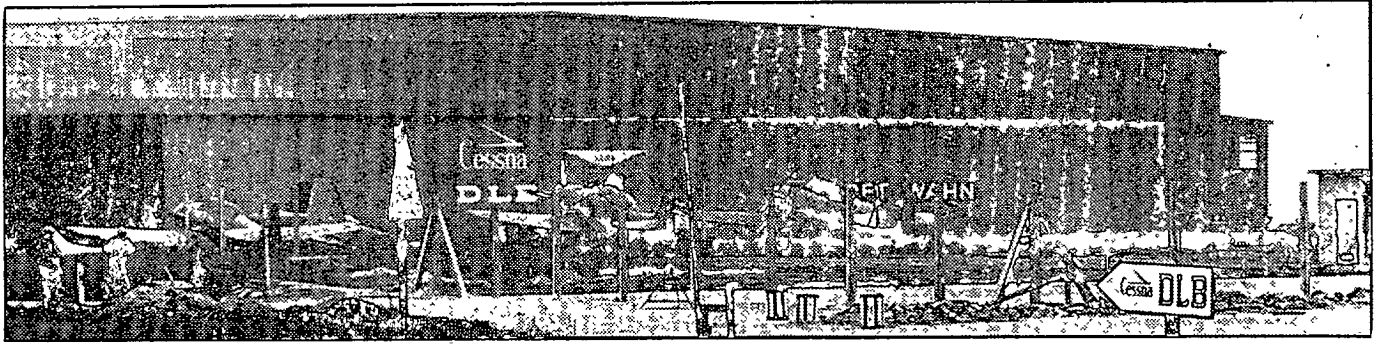




DLB-Werft auf dem Flughafen Köln-Wahn: Bei Flügen für die Bundeswehr...

AFFÄREN

LUFTFAHRT

Fliegendes Ziel

Mehrere Monate lang war die Aktion generalstabsmäßig geplant worden: Vorletzte Woche erschienen Kriminalpolizisten in dem Haus An den Quellen 10 in Wiesbaden und räumten die Buchhaltung des Deutschen Luftfahrt-Beratungsdienstes (DLB) aus. Zur selben Zeit besetzten Polizeibeamte die firmeneigene Flugzeugwerft in Köln-Wahn und beschlagnahmten auch dort die Geschäftspapiere.

Staatsanwalt Dr. Schaeffgen vom Koblenzer Korruptionsdezernat wird jetzt prüfen, ob der Verdacht der Bestechung und des Betrugs zum Nachteil der Bundeswehr begründet ist. Aus den bisherigen Recherchen gewann der Staatsanwalt ein trübes Bild. Es sah so aus:

Seit fast 14 Jahren bemüht sich der DLB mit wachsendem finanziellen Erfolg um deutsche Luftgeltung. Die Besitzer, Wilhelm Sachsenberg und Ernst Seibert, begannen bescheiden. In den ersten Jahren organisierten sie mit Chartermaschinen Werbeflüge (Persil, Wipp). Dann gründeten sie einen Flugzeugwartungsdienst. 1955 übernahmen sie die deutsche Vertretung der amerikanischen Flugzeugfirma Cessna.

Kräftigen Aufwind bekam die DLB 1957, als die Bundeswehr Maschinen für die „Luftzieldarstellung“ — Übungsflüge mit Schleppseil für Flugabwehr-Batterien — suchte. Sachsenberg und Seibert stiegen mit einer betagten US-Militär-Schulmaschine „North American T-6“ in das Geschäft ein.

Die Staatsanwaltschaft ermittelte, daß der DLB bei der nächsten Ausschreibung der Bundeswehr, am 15. Januar 1958, bereits gut in Position lag: Sachsenberg und Seibert schlugen alle anderen Bewerber aus dem Feld, obwohl

- ▷ die Bundeswehr Flugzeuge mit einer Mindestgeschwindigkeit von 500 Kilometer in der Stunde wünschte,
- ▷ die T-6 eine Reisegeschwindigkeit von nur 270 Kilometer in der Stunde erreichte,
- ▷ ein anderer Bewerber schnellere Maschinen offerierte,
- ▷ andere Angebote mit T-6-Maschinen erheblich preisgünstiger waren als das DLB-Angebot.

Als der Bundeswehr die DLB-Preise zu hoch wurden und sie statt der Bezahlung je Flugstunde den besser zu überprüfenden Selbstkosten-Festpreis für Wartung und Operation einführen wollte, einigten sich die T-6-Eigner und die Bonner Kundschaft zunächst auf einen Selbstkosten-Richtpreis: Sach-

senberg und Seibert berechneten der Bundeswehr fortan die effektiven Kosten, die ihnen bei der Zieldarstellung entstanden, einschließlich des erlaubten Gewinns von etwa drei Prozent.

Da dieser Richtpreis später zum Festpreis werden sollte, setzten die Zieldarsteller nach Meinung der Staatsanwaltschaft recht hohe Selbstkosten an. Wie der Ermittlungsbehörde zu Ohren kam, bediente sich der DLB zu diesem Zweck zweier Wege: Die Firma verwandelte preiswert erstandene Surplus-Ware (Ersatzteile für nicht mehr produzierte Typen) in teure Austausch-teile und unterzog ihre Maschinen auf der eigenen Werft einem ebenso lohnenden wie extensiven Wartungsdienst.

Während beispielsweise der Luft-hansa-Tochterbetrieb Condor-Flugdienst GmbH. für die 125-Flugstunden-Kontrolle der mit Druckkabine ausgestatteten zweimotorigen Passagiermaschine Fokker „Friendship“ durchschnittlich 105 Mechanikerstunden benötigt, wurden beim DLB für die 100-Stunden-Kontrolle der einmotorigen T-6 durchschnittlich 200 Arbeitsstunden berechnet. Condor führt die 250-Stunden-Kontrolle der viermotorigen Vickers „Viscount“ mit etwa 150 Mechanikerstunden aus; der DLB dagegen stellte für die 100-Stunden-Kontrolle der einmotorigen „Sea Fury“ nahezu das Doppelte an Arbeitszeit in Rechnung.

Preiswerte Surplus-Ware fanden Sachsenberg und Seibert in Holland. Wie die Nachforschungen der Staatsanwaltschaft ergaben, kauften sie 1959 für etwa 80 000 Mark zum Kilo-Preis Ersatzteile für die inzwischen in ihre Flotte aufgenommene einmotorige „Sea Fury“.

Sie gründeten eine Firma, die Aviation Supply, die das aus den Arsenalen der Königlich-niederländischen Marine-

luftwaffe stammende Material übernahm, es instandsetzte und an den DLB lieferte. Die Preise, so erklären die DLB-Inhaber, hätten unter denen für neue Ersatzteile gelegen. Auch seien auf diese Weise die langen Lieferfristen der englischen Herstellerfirma umgangen worden.

Gleichwohl schätzt Staatsanwalt Dr. Schaeffgen: „Bei dem Geschäft allein stecken ein paar Millionen Mark Gewinn drin.“

Seibert dagegen: „Das ganze wird sich in Schall und Rauch auflösen. Dahinter steckt nur die Anzeige eines entlassenen Angestellten, der laufend Unkorrektheiten begangen hat. Und die Konkurrenz hat das hochgespielt.“

Seibert und Sachsenberg berufen sich darauf, daß in ihren Verträgen mit der Bundeswehr keine Klausel enthalten sei, die ihnen die Gründung der Aviation Supply verboten habe. Das Bundesverteidigungsministerium meint allerdings, das Geschäftsgebaren der DLB-Chefs sei kaum mit der Haltung königlicher Kaufleute in Einklang zu bringen.

Wenig königlich war nach Bonner Auffassung auch ein weiteres Geschäft der DLB-Eigner. Als die Bundeswehr für ihre eigenen „Sea Fury“-Maschinen Ersatzteile brauchte, kaufte das Koblenzer Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung am 29. Oktober 1960 bei der Aviation Supply Flugzeugteile ein, die Sachsenberg und Seibert vorher für einige tausend Mark in Holland erworben hatten.

Besonderes Interesse widmet der Staatsanwalt einem für 34 000 Mark an Bonns Luftwaffe gelieferten Tragflächenmittelstück aus dieser Materialsammlung. Einige DLB-Mechaniker glaubten, in ihm das Flügelmittelteil einer zu Bruch geflogenen firmeneigenen „Sea Fury“ wiederzuerkennen. Der damalige Prüfleiter der Werft fand die für die Bundeswehr bestimmte Ersatzteillieferung so ungewöhnlich, daß er ein Farbphoto davon anfertigte.

Wie der Staatsanwalt erfuhr, stießen diese DLB-Geschäfte bereits 1960 in Bonn auf Mißtrauen. Sachsenberg und Seibert hätten damals den Preisprüfern des Bundeswirtschaftsministeriums die Einsicht in die Geschäftspapiere mit der Begründung verwehrt, es handele sich bei ihren Berechnungen um Marktpreise, die nicht nachgeprüft zu werden brauchten.

Staatsanwalt Dr. Schaeffgen will nun mit Hilfe der Korruptionsfahnder des Bundesverteidigungsministeriums die Ersatzteilgeschäfte überprüfen und untersuchen, wie es den Fliegerkameraden Sachsenberg und Seibert gelang, ihre Maschinen sechs Jahre lang ohne Bruchlandung als teures Flak-Ziel der Bundeswehr fliegen zu lassen.



DLB-Mitinhaber Sachsenberg ... ins Schußfeld geraten