

er folgende Brief von Franz Josef Strauß vom 31.7.1984 wurde im Bundeskanzleramt vernichtet. Durch Zufall tauchte nach dem Regierungswechsel in Schleswig-Holstein 1988 eine Kopie auf, die in der Kieler Staatskanzlei falsch abgelegt worden war. 1987 hatte Kohl vor dem Ausschluß hauptsächlich, erst im Sommer 1985 von dem Vertragsschluß informiert worden zu sein. (Abgedr. in BT-Drs. 11/8109, S. 57f)

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler!

Lieber Helmut Kohl!
Wir haben uns mehrmals über Aufträge aus Südafrika unterhalten. Ich habe das letzte Mal bei unserem gemeinsamen Spaziergang (am 24. Juli, d. Verf.) darauf hingewiesen, daß der Vertrag über Software in der Höhe von etwa 116 Millionen DM zwischen dem südafrikanischen Partner und IKL/HDW mit der Klausel abgeschlossen worden ist, daß er nur wirksam wird, wenn bis 15. August der Sicherheitsrat die Genehmigung erteilt. Daher ist größte Eile geboten!

Du hast (...) darauf hingewiesen, daß Dir eine große Lösung mit Lieferung von Hardware, die (...) auch Produktionsaufträge mit sich bringen würde, lieber wäre. Premierminister Botha beruft sich darauf, daß er Dir überhaupt kein Schreiben zu schicken braucht, weil Du über Vorhaben (...) zustimmst. (...) Ich bitte Dich, sich dieser Angelegenheit anzunehmen und das weitere zu veranlassen.
Mit freundlichen Grüßen

Dein F.J. Strauß

Bundesregierung auf Tauchfahrt

Der U-Boot-Skandal als Beispiel für den „souveränen“ Umgang der Regierungsspitze mit dem Gesetz

Stefan Söder

Und 10 Jahre ist es her, daß mikroverfilmte Konstruktionsunterlagen für vier U-Boote Deutschland im Gepäck südafrikanischer Diplomaten verließen. Der „U-Boot-Skandal“, der die Öffentlichkeit mehrere Jahre in Atem hielt und etliche prominente Regierungsmitglieder ins Zwielicht rückte, erschöpft sich nicht in der Waffenhilfe für das (damalige) Apartheidregime. Die Vorgänge zeigen vor allem, daß weder völkerrechtliche Bestimmungen noch nationalstaatliche Gesetze eine Hürde darstellen, wenn Industrie und Exekutivspitze an einem Strang ziehen. Auch parlamentarische Gremien und Justiz beißen sich an dieser Allianz die Zähne aus.

Die Rekonstruktion der Geschehnisse ist ein Puzzlespiel aus bruchstückhaften Unterlagen und teils fragwürdigen Zeugenaussagen, deren Sammlung zwischen 1986 und 1990 einem Untersuchungsausschuß des Deutschen Bundestages oblag.

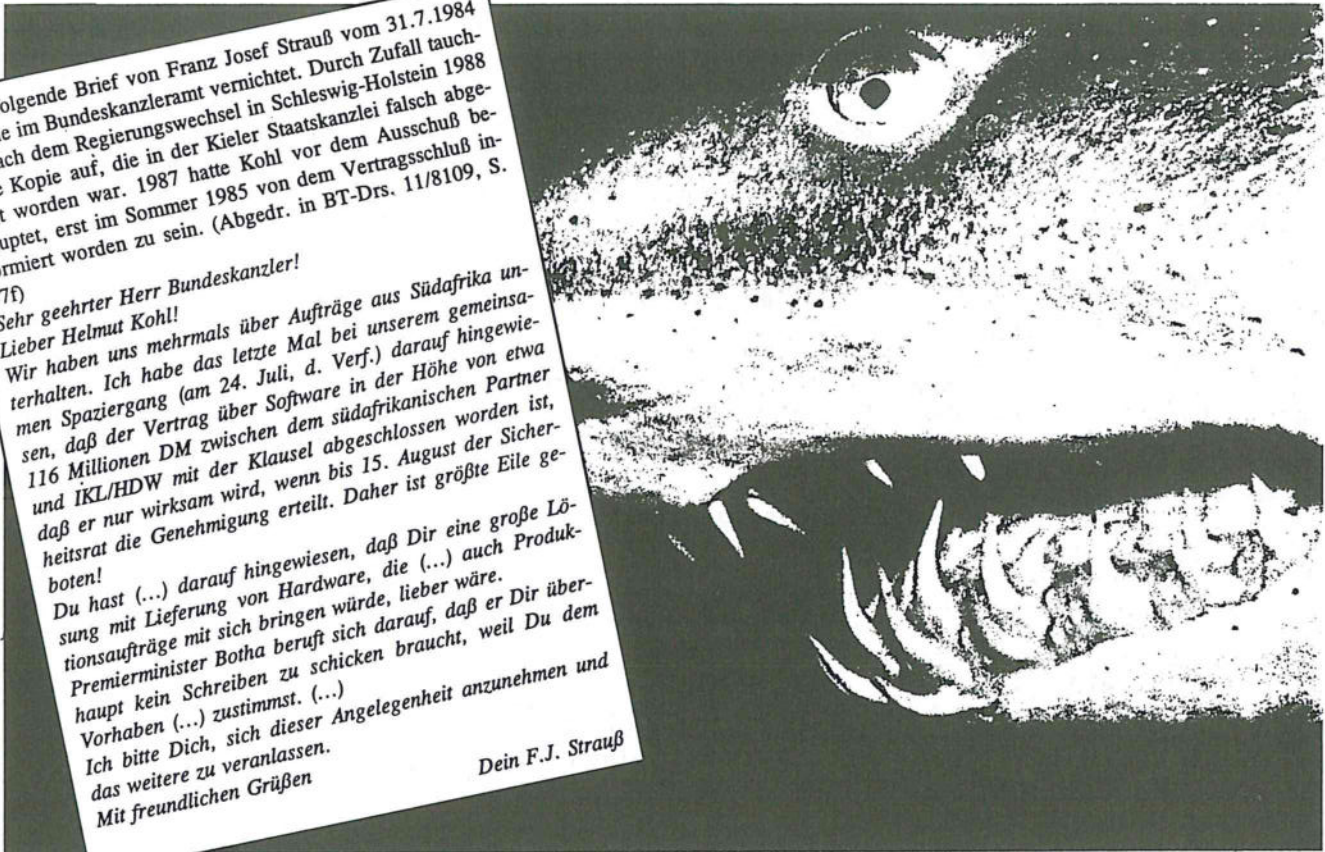
Es bleiben Interpretationsspielräume, so daß auch die folgende Darstellung nicht den Anspruch auf lückenlose Beweisbarkeit erhebt. Sie dürfte aber plausibler sein, als viele der von den Betroffenen unternommenen Vertuschungsversuche.

„Grünes Licht“

Mit seiner Resolution 418 vom 4. November 1977² hatte der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen ein umfassendes Waffen- und Rüstungsembargo über Südafrika verhängt. Unter diesen Umständen war an eine offizielle Genehmigung für ein 1982/83 ins Auge gefaßtes U-Boot-Geschäft mit dem Apartheidstaat nicht zu denken. Sie wurde von den beteiligten Firmen, der Howaldtswerke — Deutsche Werft AG (HDW) (zu 100 Prozent in Staatseigentum) und dem Ingenieurkontor Lübeck GmbH (IKL), auch nie beantragt. Sie wandten sich vielmehr vertrauensvoll an

die Bundesregierung. Im Falle einer regierungsseitigen Zustimmung zu dem „Projekt IK 97“, so schrieb der geschäftsführende IKL-Gesellschafter Lutz Nohse, würde es für IKL ausreichend sein, wenn es von einem leitenden Beamten „Rückendeckung zugesichert“ bekäme, „für den Fall, daß sich Schwierigkeiten ergeben würden“³.

Unter den Vorbehalt der „notwendigen Zustimmung der Bundesregierung“ wurde auch der Vertragsschluß zwischen HDW/IKL und der südafrikanischen Seite am 15. Juni 1984 gestellt. Diese ließ, nicht zuletzt dank der Interventionen von Franz Josef Strauß⁴, nicht lange auf sich warten. Telefonisch teilte der Chef des Bundeskanzleramts, Staatssekretär Waldemar Schreckenberger, den beiden Firmen am 31. Juli 1984 mit, „daß der Bundeskanzler und Franz Josef Strauß unserem Projekt IK 97 in der mittleren Lösung, d.h. Blaupausenexport und Zulieferung von Teilen



ihre Zustimmung verleihen.“⁵ Das „grüne Licht“ zu dem Vertrag im Volumen von 116 Mio. Mark war da. Mit der Lieferung der Blaupausen über Kuriere der südafrikanischen Botschaft wurde am 10. Oktober 1984 begonnen.

Das Versagen der Kontrolleure

Ein gutes halbes Jahr später tauchten bei den betroffenen Firmen offenbar Bedenken auf, wie das Projekt auch bei „Indiskretionen“ und den dann zu erwartenden öffentlichen Protesten abgesichert werden kann. Am 18. Juni 1985 führten HDW-Lobbyist Siegfried Zoglmann und IKL-Chef Nohse ein Gespräch mit Wirtschaftsminister Martin Bangemann — das einer Selbstanzeige gleichkam — in der begründeten Erwartung, mit einem für HDW/IKL akzeptablen Bußgeld würde die Sache „politisch beerdigt“⁶. Dieses Verfahren wurde von den Beteiligten offenbar als „eleganteste Lösung“ erachtet. Dabei deuten zahlreiche in den Folgejahren aufgetauchte Indizien darauf hin, daß das Projekt entsprechend bereits vorbereiteten Desinformationsplänen⁷ geheim (möglicherweise über das NATO-Land Türkei) fortgesetzt wurde. 4700 von 5000 versprochenen U-Boot-Plänen befanden sich ohnehin schon bei einem offenbar zufriedenen Kunden: Nie wurde ein Teil des bezahlten Geldes zurückgefordert, sogar die Lizenzgebühren für das erste Boot wurden noch 1987 überwiesen.

Das Ordnungswidrigkeitenverfahren wurde über Bundesfinanzminister Gerhard Stoltenberg an die Oberfinanzdirektion (OFD) Kiel weitergereicht. Der zuständige Regierungsdirektor Budrat erzwang im November 1986, gegen die beteiligten Firmen ein Bußgeld von je 50.000 Mark zu verhängen.

Die angesichts dieser an Dreistigkeit grenzenden Diskrepanz zwischen Auftragsvolumen und dem lächerlichen Bußgeld wohlweislich gewährte Vertraulichkeit hielt allerdings nur bis zum 26. November 1986. An diesem Tag brachten die Kieler Nachrichten unter der Schlagzeile „U-Boot-Pläne der HDW an Pretoria“ den Stein ins Rollen.

Vier Jahre später schloß der „U-Boot-Untersuchungsausschuß“ des 11. Deutschen Bundestages die Angelegenheit mit einem knapp tausendseitigen Bericht ab. Über die Rolle von Mitgliedern und MitarbeiterInnen der Bundesregierung bestanden naturgemäß unterschiedliche Ansichten: Während die Ausschlußmehrheit von CDU/CSU und FDP der Regierung korrektes Verhalten attestierte, weil sie nie eine Genehmigung der Lieferungen ausgesprochen habe⁸, warfen ihr die Minderheitenvoten gerade die Umgehung des Genehmigungsverfahrens durch die Politik des „Grünen Lichts“ vor. Konsequenzen wurden in keinem Fall gezogen.

Die Ermittlungen gegen Bundeskanzler Helmut Kohl und Ministerialdirektor

Horst Teltschik wegen des Verdachts der uneidlichen Falschaussage vor dem Ausschuß wurden eingestellt. Für die Ermittlungsverfahren gegen die beteiligten natürlichen Personen aus den Führungsetagen von HDW und IKL gilt das gleiche, ebenso für die oben bereits erwähnte Ordnungswidrigkeitensache gegen die beiden Firmen.

Die Bundesregierung trug dabei im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu einer glimpflichen Beilegung bei. Die Verfahrenseinstellung durch die OFD Kiel, die dem Finanzminister untersteht, wurde nach Veröffentlichung der zunächst geheimgehaltenen Begründung als „am Rande der Rechtsbeugung“ qualifiziert⁹. Angesichts der begangenen Ermittlungs- und Rechtsanwendungsfehler¹⁰ dürfte diese Grenze sogar überschritten gewesen sein. Die Staatsanwaltschaft Kiel allerdings hielt die Rechtsauffassung der OFD für „objektiv noch am Rande der Vertretbarkeit“¹¹.

Auch eine „erhebliche Störung“ der auswärtigen Beziehungen der Bundesrepublik, die gem. § 34 Außenwirtschaftsgesetz (AWG) aus der Ordnungswidrigkeit eine Straftat gemacht hätte, wurde von Staatsanwaltschaft und Bundesregierung einträchtig verneint. Am 21. November 1989 wurde die Bundesrepublik durch die UN-Vollversammlung wegen des Embargoverstoßes unter Namensnennung gerügt¹².

Ein Verfahren wegen Geheimnisverrats (§ 353b Abs. 2 StGB) konnte die Kieler Staatsanwaltschaft nicht aufnehmen, weil Wirtschaftsminister Haussmann im Sommer 1989 die erforderliche Verfolgungsermächtigung verweigerte. Zuvor hatten sich am 24. Mai 1989 Vertreter der beteiligten Ministerien über die Angelegenheit unterhalten und mit einem Satz resümiert, der geeignet ist, die Vorgehensweise der Regierung während der ganzen Affäre zu charakterisieren: Man war der Meinung, „daß die (...) Durchbrechung des Legalitätsprinzips hingenommen werden könne, weil der Unrechtsgehalt, der mit einer Weitergabe von VS-Sachen (also den geheimen Plänen, d. Verf.) an Südafrika verbunden wäre, verhältnismäßig gering zu bewerten ist.“¹³

Die Arbeit des Untersuchungsausschusses, der noch kurz vor Ende der 10. Legislaturperiode eingerichtet und in die 11. Periode übernommen wurde, litt unter den Blockaderversuchen der schwarz-gelben Ausschlußmehrheit. Vieles blieb im Dunkeln, so z.B. auch die Frage, ob die von HDW/IKL an Siegfried Zoglmann und andere gezahlten Millionenprovisionen zur Weitergabe als Parteispenden bestimmt waren. Peter Hansen-Wester, Vorstandsmitglied der HDW, hielt am 13.9.84 nach einem Gespräch mit Zoglmann fest¹⁴: „(...) Als ständiger Drängler im Hintergrund betätigt sich FJS, insbesondere bei K. “. Wegen Differenzen über die Höhe der Provision heißt es noch:

„Wir sollten es nicht riskieren, daß das ‚unmittelbare Interesse‘ seiner (also Zoglmanns, d. Verf.) Freunde erlischt.“ Eine Hand wäscht die andere. Sauberer werden sie davon nicht.

Stefan Söder studiert Jura in München

Literatur:

- Verhandlungen des Deutschen Bundestages, Beschlußempfehlung und Bericht des 1. Untersuchungsausschusses, Drucksachen 11/8109 und 11/8176
Fraktion DIE GRÜNEN im Bundestag, Der U-Boot-Skandal, 2. Aufl. 1989
Gansel, Norbert, Waffenschmuggel im Staatsinteresse, in: Hafner, Georg M./Jacoby, Edmund, Die Skandale der Republik, Hamburg 1990
Landgren, Signe, Embargo Disimplemented. South Africa's Military Industry, Oxford 1989
Wulf, Herbert, Waffenexport aus Deutschland, Reinbek bei Hamburg 1989

Anmerkungen

- 1 Eine leicht lesbare, „journalistische“ Darstellung der Geschehnisse ohne Einzelbelege liefert Gansel, S. 296 ff. Die Dokumentation der Grünen im Bundestag („Der U-Boot-Skandal“, 1989) verbindet erläuternde Gesamtdarstellung und die Wiedergabe wichtiger Dokumente. Auf über 1000 Seiten kommt der Bericht des U-Boot-Untersuchungsausschusses, BT-Drs. 11/8109 und 11/8176
- 2 abgedruckt bei Landgren, S. 250 f.
- 3 „Argumente IK 97“, Notiz vom 6. 10. 83, wiedergegeben in BT-Drs. 8109, S. 58 f.
- 4 Brief an Helmut Kohl ohne Datum, vermutl. 31. 7. 84, abgedr. in BT-Drs. 11/8109, S. 57f; weiterer Brief am 5. 11. 84, abgedr. in BT-Drs. 11/8109, S. 528 f.
- 5 Aktennotiz der HDW-Vorstandsmitglieder Ahlers und Rohde, abgedr. in: Grüne, U-Boot-Skandal, Dokument 16
- 6 Grüne, U-Boot-Skandal, S. 31
- 7 „Strategiepapier“ des Leiters des südafrikanischen U-Boot-Baus, Willem Venter, vom 22. 10. 84, wiedergegeben in: Grüne, U-Boot-Skandal, S. 91 f.
- 8 Bericht der Mehrheitsfraktion, BT-Drs. 11/8109, S. 89 ff.
- 9 *Die Zeit* vom 6. 10. 1988; Wulf, S. 125
- 10 Zu den Details: Grüne, U-Boot-Skandal, S. 35ff
- 11 Einstellungsverfügung des auf Initiative der Kieler Gruppe der Anti-Apartheid-Bewegung eingeleiteten Ermittlungsverfahrens vom 22. 8. 90, abgedr. in BT-Drs. 11/8109, S. 598 ff.
- 12 Resolution abgedruckt in BT-Drs. 11/8109, S. 594 f.
- 13 zit. nach *taz* vom 23. 6. 1990, S. 8
- 14 wiedergegeben in BT-Drs. 11/8109, S. 64-66