht ein Panzer(nachbau) verziert mit Logos von DHL und Commerzbank in Flammen auf.

30.März 2009
Freiburg
antimilitaristische Demo zur DHL

Eine Woche vor dem NATO-Gipfel in Straßburg demonstrieren über 2000 Menschen unangemeldet gegen die NATO, gegen das militärische Engagement der DHL und für Versammlungsfreiheit. Make Militarism History!

3.April 2009
Mannheim
Hauptpost mit gelb-roter Farbe getränkt
Zu Beginn des NATO-Gipfels wird die Post verschönert. Der Fußboden im Eingangsbereich wird gelb-rot eingefärbt, an die Wände werden die Parolen „No NATO“ und „DHL Kriegstreiber“ gesprüht. Die AktivistInnen solidarisieren sich mit dem Protest in Strasbourg und Baden-Baden.

3.April 2009
Leipzig
„Sicherheitsüberprüfung“ wegen mil. Flughafenausbau
Zahlreiche Haushalte erhielten heute in Leipzig seltsame Post von der Stadtverwaltung mit der Aufforderung sich einer Sicherheitsüberprüfung zu unterziehen. In Zusammenarbeit mit der NATO und DHL sollte gecheckt werden, in wieweit Leipziger Bürger eine Gefährdung für die öffentliche Sicherheit in Deutschland darstellen. "Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger der Stadt Leipzig, der Flughafen Halle/ Leipzig wird in den kommenden Jahren zu einem zentralen Umschlagplatz für militärische Transporte im Rahmen von Friedenseinsätzen der Nordatlantikpakt-Organisation (NATO) ausgebaut. Damit der Flughafen mit seiner vollen Kapazität genutzt werden kann, werden die Frachtflugzeuge auch über die Anflugroute Süd den Flughafen ansteuern. Die Stadtgebiete im Bereich der Anflugroute Süd werden damit zu einer Sicherheitszone der Stufe IIA. (...)“

12.April 2009
Köln
Protestfahrt gegen das Militärgeschäft der DHL
200 Motorradfahrerinnen und -fahrer fuhren am Ostersonntag zum Kölner Frachtpostzentrum/DHL am Eifeltor. Sie protestierten dagegen, daß die Postfirma DHL in den weltweiten Militärtransport der Bundeswehr eingebunden ist und fast die gesamte Logistik der Bundeswehr übernehmen will. Die Friedensfahrt wurde vom Motorradclub Brigadistas organisiert.

26.April 2009
Scheeßel (Bremen)
„Angrillen“ bei DHL
“Angrillen bei Deutsche Heeres Logistik in Scheeßel bei Bremen – 4 Transporter abgewrackelt DHL angreifen – BUNDESWEHR angreifen – NATO angreifen – Entzückte Grüße nach Dresden !!!“ [Dokumentation interim No 691 (15.5.09)]

27.April 2009
Berlin
Umfärbung einer DHL-Paketstation
Montag Nacht ist eine DHL-Station komplett in grün gefärbt worden. Es soll hiermit der Protest und die Wut gegenüber der Unterstützung dieser Firma für die Bundeswehr gezeigt werden. Das Anmalen von Post und DHL-Stationen in grüner Farbe stellt symbolisch die Umwandlung in so genannte Feldpostkästen dar. Bundeswehr Wegtreten! Kapitalismus abschaffen! Nie wieder Krieg!

11. Juni 2009
Berlin
„Leicht entflammbar“ - 7 DHL-Transporter ausgebrannt
Am frühen Donnerstag morgen haben in Berlin-Tempelhof erneut Transportfahrzeuge der Post-Logistiktochter DHL gebrannt. Die sieben Wagen waren in einer Niederlassung in der Schöneberger Straße geparkt, wie die Polizei mitteilte, und wurden erheblich beschädigt. (…) Zum Teil brannten die Fahrzeuge komplett aus.(...) Hintergrund der Aktion könnte eine antimilitaristische Kampagne gegen den Postdienstleister sein. DHL bewirbt sich um einen Milliardenauftrag des Verteidigungsministeriums. Konkret geht es um die Lagerung von Bundeswehrmaterial und den Transport von Kriegsgerät, Munition, Treibstoffen und Soldaten. Kriegsgegner haben sich zum Ziel gesetzt, am Beispiel von DHL die wachsende Verzahnung ziviler und militärischer Bereiche zu thematisieren. *[junge welt 12.6.2009]*

16. Juni 2009
Berlin
DHL kommt nicht zur Ruhe
In Berlin haben erneut Unbekannte Fahrzeuge der Posttochter DHL angezündet. Der Brand wurde am frühen Dienstagmorgen in der Gerichtstraße in Berlin-Wedding entdeckt, wie die Polizei mitteilte. Verletzt wurde niemand. Erst in der vergangenen Woche waren in Tempelhof sieben DHL-Fahrzeuge angezündet worden. Hinter dem Brandanschlag werden politische Motive vermutet. Deshalb hat der Staatsschutz die Ermittlungen aufgenommen. [Quelle: Welt]

2. Juli 2009
Hamburg
3 x Deutsche Post DHL
Der Polizei und der Feuerwehr wird ein Feuer im Hamburger Stadtteil

Wilhelmsburg gemeldet, auf dem Hinterhof des Postgeländes am Reinstorfweg brennen 3 Wagen der Post. Bereits im März wurden 5 Kleintransporter in mehreren Hamburger Stadtteilen angezündet, damals tauchte ein Schreiben auf, in dem es heißt: „Das Fortführen der Kampagne DHL ist mindestens bis zur Aktionärsversammlung 2010 geplant.“ (aus Dokumentation diverser Aktionen gegen DHL in der „Landeszeitung Lüneburg online“ 21.7.09)

9. Juli 2009
München
DHL-Packstationen umlackiert

“Am 22.6.09 und 9.7.09 haben wir 2 DHL-Packstationen mit Lackfarbe eingedeckt. Wir sehen es als notwendig an, den Druck gegen den kriegslogistischen Konzern DHL zu verstärken. Die Deutsche Heeres Logstik DHL ist durch die Zusammenarbeit mit Bundeswehr und NATO mitverantwortlich für Folter und Mord, Krieg und Unterdrückung.(...) AG Mitmachen!“ *[dokumetation indymedia + interim 696/2009]*

19. Juli 2009
Lüneburg
Ein Dutzend Post Fahrzeuge ausgebrannt

Polizei sieht Zusammenhang mit bundesweiter Tatserie gegen Paketdienst DHL – 170.000 Euro Schaden Zwölf von 21 auf dem Gelände eines Transportunternehmens an der Lüner Rennbahn geparkten Fahrzeugen der Deutschen Post AG wurden am Sonntag gegen 3:45 Uhr in Brand gesteckt. Die VW-Transporter, Caddys und Kangoos brannten zum Teil vollständig aus. Die Polizei sehe die Lüneburger Tat im Zusammenhang mit einer bundesweiten Serie von Anschlägen auf Post-Fahrzeuge in den vergangenen Wochen. Der Hintergrund: Linksextreme haben die Post ins Visier genommen, weil deren Paketdienst DHL seit 2002 mit der Bundeswehr zusammenarbeitet und unter anderem Transportaufgaben für Auslandseinsätze deutscher Truppen übernommen hat. *[Landeszeitung Lüneburg online 21.7.09]*

Nach dem Brandanschlag auf zwölf Fahrzeuge der Posttochter DHL in Lüneburg hat sich ein "Autonomer Antimilitaristischer Arbeitsausschuss" in einem Schreiben zur Tat bekannt. Der Staatsschutz versucht zu analysieren, ob es Parallelen zu Taten in Hamburg und Berlin gibt. Die Gruppe kritisierte vor allem den Afghanistan-Einsatz der Bundeswehr und die DHL-Logistik fürs Militär. Man wolle "in Europa die reibungslosen Abläufe, die diese Kriege zur Voraussetzung haben, so effektiv und umfassend wie möglich stören und behindern". *[taz/dpa 4.8.09]*

Erklärung zur Aktion:

Interim 697/2009

DHL in Lüneburg rüstet ab

Wie uns der Autonome Antimilitaristische Arbeitsausschuss / Abteilung Abfackeln (AAA/AA) mitteilte, wurde heute (19.7.2009) bei einem Auslieferungsstandort des Unternehmens Deutsche Post DHL in Lüneburg ein beträchtlicher Teil des etwa 25 Transportfahrzeuge umfassenden Fuhrparks angezündet.

Anfang des Jahres wurde ein Aufruf zu einer „spektrenübergreifenden Initiative, die kontinuierlich das Militärische im Zivilen am Beispiel der DHL skandalisiert" publik. Der Vorschlag, die DHL-Bewerbung als Logistikdienstleister für die Bundeswehr zum Anlass und Ziel einer offensiven antimilitaristischen Kampagne zu machen, hat in der Zwischenzeit etliche Zusammenhänge und Gruppen inspiriert, die mit unterschiedlichen Mitteln das Kampagnenlabel „Comprehensive Resistance" (Umfassender Widerstand) umgesetzt haben und weiter umsetzen. Ziel der lang und breit angelegten Kampagne ist, die Deutsche Post DHL zum vollständigen Ausstieg aus dem Kriegsgeschäft zu bewegen. Die Idee, DHL und die Privatisierung der Basislogistik der Bundeswehr als ein wichtiges und umfassendes Projekt innerhalb der forcierten Verquickung militärischer und ziviler Interessen einer nachhaltigen Kritik zu unterziehen, ist so gut wie aktuell:

Vor gut einer Woche wurde der 3. „Celler Trialog" abgehalten. Unter Federführung des Commerzbank Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Peter Müller trafen sich in Celle Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Bundeswehr, um die zivil-militärische Zusammenarbeit voranzu-

treiben. Akzeptanz und Normalisierung von Soldatentum und deutscher Kriegsführung in Gesellschaft und Öffentlichkeit will der Trialog ebenso befördern, wie die politischen Entscheidungsträgerinnen und militärischen Handlangerinnen in ihrem Einsatz für deutsche Wirtschaftsinteressen den Rücken zu stärken. Was auf nationaler Ebene gilt, dass die Sicherstellung der Energie- und Rohstoffversorgung der Schlüssel zur Aufrechterhaltung der weltweiten Vorherrschaft der führenden kapitalistischen Industriestaaten ist und dem Rest der Welt diese Lehre gerne auch mit Hilfe von militärischer Gewaltandrohung und -anwendung eingepaukt wird, hat sein Pendant auch auf der internationalen Ebene:

Am 7. Juli fand in Brüssel ein Konferenz statt, die den Auftakt des in Straßburg beschlossenen Diskussionsprozess für ein neues strategisches Konzept der NATO bildete. Die „neuen Bedrohungen", denen die NATO begegnen möchte, sind wenig überraschend der „internationale Terrorismus", mögliche Anschläge aufs Internet und Blockaden der Energie- und Rohstoffversorgung ihrer Mitgliedsstaaten. Ob sich der amerikanische Vorstoß, in der zukünftigen Doktrin auch die Ermächtigung zu „vorsorglichem Eingreifen", im Klartext: Präventivschlägen, aufzunehmen durchsetzen wird, bleibt abzuwarten. Klar ist, dass die NATO unabhängig davon über ausreichendes Selbstbewusstsein verfügt, um völkerrechtliche Garantien für irrelevant zu erklären, wenn es ihr in den Kram passt. Schon seit dem letzten Strategiepapier von 1999 hat sie die Akzeptanz des UN-Monopols zur Gewaltanwendung aufgekündigt. Stattdessen wird nun der Spieß umgedreht und die NATO unternimmt Anstrengungen, die UN besser in den Griff zu bekommen. Ohne Vorlage im UN-Sicherheitsrat unterzeichnen die Generalsekretäre von UN und NATO im September 2008 ein Abkommen, in dem sich beide Organisationen zum gemeinsamen Vorgehen und kooperativer Zusammenarbeit verpflichten. Auch das ist ein Beispiel dafür, wie sich die NATO ihren „vernetzten Ansatz" vorstellt: eine Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen begleitet von einer Ausweitung zivil-militärischer Zusammenarbeit auf allen Ebenen zur ungehinderten und effektiven Kriegsführung.

Im September wird in Deutschland eine neue Regierung gewählt Aber es ist jetzt schon klar, dass der Ausgang dieser Wahl für die deutsche Beteiligung an weltweiten Kriegseinsätzen keine Rolle spielen wird Sie wird sich kontinuierlich ausweiten. Bereits im letzten Jahr wurden die deutschen Truppen in Afghanistan personell verstärkt, neue Einsatzbereiche übernommen. Entgegen der offiziellen Verlautbarungen sind die Spezialkommandos KSK auch weiterhin im Kampfeinsatz und gerade vor ein paar Wochen wurde mit den AWACS Flügen eine weitere Aufgabe für den Kriegseinsatz übernommen. Hier geht es schließlich nicht darum, die fehlenden Flugsicherungseinrichtungen für den zivilen Luftverkehr zu kompensieren, sondern es geht um Aufklärungsmissionen für die gesamte Region Afghanistan, Pakistan, Iran. Ein deutliches Zeichen, dass die NATO Generäle inzwischen mit einer Ausweitung des Krieg rechnen.

Die NATO und die Bundeswehr führen keinen Krieg für die Befreiung der Menschen aus Unterdrückung und Ausbeutung. Die deutschen Soldatinnen und Soldaten in Afghanistan sterben nicht einen sogenannten Heldentod, weil sie dort Zwangsehen abschaffen und das Recht auf gleichgeschlechtliche Lebensgemeinschaften durchsetzen wollen. Sie schießen dort nicht, um die Unantastbarkeit der Menschenwürde zu verteidigen, sondern um die geopolitischen Interessen des deutschen Kapitals durchzusetzen, um Zugriff auf die Rohstoffquellen und den Zugang zu den Exportgütermärkten freizuhalten.

Unsere Aufgabe ist es, hier in Europa die reibungslosen Abläufe, die diese Kriege zur Voraussetzung haben, so effektiv und umfassend wie möglich zu stören und zu behindern. Dafür bietet sich der Bereich der zivil-militärischen Zusammenarbeit an. Krieg ist ein Mordsgeschäft. Nicht nur für die Rüstungsindustrie und die privaten Söldnerfirmen, die Kriegseinsätze als Dienstleistung anbieten. Auch für den Logistiker DHL winken Riesengewinne auf einem exklusiven Marktsegment. Gleichzeitig ist die Infrastruktur von DHL für uns viel einfacher zugänglich, als die der Armee, von EADS oder Rheinmetall. Und die politische Vermittlung geht auch leichter. Die Post nutzen alle täglich, bei Heckler & Koch kauft niemand regelmäßig ein. Die Kampagne gegen das militärische Engagement der DHL greift exemplarisch eine Form der zivil-militärischen Zusammenarbeit konkret auf und an. Das finden wir gut und daher haben wir uns zu unserem eigenen Beitrag verleiten lassen. Neben der inhaltlichen Unterstützung der Kampagnenziele ist für uns auch wichtig, welche Rolle diese Initiative für linksradi-

kale politische Praxis spielt bzw. spielen kann. Wir sehen vor allem drei Pluspunkte:

1. Die Kampagne ist schillernd Militante Aktionen sind ein integraler Bestandteil der Kampagne, aber sie lässt sich darauf weder reduzieren noch festlegen. Gerade das Zusammenspiel von „legalen" und „illegalen", von öffentlichen und klandestinen Aktionsformen macht ihren Reiz und ihre Dynamik aus. Wir würden uns wünschen, dass die Erfahrungen, die hier gemacht werden linke und linksradikale Debatten um die Legitimität militanter Mittel positiv beeinflussen. Positiv heißt für uns: Einen breiten Konsens darüber zu verankern, dass innerhalb der klaren Grenzen, die das politische Ziel, emanzipative Entwicklungen und Veränderungen anzustoßen setzt, jede Aktionsform als legitim erkannt wird, die ihrem Zweck angemessen ist und deren Form den emanzipativen Inhalt nicht diskreditiert.

2. Die Kampagne ist keine Eintagsfliege Konnte mensch anfangs noch befürchten, dass die Kampagne vor allem dank der Einbettung in die Mobilisierung gegen den NATO-Gipfel in Straßburg so stark in Schwung kam, hat sich inzwischen eine schöne Beharrlichkeit gezeigt. Der Gipfel ist vorbei, die Aktionen gegen die DHL gehen weiter. Neben Öffentlichen Kundgebungen bei der DHL wurden Postzentren, Paketautomaten und Briefkästen olivgrün oder blutrot gefärbt und in mehreren Städten wurden zahlreiche Transportfahrzeuge des Kriegslogistikunternehmens unschädlich gemacht. Die Kampagne ist zu einem unübersehbaren Strang der antimilitaristischen Praxis in der Deutschland geworden. Und damit zu:

3. Die Kampagne hat Potential 2009 ist kein schlechtes Jahr für den Kampf gegen Krieg, Militarismus und Rüstungsgeschäfte. Wir haben den Eindruck, dass sich die Bemühungen verschiedener Zusammenhänge gelohnt haben, dieses Thema wieder für linksradikale Interventionen zu öffnen und anschlussfähig zu machen. Kapitalistisch-chauvinistische Interessenerzwingung mit der Waffe ist eine der Hauptstützen der Gesellschaftsordnung, die wir bekämpfen. Trotzdem war sie sehr lange nur wenig präsent in „unserer" Politik. Dank der Kontinuität von Mobilisierungen, wie der gegen die Sicherheitskonferenz in München, hat sich das in den letzten Jahren langsam aber deutlich geändert. An der Resonanz auf den DHL-Kampagnenaufruf, genau wie an der respektablen Zahl weiterer Interventionen im Bereich Militär und Rüstung zeigt sich, dass die Bedeutung des Krieg im Bewusstsein der radikalen Linken angekommen ist. Die Kampagne könnte derartige Praxis bündeln. Wir sprechen nicht dafür, andere Ansätze zugunsten der Auseinandersetzung mit DHL zu vernachlässigen. Wir meinen aber, dass der Bekanntheitsgrad, den dieser Zugang zum Thema zivilmilitärische Zusammenarbeit bereits erreicht hat, noch gesteigert werden kann und dass das Thema DHL plakativ genug ist, um für eine radikale Antikriegs- und Anitmilitarismusbewegung und ihre Inhalte zu werben.

Und wie sieht es mit der Resonanz im Konzern aus? Wir hoffen, dass sich über den Protest kritischer Post-Aktionäre gegen die aktive Kriegsbeteiligung des Konzerns hinaus auch die „interne" Kritik der Mitarbeiterinnen stärker entfaltet. Nach dem Verkauf der Finanzsparte Postbank und dem anhaltenden Rückgang des Briefgeschäfts gewinnt die Logistiktochter DHL an Bedeutung beim Mutterkonzern Deutsche Post AG. Mit der Zusammenführung beider Konzernteile unter dem Namen Deutsche Post DHL wir die zentrale Rolle der Logistikdienstleistungen in der Formulierung der kürzlich veröffentlichten „Unternehmensstrategie 2015" festgeschrieben. Wir wissen, dass die Botschaft der Kampagne bei den Verantwortlichen von Deutsche Post DHL angekommen ist und als relevanter Faktor auf der Kostenseite der Kalkulation erscheint Die Konzernleitung macht sich vor allem Gedanken um einen dauerhaften Imageschaden. Das sollten auch die Mitbewerber tun, denen gleiches blüht, falls DHL doch nicht den endgültigen Zuschlag als exklusiver Kriegslogistiker für die Bundeswehr bekommt.
Einstellung aller §129 Verfahren!
Schluss mit der Kriminalisierung von Antimilitaristlnnen!

Solidarische Grüße an Axel, Florian und Oliver!

Autonomer Antimilitaristischer Arbeitsausschuss / Abteilung Aufklärung (AAA/AA)

Bildmaterial wird mit freundlicher Genehmigung durch den Autonomen Antimilitaristischen Arbeitsausschuss / Abteilung Amateuraufnahmen (AAA/AA) nachgereicht.

4.+17. September 2009
Darmstadt
Farbe gegen Postfilialen

Auch in Darmstadt schürt sich die Wut auf das Geschäft mit dem Krieg. Im Zuge der Aktionsserie unter dem Motto "Kapitalismus Tötet" wurden ein Großteil der Post-Briefkästen in der Darmstädter Innenstadt und den umliegenden Vierteln oliv-grün besprüht und mit Aufklebern versehen. Die jüngsten Attacken richteten sich gegen die Darmstädter Hauptfilialen der Deutschen Postbank am Hauptbahnhof und am Luisenplatz. In der Nacht zum Freitag den 04. September wurden die Fassaden, die Fenster und Geldautomaten der Postbankfiliale am Luisenplatz mit Farbbomben eingedeckt, in der Nacht zum 17. September geschah das gleiche mit dem Objekt in der Poststraße am Hauptbahnhof.

10. September 2009
Plön
Glasbruch und Farbe gegen DHL

(...)Noch härter getroffen wurde Kriegslogist DHL (Deutsche Post Tochtergesellschaft). Hier ging eine Scheibe zu Bruch, ergänzt durch einen Farbanschlag. An dieser Stelle ist für morgen, den dezentralen Aktionstag auch eine Kundgebung angemeldet. Zum Abschluss gab es dann das im Vorfeld angekündigte „Begrüßungsfeuerwerk“ für die TeilnehmerInnen des Gipfels. Laut, grell und bunt wurde die Plöner Nacht in direkter Nähe zum Tagungsort durch Feuerwerkskörper und -batterien erhellt; in der ganzen Stadt war die Aktion zu sehen und hören. Kurz darauf düsten Bundespolizei und Bundeswehr (!) mit hohem Tempo in die Plöner Innenstadt.

11. September 2009
Plön
Kundgebung gegen Kriegslogistiker DHL

Am Freitag, den 11.9.09., fand die Kampagne "Welcome to Reality: Abolish Capitalism- Die Ideologiemaschinerie des Global Economic Symposium" mit dem "Dezentralen Aktionstag" ihren Abschluss.(...)Bis zum Beginn der zweiten angemeldeten Kundgebung gegen den Kriegslogisten DHL zerstreuten sich die Gruppen wieder, und mischten sich v.a. unter den politischen Kirchentag, was zu einigen interessanten Begegnungen und Diskussionen führte. Auf der Kundgebung wurden dann die Arbeitsmarkt- und Expansionspolitik der deutschen Post- einem Hauptsponsoren des Gipfels- und speziell die Profitschaffung durch die Beteiligung an Kriegen durch die Deutsche Post Tochter DHL thematisiert.

19. September 2009
Göttingen
antimilitaristische Radtour

Im Rahmen einer Fahrradtour wurden zivile Orte im Stadtgebiet inspiziert, an denen zivil-militärische Zusammenarbeit besonders auffällig ist. Die Stationen: Berufsbildenden Schule (BW-Rekrutierung), das Denkmal für die mordenden deutschen Kolonialtruppen in Deutsch-Südwestafrika, Kreisverwaltung (zivilmilitärisches Verbindungskommando), Lokalzeitung "Göttinger Tageblatt" (Akzeptanzbeschaffung), Mauritz&Grewe (BW-Werbepartner), Hauptpost (Kriegslogistiker DHL) und das Deutsche Zentrum für Luft und Raumfahrt (Wehrtechnikforschung)

13. Oktober 2009
Berlin
Post für die Post – Acht Filialen verschlossen

“In der Nacht zum Dienstag haben wir acht Filialen der Deutschen Post einen Besuch abgestattet. Wir haben die Schlösser der Eingangstüren zugeklebt und mehrere Plakate mit folgendem Inhalt hinterlassen: Organisieren! Sabotieren! Widerstand leisten! Um euch einen Moment Zeit zu geben, bevor ihr euch an euren Arbeitsplatz begebt, haben wir das Schloss der Eingangstür zugeklebt. Bitte nutzt diese Zeit und schenkt uns kurz eure Aufmerksamkeit.Vielleicht wißt ihr um die Brandanschläge und Sabotageakte, die in den letzten Monaten die Deutsche Post / DHL getroffen haben. Wenn nicht, hier eine kurze Auflistung einiger bekannt gewordener Aktionen: (…) Und warum wenden wir uns an euch? Weil wir hoffen, dass einige von euch - selbst wenn wir uns nicht in allen Punkten einig sein mögen - es auch scheiße finden, daß die Deutsche Post / DHL ihr Geld mit dem Leid anderer Menschen verdient“

16. Oktober 2009
Bremen
Einrichtungen von Post und DHL olivgrün

“Aus Anlass des bundesweiten Aktionstages zur Solidarität mit den Beschuldigten im Berliner MG-Prozess, die Kriegsfahrzeuge unbrauchbar machen wollten, haben wir das inkriminierte Thema - Widerstand gegen Krieg - aufgegriffen. Wir haben der Post und ihrer Tochter DHL (Deutsche Heeres Logistik) in der Nacht auf Freitag mehrere Bremer Briefkästen in

einem dezenten und viel besser passenderem Olivgrün angestrichen und eine Packstation verziert. Dass Post und DHL schon seit Jahren als internationale Transporteure von Kriegslogistik für Bundeswehr und US-Militär Geld verdienen, kann den Menschen jetzt auch optisch besser vermittelt werden. Für eine offensive Kampagne gegen das militärische Engagement von Post und DHL - Comprehensive Resistance! Solidarität mit Axel, Florian und Oliver!"

17. Oktober 2009
Erfurt
Aktion gegen DHL – Paketstationen

In der Nacht zum Samstag wurden in Erfurt DHL-Paketstationen angegriffen und beschädigt. Offenbar wurden an der Station Flyer, die die Aktion erklären sollen, zurückgelassen. Hintergrund sind demnach die Haftstrafen für drei angebliche Mitglieder der Militanten Gruppe (mg). (…) Auf dem hinterlassenem Flugblatt wird festgestellt: „Kriminell ist das System und nicht der Widerstand - Freiheit für Axel, Florian und Oliver!“

18. Oktober 2009
Erfurt
Totalschaden für Posttranspoter

(…) In der Nacht zu Sonntag standen dann zwei VW-Transporter der Post AG vor der Filiale Eislebener Straße in Flammen. Die Feuerwehr löschte aus 3 C-Rohren, mit 4000 Liter Wasser. Trotzdem zersprangen durch die Wärmeentwicklung in der Postfiliale Fenster, die mit Hartfaserplatten gesichert werden mussten. An den Fahrzeugen entstand Totalschaden. [Quelle: Thüringer Allgemeine | 19.10.2009]

27. Oktober 2009
Berlin
Müllcontainer und Postfahrzeuge geraten in Brand

Unbekannte Täter zündeten in der vergangenen Nacht und heute früh mehrere Mülltonnen in Kreuzberg an und beschädigten mehrere Fahrzeuge. Gegen 1 Uhr 10 brannte ein Müllcontainer in der Skalitzer Straße, welcher zwischen zwei „VW“ Transportern abgestellt war. Durch die Flammen gerieten insgesamt vier Fahrzeuge der Deutschen Post DHL in Brand.

1. November 2009
Berlin
DHL-LKW brennt

Diesmal erwischt es einen LKW der DHL in Französisch Buchholz im Bezirk Pankow.

8. November 2009
Berlin
Postbank demoliert

In der Nacht zum Sonntag 8. November wurde im Berliner Stadtteil Oberschöneweide (in Treptow) die Postbank beschädigt. In der Postbank in der Edisonstraße 63 wurde der Geldautomat sowie der Briefmarkenautomat zerstört.

22. November 2009
Bonn
Erstes Etappen-Ziel erreicht: DHL zieht Kriegslogistik-Bewerbung zurück

Das könnte einige AntimilitaristInnen jubeln lassen:
Das Milliardenprojekt zur Privatisierung von Bundeswehr-Lagern und -Transporten könnte kippen. Kurz vor Ablauf der (bereits um über ein Jahr verlängerten) Angebotsfrist am 30. November hat die Deutsche-Post-Tochter DHL einen Rückzieher gemacht. Nach Financial Times Deutschland vom 22.11.09 gab es in den DHL-Gremien kein grünes Licht für ein Angebot, weil die mit dem Auftrag verbundenen Risiken als zu groß galten. Die Konzernmutter Deutsche Post bestätigte die Informationen auf Anfrage. DHL habe dem Verteidigungsministerium mitgeteilt, dass die Post-Tochter kein Angebot für die Bundeswehrlogistik abgeben werde.

1. Dezember 2009
Magdeburg
Sämtliche DHL-Paketstationen außer Betrieb

Die DHL Paketstationen in Magdeburg wurden mit Sprüchen wie "Deutsche Heeres Logistik sabotieren!" versehen und durch zerstören der Displays effektiv kaputt gespielt. „DHL und Deutsche Post AG sind seit 2003 für das US-Militär im Irak und auch für die Bundeswehr in Afghanistan unterwegs. Sie transportieren Material, das für die imperialistische Kriegsführung notwendig ist, von Feldpost bis zu mörderischen Rüstungsgütern. DHL ist offizieller Partner der UN-Klimakonferenz COP15. Auf dieser soll vom 7. bis 18. Dezember in Kopenhagen eine neue Ära des grünen Kapitalismus eingeleitet werden. Gegen diese Klimakonferenz mobilisiert das linksradikale Bündnis NEVER TRUST A COP und ruft zu direkten Aktionen auf.

Reaktionen der Deutschen Post DHL auf die Kampagne

Angesprochen auf die Probleme, die der Konzern aktuell mit AntimilitaristInnen habe, reagierte Deutsche Post DHL Chef Appel in einem Interview im November 2009 trotzig: „Für uns ist die Bundeswehr ein Kunde wie jeder andere auch“. Wenige Tage später zieht die Post ihre Bewerbung für den Zehnjahresvertag mit der Bundeswehr zurück. Es ist nicht leicht, den Einfluss zu bemessen, den die zu diesem Zeitpunkt einjährige Kampagne mit ihren anhaltenden offensiven Aktionen gegen den Kriegslogistiker auf diese Entscheidung gehabt hat. Festzuhalten bleibt, dass der Rückzieher im Widerspruch zu der im März 2009 veröffentlichten „Unternehmensstrategie 2015“ steht, wonach der Logistikzweig im neu zusammen geführten Konzern Deutsche Post DHL gegenüber dem kränkelnden Briefgeschäft an Bedeutung gewinnen und ausgebaut werden sollte.

Fest steht auch, dass die Kampagne für die Deutsche Post DHL spürbar „ein großes Ärgernis“ ist. Weniger auf der unmittelbaren Sachschadensebene als vielmehr in der öffentlichen Verknüpfung der Logistik-Tochter DHL mit dem Krieg führenden „Kunden“ Bundeswehr – auch jenseits des ausstehenden Großauftrags.

Auf der rein technischen Ebene ist die bisherige Konzernreaktion auf die Kampagne hilfreich. Der Konzern hatte sich im Sommer 2009 dazu durchgerungen, sein Schweigen zu der nicht abreißenden Serie von Sabotage-Aktionen gegen Brief- und Paket-Stationen sowie angezündeten Post-Fahrzeugen zumindest gegenüber den MitarbeiterInnen zu brechen. In ihrer MitarbeiterInnen-Zeitung veröffentlichte die Konzernleitung Parkhinweise, wonach ein Mindestabstand von 1,5 Metern zwischen den Firmenfahrzeugen einzuhalten sei, damit die Anzahl der beschädigten/zerstörten Fahrzeuge durch Übertritt des Feuers bei Brandstifung möglichst gering gehalten werden kann. Ob das hilft, ist fraglich. Der Kampagne nützt es insoweit, als dass nun zumindest alle MitarbeiterInnen über die Aktivitäten gegen das militärische Engagement des Konzerns informiert sind.

Bildtext: *Zu dicht geparkt. So dürfen die Fahrzeuge nachts nicht stehen bleiben. Warnhinweise der Deutschen Post DHL im Sommer 2009 erläutern warum ein Mindestabstand von 1,5 Metern einzuhalten ist.*

Bildtext: *vorbildlich geparkt – hier soll nichts mehr anbrennen können*

Obwohl der Konzern vorgibt, nun ausreichende Vorkehrungen bei der Umzäunung und Absicherung der Liegenschaften getroffen zu haben, brennen weiterhin Fahrzeuge des Kriegslogistikers ab und weiterhin wechseln Brief- und Paketboxen ihre Farbe von gelb nach olivgrün. Selbstverständlich lassen sich weder sämtliche Verteilzentren, alle 14.000 Postfilialen, sowie 2500 Paketstationen und 1000 Paketboxen bewachen – das weiß auch die Post bei der Ankündigung ihres „flexiblen Sicherheitskonzepts“ in Reaktion auf die Kampagne. Genau darin sehen viele AktivistInnen der Kampagne die empfindliche Schwäche eines „zivilen“ Großkonzerns auf militärischen Abwegen.

Erstes Etappen-Ziel erreicht - DHL zieht Kriegslogistik-Bewerbung zurück

Das Milliardenprojekt zur Privatisierung von Bundeswehr-Lagern und -Transporten könnte kippen. Kurz vor Ablauf der (bereits um über ein Jahr verlängerten) Angebotsfrist am 30. November 2009 hat die Deutsche-Post-Tochter DHL als chancenreichster Bewerber einen Rückzieher gemacht. So berichtete die Financial Times Deutschland am 22.11.09, "DHL habe dem Verteidigungsministerium mitgeteilt,

dass die Post-Tochter kein Angebot für die Bundeswehrlogistik abgeben werde. Die Konzernmutter Deutsche Post bestätigte die Informationen auf Anfrage. „Die finanziellen Rahmenbedingungen seien nicht interessant genug." Nach Financial Times Deutschland -Informationen gab es in den DHL-Gremien kein grünes Licht für ein Angebot, *„weil die mit dem Auftrag verbundenen Risiken als zu groß galten“*.

Es ist sicherlich richtig, dass die Post-Sparte für Kontraktlogistik stark von der Krise gebeutelt ist. So ist dieses Geschäftsfeld im dritten Quartal 2009 tief in die roten Zahlen gerutscht. Der operative Verlust von 87 Mio Euro ging nicht zuletzt auf die Insolvenz des Handelskonzerns Arcandor (Karstadt/Quelle) zurück, die allein Aufwendungen in Höhe von 141 Mio Euro verursachte. Daher kann es sein, dass die Deutsche Post DHL in dieser Lage neben des sich verfestigenden Image-Problems als Kriegslogistiker u.a. deshalb keine weiteren Unsicherheiten mit einem langfristigen Bundeswehr-Vertrag eingehen will.

Damit bleiben derzeit nur noch zwei Bewerber um den Zehnjahresvertrag:
Ein Gemeinschaftsunternehmen aus dem Luftfahrt- und Rüstungskonzern *EADS und dem Bremer Logistikunternehmen Hellmann* sowie die *Bahn-Tochter Schenker in Kooperation mit dem Rüstungsspezialunternehmen ESG*. Auch diese Unternehmen leiden unter der Krisen-Flaute, dennoch haben beide Bewerber ihr Interesse an dem Milliardengeschäft erneut bekräftigt und ihre Angebote beim Bundesverteidigungsministerium eingereicht. Immerhin gilt das Militärgeschäft als eine der wenigen Branchen, die trotz Krise boomen.

Dem Zeitplan zufolge soll im Frühjahr 2010 feststehen, wer künftig 16 Materiallager mit rund 2000 zivilen Bundeswehr-Angestellten betreibt. Die Privatisierung der Bundeswehrlogistik soll zum 1. Juli 2010 erfolgen. Weil das Milliarden-Projekt den Bundestag passieren muss und standortpolitisch umstritten ist, könnte es aber noch scheitern oder sich erneut verzögern. Bereits im Frühsommer 2009 erreichte uns die Nachricht, dass in der damaligen Regierungskoalition heftig gestritten wird, ob das vom Verteidigungsministerium projektierte Privatisierungsvorhaben überhaupt verfassungskonform ist.

Branchenexperten können sich vorstellen, dass die Bundesregierung das Angebot noch einmal verändert/ nachbessert und die Ausschreibungsfrist wie zuvor schon noch einmal verlängert - „dann würde es sich Appel wohl noch einmal überlegen“ analysiert die Sueddeutsche am 23.11.09.

Das heißt, obwohl wir den derzeitigen Rückzieher der DHL in dieser Bewerbung und die damit verbundene Irritation beim Privatisierungsprojekt der Bundeswehr-Logistik ausdrücklich begrüßen, sollte dies nur als erfolgreich erreichtes Etappenziel gefeiert werden. Dieser Rückzieher darf weder leichtfertig als definitiv gewertet werden noch darf das militärische Engagement der Deutschen Post DHL jenseits dieses Vertrags vernachlässigt werden. Weiterer Druck scheint somit dringend notwendig.

Drei gute Gründe, die Deutsche Post DHL weiter zu behelligen

(1) Die Deutsche Post DHL ist weiterhin und in wachsendem Umfang für die NATO in Afghanistan und im Irak „im Einsatz“. Zu diesem Zweck schreitet der Ausbau (auch in der aktuellen Krisenzeit) des Kriegslogistik-Drehkreuzes am Flughafen Leipzig/Halle ungebremst voran.

(2) Die Deutsche Post DHL ist weiterhin als vertragsmäßiger Logistiker der Bundeswehr weltweit für den Transport leichter militärischer Ausrüstung bis 50kg und für die Feldpost zuständig.

(3) Die Deutsche Post DHL betreibt weiterhin den Großkunden-Logistikzweig *„Military Affairs Bw/NATO“*. Dessen Konzernrepräsentant und Leitender Postdirektor Assessor jur. Udo Volker Eschenbach (Reserveoffizier und Präsidiumsmitglied der Deutsche Gesellschaft für Wehrtechnik) arbeitet eng mit dem Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverteidigungsministerium Thomas Kossendey an einer Ausweitung der zivil-militärischen Zusammenarbeit.

Zwischenbewertung der Kampagne

Der Rückzieher der Deutschen Post DHL aus der Bewerbung um den 10-Jahres-Vertrag mit der Bundeswehr ist ein guter Zeitpunkt für eine Zwischenbewertung der Kampagne Comprehensive Resistance.

Es ist gelungen, die so genannte zivilmilitärische Zusammenarbeit (ZMZ) exemplarisch (be-)greifbar und angreifbar zu machen. Das militärische Engagement der Deutschen Post DHL hat aufgrund der bisherigen, zum Teil sehr heftigen Angriffe gegen den Konzern im Rahmen dieser Kampagne eine breite Öffentlichkeit erreicht. Wurde jahrelang jegliche Öffentlichkeit über die aktive Kriegsunterstützung des Konzerns aktiv unterdrückt, so steht das Kürzel DHL mittlerweile in weiten Kreisen für „Deutsche Heeres Logistik“ - begünstigt durch den Umstand, dass kaum jemand die tatsächliche Herleitung des Firmenkürzels über die Nachnamen der ursprünglichen Unternehmensgründer Dalsey, Hillblom und Lynn kennt.

Die Medien beziehen sich seit der zweiten Jahreshälfte 2009 in der Berichterstattung direkt auf die Kampagnenziele, ordneten die Geschehnisse selbständig in den Kampagnenkontext ein und veröffentlichten zur Dokumentation der Kontinuität der Kampagne eine Chronologie der Aktionen gegen die Deutsche Post DHL – obwohl die Polizei bemüht ist, zahlreiche Aktionen als wenig zielgerichtete „Angriffe auf ein Logistikunternehmen“ zu diffamieren. So führt beispielsweise der Generalanzeiger in Bonn (Firmensitz der Deutschen Post DHL) am 20.11.2009 nach allgemein verständlichem Titel: "Antimilitaristen" zünden bundesweit DHL-Fahrzeuge an. Brandanschläge machen Post zu schaffen - Hintergrund ist das Engagement der Bonner in Afghanistan detailliert aus, was Kriegsgegner mit ihren Aktionen gegen welche Form der Kriegsbeteiligung des Konzerns bezwecken wollen.

In einer Aktions-Erklärung aus Lüneburg (siehe Kampagnen-Chronik) heißt es zur „Beharrlichkeit“ der Kampagne: „Konnte mensch anfangs noch befürchten, dass die Kampagne vor allem dank der Einbettung in die Mobilisierung gegen den NATO-Gipfel in Straßburg so stark in Schwung kam, hat sich inzwischen eine schöne Beharrlichkeit gezeigt. Der Gipfel ist vorbei, die Aktionen gegen die DHL gehen weiter. Neben Öffentlichen Kundgebungen bei der DHL wurden Postzentren, Paketautomaten und Briefkästen olivgrün oder blutrot gefärbt und in mehreren Städten wurden zahlreiche Transportfahrzeuge des Kriegslogistikunternehmens unschädlich gemacht. Die Kampagne ist zu einem unübersehbaren Strang der antimilitaristischen Praxis in der Deutschland geworden.“

Die außergewöhnliche Qualität der Kampagne liegt unserer Meinung nach im hohen Verbreitungsgrad, mit dem sich antimilitaristisch Aktive an den unterschiedlichsten Orten in Deutschland beteiligen. Wir halten den klaren, militanten Standpunkt, den die Kampagne einnimmt angesichts der starken Ausweitung von zivil-militärischer Zusammenarbeit bis hin zur Privatisierung von Kriegsführung für absolut notwendig. Wir regen an, die exemplarische Kritik an der Deutschen Post DHL (und anderen KriegsunterstützerInnen) noch breiter in die Öffentlichkeit zu tragen und die gute Vermittelbarkeit und Wiedererkennbarkeit antimilitaristischer Positionen am Beispiel der Deutschen Post DHL weiter zu nutzen.

Auftakt für die zweite Etappe
- Die Jahres-Hauptversammlung am 28. April 2010

Die am 28. April 2010 in Frankfurt am Main stattfindende Jahreshauptversammlung des Konzerns halten wir daher für passend, um die zweite Etappe gegen die Deutsche Post DHL einzuleiten. Einer breiten Öffentlichkeit, der Konzernleitung und den Aktionären können wir deutlich zeigen, was wir von der aktiven Mitverantwortung des Konzerns an den Kriegen in Afghanistan und im Irak und von ihrer Rolle als Akzeptanzbeschaffer für das Militär und die fortschreitende Militarisierung halten.

Kaum ein Ort könnte geeigneter sein für den lautstarken Auftakt einer breiten Imagebeschädigung. Die Chancen stehen gut, den angeschlagenen Ruf des weltweit größten Logistikunternehmens durch den Dreck der NATO-Schützengräben in Afghanistan zu ziehen! Dazu braucht es eine noch größere Sichtbarkeit und öffentliche Anknüpfbarkeit der Proteste. Wir rufen daher auf, den Start der zweiten Etappe am 28. April mit vielen Aktionen gegen die Deutsche Heeres Logistik DHL eindeutig zu markieren.

Bildtext: In der Jahrhunderthalle in Frankfurt am Main findet am 28. April 2010 die Jahreshauptversammlung der Deutschen Post DHL statt.

Die aktuellen Bewerber um den Bundeswehr-Auftrag

Wir stellen nun die derzeit noch zwei verbliebenen Bewerber um den zuvor beschriebenen Zehnjahresvertrag mit der Bundeswehr vor.

(1) Ein Gemeinschaftsunternehmen aus dem Luftfahrt- und Rüstungskonzern EADS und dem Logistikunternehmen Hellmann sowie **(2) die Bahn-Tochter Schenker in Kooperation mit dem Rüstungsspezialunternehmen ESG.**

Das Bündnis EADS-Hellmann vereint Kenntnisse aus der Rüstung und aus der Logistik. Hellmann gehört mit 2,87 Mrd. Euro Umsatz und 8900 Beschäftigten (2008) zu den zwanzig weltgrößten Logistikkonzernen. Das Unternehmen ist bereits seit 2002 Gesellschafter in einem Privatisierungsbündnis für Bundeswehr-Bekleidung.

Die **Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG** ist ein weltweit operierendes Logistik-Unternehmen mit Sitz in der Elbestraße 1 in 49090 Osnabrück. Bis 1999 hieß das Unternehmen Gebr. Hellmann. Gegründet wurde Hellmann im Jahr 1871 von Carl Heinrich Hellmann als ein Ein-Mann-Fuhrwerkbetrieb. Heute leiten dessen Urenkel Klaus Hellmann und Jost Hellmann in der vierten Generation das Familienunternehmen. Hellmann beschäftigt heute über 8900 Mitarbeiter in 210 Niederlassungen in mehr als 45 Ländern; werden die Partner von Hellmann miteingeschlossen ergeben sich 16.500 Mitarbeiter in 443 Niederlassungen in 157 Ländern. Im Jahr 2006/2007 wurde Hellmann zum "Best Global Logistics Provider" ernannt; im Jahr 2008 hat das Unternehmen einen Umsatz von 2,87 Milliarden Euro gemacht und zählt zu den 20 größten Logistik-Unternehmen weltweit. Nach eigenen Angaben besitzt Hellmann weltweit 5000 LKW sowie Kooperationen mit 50 Schifffahrtsgesellschaften und 55 Airlines. Hellmann arbeitet neben dem weltweiten Transportgeschäft mit Luftfracht, Seefracht, Luftseefracht, Straßenfracht und Zollabwicklung auch im Bereich Kurier- und Expressdienste, Consulting, IT-Dienstleistungen und Spezialdienste wie zum Beispiel Krankenhauslogistik, Modelogistik oder Bundeswehrbekleidung. Hellmann führt auch Geschäfte in Afghanistan, Irak und anderen Krisen- und Kriegsgebieten.

Die Führungsebene von Hellmann ist aufgeteilt in ein Main Board, ein European Board und ein International Executive Board. Das Main Board besteht aus Mark Hellmann, Jost Hellmann, Klaus Hellmann, Manfred Fischer und Karl Engelhard. Das European Board besteht aus Karl Engelhard, Manfred Fischer, Hartmut Krehenbrink, Stefan Wimmer, Jürgen Burger, Felix Scherberich, Jost Hellmann und Klaus Hellmann. Im International Executive Board befinden sich Jens Tarnowski, Mark Hellmann, Klaus Hellmann, Manfred Fischer, James Gootee, Jost Hellmann, Roger Häussler. Die Brüder Klaus und Jost Hellmann sollen laut Manager-Magazin ein Privatvermögen von 1,15 Milliarden Euro besitzen.

Hellmann gibt sich als verantwortungsvolles, umweltbewusstes und soziales Unternehmen, das nachhaltig wirtschaftet und den CO2-Fußabdruck möglichst klein halten möchte. Der in den Jahren 2007 und 2008 erschienene "Nachhaltigkeitsreport" der Firma vermittelt ein Bild eines sauberen, umweltbewussten Unternehmen, das sich unter anderem sozial an Osnabrücker Schulen engagiert und sich das Motto „Verantwortung für die Zukunft – Im Mittelpunkt steht der Mensch" auf die Fahnen geschrieben hat. Hellmann nutzt verschiedene Public-Private-Partnerships mit Schulen und Gemeinden - besonders in der Stadt - Osnabrück um ein soziales und umweltfreundliches Image zu bewahren.

Neben dem Hauptsitz in Osnabrück, großen Niederlassungen in Bremen, Hannover und Hamburg, finden sich in vielen deutschen Städten kleinere Niederlassungen von Hellmann.

In den Geschäftsbereich Spezialdienste von Hellmann gehört auch die Krankenhauslogistik. Diese schließt Botendienste, Wirtschafttransporte und Patiententransporte mit ein und zielt auf die "laufende Optimierung sämtlicher Personen- und Güterströme" ab. So zum Beispiel mit der Klinik-Logistik Hamburg-Eppendorf GmbH, der Charite CFM Facility Management GmbH in Berlin oder der vdh Health Care Services, ein Partnerunternehmen von Vamed, Dussmann und Hellmann.

Hellmann macht mindestens seit dem Jahr 2001 Geschäfte mit der Bundeswehr. Damals erhielt Hellmann zusammen mit der Unternehmensberatung Mummert + Partner unter der Bezeichnung "Pilotprojekt 9.2" den Auftrag zur Schaffung eines Verkehrs- und Transportverbundes der Bundeswehr. Das Projekt wurde nach zweijähriger Laufzeit im Jahr 2003 abgeschlossen.

Im Jahr 2002 gründete Hellmann Worldwide Logistics GmbH zusammen mit dem Arbeitsbekleidungshersteller Lion Apparel Deutschland GmbH die LH Bekleidungsgesellschaft mbh (LHB). An ihr halten die Lion Apparel Deutschland GmbH und Hellmann gleich große Anteile. Ziel der LH Bekleidungsgesellschaft war es zusammen mit der Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb mbH (Gebb) die LH Bundeswehr Bekleidungsgesellschaft mbh (LHBW) als Public Private Partnership zu gründen. Die Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb mbH (Gebb) gehört zu 100% dem Bund und wurde im Jahr 2000 vom damaligen Verteidigungsminister Rudolf Scharping zur Privatisierung von zivilen Teilen der Bundeswehr gegründen. Sie verwaltet für die Armee unter anderem die Liegenschaften, betreibt das Flottenmanagement sowie die Bekleidungswirtschaft, berät in IT-Fragen und stellt somit quasi den betriebswirtschaftlichen Arm der Bundeswehr dar. So gründete die Gebb auch im Jahr 2002 gemeinsam mit der Deutschen Bahn die BWFuhrparkservice GmbH, welche den gesamten zivilen Fuhrpark der Bundeswehr verwaltet. Die LH Bundeswehr Bekleidungsgesellschaft mbh (LHBW) gehört zu 25,1% der Gebb und zu 74,9% der LH Bekleidungsgesellschaft (Lion Apparel und Hellmann). Nach eigenen Angaben versorgt LHBW "250.000 Soldaten und 100.000 zivile Mitarbeiter mit Bekleidung und persönlicher Ausrüstung sowie mit Schutz- und Dienstbekleidung" und beschäftigt über 3000 Mitarbeiter. Sie übernahm von der Bundeswehr 21 Bekleidungszentren, 171 Beklei-

dungskammern 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. Das Vertragsvolumen beträgt ca. 1,7 Mrd. Euro bis zum Jahr 2014. Die LH Bundeswehr Bekleidungsgesellschaft hat eine 100% Tochtergesellschaft gegründet die LH Dienstbekleidungs GmbH (LHD), welche Drittgeschäfte außerhalb der Bundeswehr akquirieren soll. Die LH Dienstbekleidungs GmbH (LHD) rüstet nach eigenen Angaben auch Teile der Bundespolizei und der US Army aus.

Hellmann unterstützt schon jetzt nicht nur durch Ausrüsten und Bekleiden von Bundeswehr, Bundespolizei und US Army mittels ihrer Tochtergesellschaften LH Bundeswehr Bekleidungsgesellschaft (LHBW) und LH Dienstbekleidungsgesellschaft (LHD) das Führen von Kriegen, sondern tritt auch regelmäßig beratend in kriegsvorbereitenden Konferenzen von Militär und Wirtschaft auf. So sprach zum Beispiel Matthias Magnor, Gesamtleiter European Logistics Concept von Hellmann Worldwide Logistics am 13. Januar 2010 in Mainz vor 60 Vertretern aus Militär, Politik und Wirtschaft beim Auftakt für einen Sicherheitspolitischen Dialog der Deutschen Gesellschaft für Wehrtechnik e.V. (DWT) zum Thema "Streitkräftelogistik im Wandel der Zeit". Ein paar Monate davor sprach Karl Engelhard, Generalbevollmächtigter von Hellmann, auf dem Verteidigungslogistik-Forum im Rahmen der 6. Handelsblatt Konferenz zu Sicherheitspolitik und Verteidigungsindustrie am 15. und 16. September 2009 in Berlin.

Ein weiterer Bewerber ist das Tochterunternehmen der **Bahn DB Schenker**, ein bereits weltweit agierendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen. Neben DB Bahn und DB Netze ist die 2002 als Tochterunternehmen hinzugewonnen DB Schenker eine dritte Säule im Geschäftsbereich der Deutschen Bahn AG. Über 91.000 MitarbeiterInnen wickelten an ca. 2000 Standorten in rund 130 Ländern die Transport- und Logistikaktivitäten der DB mit einem Umsatzvolumen von 19 Mrd. Euro (2008) ab. Die Tätigkeitsschwerpunkte von DB Schenker untergliedern sich in: DB Schenker Rail mit dem Bereich Schienenverkehr und DB Schenker Logistic mit den Bereichen Landverkehr, Luft- und Seefracht sowie Kontraktlogistik (alle Leistungen aus einer Hand).

Als Kontaktadresse und Ansprechpartner gelten u.a. folgende:

DB Schenker Rail Dtl. AG, Kundenservicezentrum, Masurenallee 33, 47055 Duisburg.

DB Schenker AG Logistic + Forwarding, Langer Kornweg 34a, 65451 Kelsterbach.

Land Transport: Gabriele Matthes (Sicherheit) Alfredstr 81, 45130 Essen.
Berivan Illhan (Spezialdienstlseitungen), Alfredstr 81, 45130 Essen.
Thomas Endres (Customer – Enterprise Integration), Alfredstr. 150-154, Essen.
Außerdem als Leiter für Kommunikation, Transport u. Logistik/ International' Bernd Weitzer, Leipziger Platz 9, 10117 Berlin.
Das Gütervolumen steigt stetig an und immer mehr Leistungen werden outgesourct. Als profitorientnerte Aktiengesellschaft bietet DB Schenker weitere Dienstleistungen an. Neben Transport bietet Schenker auch Zusatzleistungen wie Lagerung und Transportüberwachung an, sowie die Organisation und Durchführung von Großevents wie Olympiaden und Messen, aber auch individuelle Umzüge ins Ausland. Der Schritt ins profitable Geschäftsfeld der zivil-militärischen Zusammenarbeit wurde bereits gemacht. Die DB ist zu 24,9% als Gesellschafter an der BW Furhpark GmbH beteiligt, ein Unternehmen, das als Mobilitätsdienstleister der Bundeswehr sowie für Armeen anderer Staaten tätig ist. Das Unternehmen wurde 2002 von der Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb (g.e.b.b.) eine 100% Firma des Kriegsministeriums gegründet. Als Erweiterung ihrer Dienstleistungen bietet die BW Fuhrpark GmbH auch ein zivil nutzbares Carsharing-Projekt an. Dieses Carsharing-Modell ist mit über 3.000 Fahrzeugen und Stellplätzen in verschiedenen Städten im öffentlichen Raum präsent.