

AFFÄREN

Ausgezeichnete Verbindungen

Die Staatsanwaltschaft Düsseldorf ermittelt wegen eines Waffen- geschäfts mit Südafrika gegen ein deutsches Schiffbaukonsortium.

Es geht möglicherweise um 30 Millionen Mark Schmiergeld.

Als das Geschäft unter Dach und Fach war, gab die Hamburger Werft Blohm + Voss eine Pressemitteilung heraus: „Dies ist einer der ganz großen internationalen Erfolge für den deutschen Marineschiffbau.“

An diesem Tag, dem 3. Dezember 1999, hatte die Regierung Südafrikas den Vertrag über den Kauf von vier Korvetten, also mittelgroßen Kriegsschiffen, unterzeichnet. Für rund 700 Millionen Mark sollte das europäisch-südafrikanische Korvettenkonsortium ESACC, dem auf deutscher Seite neben Blohm + Voss auch Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW) und

während der wir ausgezeichnete Verbindungen zur südafrikanischen Industrie sowie den zuständigen Regierungsstellen geknüpft haben.“

Möglich ist aber, dass nicht nur jene „ausgezeichneten Verbindungen“ zu dem Erfolg beitrugen, sondern auch sehr viel Geld. Denn Düsseldorfer Staatsanwälte hegen den Verdacht, dass allein bei dem Korvetten- geschäft über 30 Millionen Mark Schmiergel- der Richtung Südafrika geflossen sein könnten. Schon seit längerem ermittelten sie verdeckt wegen des Verdachts der Steuerhin- terziehung und Bestechung.

ThyssenKrupp ist überzeugt davon, dass



Südafrikanische MEKO-Korvette: „Das Rennen ist immer noch offen“

Thyssen Rhein Stahl Technik angehören, vier Schiffe des Typs MEKO A 200 an die südafrikanische Marine liefern.

Nicht genug: Am selben Tag orderte der afrikanische Staat auch noch drei U-Boote beim deutschen GSC-Konsortium von HDW, der Thyssen-Tochter Nordseewerke und MAN Ferrostaal – Auftragswert: rund 1,6 Milliarden Mark.

Jahrelang hatten europäische Anbieter um den Auftrag gebuhlt, die Staats- und Regierungschefs aus Großbritannien, Frankreich und Spanien sich für ihre Firmen in Südafrika stark gemacht. Bereits im März 1995 hatte der damalige Kanzler Helmut Kohl in einem Brief Südafrikas Präsidenten Nelson Mandela gebeten, das deutsche Angebot „ernsthafte zu prüfen“.

Kein Wunder also, dass Blohm + Voss den Vertragsabschluss und sich selbst feierte: „Für uns ist das der Höhepunkt nach einer fünfjährigen Verhandlungsphase,

sich „der Verdacht unzulässiger Provi- sionszahlungen im Laufe der weiteren Er- mittlungen nicht bestätigen wird“.

Am 19. Juni durchsuchten Fahnder in einer konzertierten Aktion die Firmen- zentralen von Blohm + Voss in Hamburg, HDW in Kiel, Thyssen Rhein Stahl Technik und einer dort ansässigen Projektmanage- mentgesellschaft in Düsseldorf. Kistenweise schleppten sie Akten davon, die derzeit von Wirtschaftsstaatsanwälten, Spezialis- ten des nordrhein-westfälischen Landes- kriminalamts und dem Düsseldorfer Fis- kus ausgewertet werden. MAN Ferrostaal bestätigt, dass die Ermittler in Essen Un- terlagen eingesehen hätten „im Zusam- menhang mit Ermittlungen gegen ein an- deres Unternehmen“.

Das Rüstungsgeschäft mit Südafrika ist erst der Anfang, es könnte sich zu einer der größten Affären der vergangenen Jah- re ausweiten, mit möglichen innen- und



Howaldtswerke in Kiel: Ein Verkaufserfolg

außenpolitischen Weiterungen, die derzeit nicht absehbar sind. Und es könnte viel- leicht ein Rätsel der jüngsten deutschen Polit-Geschichte lösen – nämlich die Frage, was hinter den mysteriösen Geldzahlun- gen in Millionenhöhe steckt, die der 2003 zu Tode gekommene FDP-Grande Jürgen Möllemann zwischen 1995 und 1999 aus Liechtenstein und Monaco erhielt.

Die Ermittler wissen, dass bei dem Ver- kauf der Korvetten sogenannte NA geflos- sen sind: Unter diesem Kürzel („Nützliche Aufwendungen“) wurden Bestechungs- zahlungen deutscher Firmen im Ausland beim Finanzamt abgesetzt, bis diese Praxis im Februar 1999 auch nach deutschem Recht strafbar wurde. Doch sie wissen noch nicht genau, wer sie veranlasste.

Der genaue Ausgangspunkt der Ermitt- lungen lässt sich nicht ausmachen. Denn sie fußen nicht auf einem einzigen Ver- dacht, sondern auf verschiedenen Vor- gängen, die sich unabhängig voneinander und über Jahre verstreut ereigneten. Es ist noch ein kompliziertes Puzzle, das von den Spätfolgen der Panzeraffäre der Re- gierung Kohl über die Ermittlungen gegen Möllemann bis hin zu einem Prozess in Frankreich reicht, bei dem es um anrüchi- ge Spielertransfers für den Erstligaclub Olympique Marseille ging.

Bei dem Verkauf von „Fuchs“-Spür- panzern nach Saudi-Arabien 1991 hatte Thyssen 220 Millionen Mark an Provisio- nen beziehungsweise „nützlichen Auf- wendungen“ steuerlich geltend gemacht, ein Teil des Geldes war über eine pana- mäische Briefkastenfirma geflossen, die Ermittler einem Geschäftspartner von

BLOHM + VOSS / PICTURE-ALLIANCE / DPA



INSA KORTH / DDP

dank geschickter Verhandlungen oder aufgrund von Bestechung?

Möller zurechnen – dem Düsseldorfer Kaufmann Rolf Wegener.

Als die Geschichte um die Jahrtausendwende hochkochte, überprüften Steuerfahnder auch andere Thyssen-Geschäfte. Dabei sollen sie festgestellt haben, dass der Konzern auch beim Korvettengeschäft solche Zahlungen in die Bilanz eingestellt hatte. Bereits im Jahr 2001 hatte die Staatsanwaltschaft Düsseldorf ein Schreiben aus Südafrika erhalten, das den bislang unbewiesenen Vorwurf enthielt, ein südafrikanischer Spitzenpolitiker habe 1999 für seine Hilfe bei dem Geschäft einen hohen Millionenbetrag über die Schweiz erhalten.

Bei den Ermittlungen in einem Insolvenzbetrug, der nichts mit dem Rüstungsgeschäft zu tun hat, sollen Fahnder zudem zufällig über Hinweise auf merkwürdige Zahlungen von Thyssen gestolpert sein.

Schließlich klärte ein Rechtshilfersuchen aus Monaco vom Juni 2005 die Ermittler darüber auf, dass im Zwergstaat gegen Wegener wegen des Verdachts der Geldwäsche ermittelt werde.

Nicht nur das: Es sei festgestellt worden, dass Wegener sowohl von Thyssen als auch von Ferrostaal jeweils eine knappe Million erhalten habe. Wegeners Einlassung: Er sei schließlich „Exportberater“ für Thyssen gewesen, und „Möller habe für ihn als Berater gearbeitet“.

Das Wissen um die Transfers stammt ganz offenbar aus Dokumenten, die im Zuge der Fußballaffäre sichergestellt wurden. Wegeners Kölner Anwalt Christian Richter sagt, sein Mandant habe entschieden, „sich nicht dazu zu äußern“ – zumal das Verhältnis von Möller zu ihm im-



MARTIN ATHENSTADT / PICTURE ALLIANCE / DPA

Politiker Mandela, Kohl (1995 in Kapstadt)
Angebot ernsthaft prüfen

mer mystifiziert werde.

Die Geschichte des Korvettengeschäfts beginnt im April 1994 mit dem Sieg Nelson Mandelas und dem Ende der Apartheid. Obwohl es dem Land nach Jahren des Embargos an allem mangelte, setzten sich die Militärs damals mit ihrem Wunsch durch, der maroden Marine vier Korvetten zu beschaffen – zum Schutz der über 2800 Kilometer langen Küste.

Zu den Bewerbern um den Auftrag gehörte auch das deutsche Konsortium, doch schon Ende Dezember 1994 schien es aus dem Rennen. Damals verkündeten die Südafrikaner, die Liste der Lieferländer sei von fünf auf zwei – Großbritannien und Spanien – gekürzt worden.

Die Entscheidung hatte keine vier Wochen Bestand. Bei seiner Deutschlandreise im Januar 1995 bekräftigte überraschend der damalige Stellvertreter Mandelas und

heutige Präsident Thabo Mbeki Außenminister Klaus Kinkel und den Mitgliedern des deutschen Konsortiums gegenüber: „Das Rennen ist immer noch offen.“

Bis die Deutschen ihre zweite Chance bekamen, dauerte es noch zwei Jahre. Statt vier Korvetten zu bestellen, beschloss die südafrikanische Regierung nun, ihre kompletten Streitkräfte mit neuen U-Booten, Helikoptern und Flugzeugen auszustatten, aufgeteilt in fünf Lose. In einem aufwendigen Verfahren wurden nun vor allem europäische Firmen aufgefordert, ihr Angebot abzugeben.

Der eigenen Bevölkerung machte der klamme Staat das Vorhaben mit dem Versprechen schmackhaft, jeder Lieferant müsse im Gegenzug südafrikanische Firmen an der Produktion beteiligen und in dem Land investieren. Am Ende stand 1999 ein ökonomisches Wunderwerk: Für zehn Milliarden Mark kaufte Südafrika in Europa Waffen ein, als Gegenleistung hatten die Firmen Investitionen im Wert von 30 Milliarden Mark versprochen.

Zwar ist von den Gegengeschäften bis heute wenig realisiert, dafür versinkt das Rüstungsgeschäft seit Jahren in einem Sumpf von Korruption. Im Mittelpunkt steht der südafrikanische Partner des ESACC-Konsortiums Africa Defence Systems (ADS), das dem französischen Rüstungskonzern Thales und einer südafrikanischen Firmengruppe mit engen Beziehungen in die Politik gehört. Im vergangenen Jahr wurde ADS-Chef Schabir Shaik – dessen Bruder der Chefeinkäufer der südafrikanischen Armee bei dem Geschäft war – zu 15 Jahren Haft wegen Bestechung und anderer Delikte verurteilt, er ging in Revision.

Das Geschäft mit den Schiffen wirft weitere Fragen auf. Bereits 2001 kam ein gemeinsamer Untersuchungsbericht der Antikorruptionsbehörde, des Rechnungshofs und der Generalstaatsanwaltschaft in Südafrika zu dem Ergebnis, dass das deutsche Schiffskonsortium nicht einmal die erste Auswahlrunde im Bietervergleich hätte überleben dürfen. Gleich mehrere Vorgaben hatten die Deutschen nicht erfüllt – und doch erhielten sie am Ende den Auftrag.

Warum also doch Deutschland? Spielten die 30 Millionen eine Rolle?

In Südafrika sind die Ermittlungen längst noch nicht am Ende. In diesem Monat muss sich der bislang höchstrangige Politiker vor Gericht verantworten – Jacob Zuma, bis vor einem Jahr noch stellvertretender Staatspräsident. Die Staatsanwälte werfen ihm unter anderem Bestechlichkeit vor: Er soll die Ermittlungen bei den Rüstungsgeschäften behindert haben – für 1,2 Millionen Rand.

GEORG BÖNISCH,
MARKUS DETTMER