Luftfahrt

„Tycoon von Alberta“

Der Flugzeughersteller Airbus gerät ins Zwielicht: Die Luftfahrtmanager sollen einer Liechtensteiner Briefkastenfirma im Zusammenhang mit Flugzeugverkäufen an kanadische Airlines Provisionen in Millionenhöhe gezahlt haben. Sollten mit dem Geld Politiker geschmiert werden?

Der Mann kannte sich aus in der Fliegerei. Zu Staatsbesuchen pflegte der Hobby-Pilot Franz Josef Strauß oft selbst im Cockpit anzureisen. Am Steuerknüppel einer winzigen Cessna peilte er dann sein Ziel an – mal war es die albanische Hauptstadt Tirana, mal Rom und einmal sogar Moskau.

Vor allem aber verstand es der umtriebige bayerische Ministerpräsident, Flugzeuge zu verkaufen. Bis zu seinem Tod im Herbst 1988 führte Strauß 18 Jahre lang als Aufsichtsratsvorsitzender in dem europäischen Flugzeugkonsortium Airbus Industrie Regie, Europas größtem Flugzeughersteller (Umsatz: 13 Milliarden Mark).

CSU-Parteigenosse Peter Gauweiler: „Wenn der Strauß ins Ausland gefahren ist, dann kam er zurück und hatte mindestens zwei Airbusse verkauft g’habt.“

Doch womöglich war es nicht allein das Verhandlungsgeschick des bayerischen Flugzeug-Lobbyisten und seiner Airbus-Kollegen, das dem Konzern lukrative Aufträge einbrachte. Inzwischen argwöhnen amerikanische und kanadische Ermittler, daß Airbus mit unsauberen Mitteln gearbeitet hat.

Ihr Verdacht: Die Flugzeugmanager hätten wichtige Geschäfte mit zweifelhaften Provisionen in Millionenhöhe abgesichert. Behilflich soll ein Strauß-Freund gewesen sein, der bayerische Unternehmer Karlheinz Schreiber, 61.

Geschäftsunterlagen und Firmenpapiere, die dem SPIEGEL vorliegen, bestärken den Argwohn: Danach soll Airbus Industrie die Firma International Aircraft Leasing Limited (IAL) beauftragt haben, dem Konzern bei der Vermarktung von neuen Mittelstreckenjets der Typen A 300, A 310 und A 320 in Kanada zu assistieren. Als Gegenleistung sollte die IAL bis zu 46 Millionen US-Dollar (heute rund 65 Millionen Mark) an Provisionen erhalten – der Preis eines flugfertigen Airbus.

Doch hinter der IAL verbirgt sich nicht eine schlagkräftige Exportagentur, ein Werbekonzern oder eine Unternehmensberatung, sondern eine Briefkastenfirma in Liechtensteins Hauptstadt Vaduz. Geschäftszweck laut Handelsregister: der Kauf, Verkauf und die Vermietung von Flugzeugen.

AP

Airbus-Auslieferung an Air Canada*: „Das Thema ist für uns erledigt“

Die Sprecherin von Airbus Industrie, Barbara Kracht, dementierte auf eine schriftliche Anfrage des SPIEGEL hin telefonisch, daß es Verträge zwischen der IAL und dem Flugzeughersteller gegeben habe. Eine schriftliche Auskunft wurde dem SPIEGEL verweigert. Auf das Angebot, Airbus die Papiere zur Prüfung und Stellungnahme zuzufaxen, ließ die Sprecherin ausrichten: „Das Thema ist für uns erledigt.“

Womöglich eine vorschnelle Äußerung. Bei dem Papier, das Airbus nicht sehen wollte, handelt es sich um ein sogenanntes Consultancy Agreement, einen Beratervertrag, den Airbus am 7. März 1985 mit der IAL in Zürich geschlossen haben soll. Allerdings ist das Abkommen (Registriernummer: AI/CC-L-573-3/85) nicht unterzeichnet. Auch eine ebenfalls vorliegende Treuhandvereinbarung zwischen Airbus, der IAL und einer Zürcher Anwaltskanzlei trägt keine Unterschriften.

Eine mögliche Erklärung für die fehlenden Signaturen offenbart die Treuhand-Vereinbarung selbst: Ausweislich dieses Dokumentes sollten die unterschriebenen Originale des Beratervertrages und der Treuhand-Vereinbarung von Zürcher Anwälten verwahrt werden. Als Nachweis galt lediglich ein „Certificate of Deposit“.

Indizien und Verdachtsmomente – sollten sie sich erhärten, droht den transatlantischen Wirtschaftsbeziehungen Ungemach. Seit Jahren wirft der US-Flugzeugkonzern Boeing dem Konkurrenten Airbus unfaire Geschäftspraktiken vor. Hauptstreitpunkt: die hohen Subventionen, die Airbus Industrie von verschiedenen europäischen Regierungen zufließen.

Mit großem Argwohn beobachten Boeing-Manager und US-Politiker, wie der Kontrahent mit leiseren und sparsameren Flugzeugen dem Marktführer (60 Prozent Marktanteil) das Geschäft streitig macht. Mehrfach versprach US-Präsident Clinton den Boeing-Arbeitern in Seattle, härter gegen die Airbus-Subventionen zu kämpfen.

* Übergabe des ersten A 320 aus dem Air-Canada-Auftrag am 25. Januar 1990 in Toulouse.

Schon einmal, im Juli 1988, hatte die US-Regierung mit einem Wirtschaftskrieg gedroht, nachdem Airbus milliardenschwere Aufträge von kanadischen Fluggesellschaften bekommen hatte und die Amerikaner verbotene Nachhilfe witterten. Airbus-Chefaufseher Strauß gelang es seinerzeit, im Gespräch mit dem damaligen US-Präsidenten Ronald Reagan den Streit zu schlichten.

Geblieben sind Gerüchte, in Kanada hätten hochrangige Flugzeugmanager und Politiker an den Airbus-Milliarden partizipiert. Bei den Deals habe ein Deutscher stets im Hintergrund gewirkt, kolportiert die Journalistin Stevie Cameron in einem jüngst erschienenen Buch über Korruption unter dem Ahornblatt: Karlheinz Schreiber, bei kanadischen Airline-Managern als rechte Hand von Franz Josef Strauß bekannt.

Bemerkenswert ist: Der wichtigste Deal, den die liechtensteinische IAL den Unterlagen zufolge befördern sollte, war ausgerechnet jenes Geschäft, das im Zentrum aller Schmiergeld-Spekulationen steht – ein 1,8 Milliarden Dollar teurer Auftrag, mit dem im Sommer 1988 die damals noch staatliche Fluggesellschaft Air Canada 34 Jets des Typs Airbus A 320 orderte und Optionen auf 20 weitere Maschinen vereinbarte. Es war das größte Geschäft in der kanadischen Luftfahrtgeschichte.

Parallel zu den offiziellen Verhandlungen agierten offenbar Vertrauensleute im verborgenen. Nach den vorliegenden Geschäftspapieren sollte die IAL erhebliche Provisionen für das Air-Canada-Geschäft erhalten: jeweils 2 bis 2,5 Prozent vom Wert der nicht ausgebauten Jets – insgesamt rund 20 Millionen US-Dollar. Ausdrücklich ist festgehalten, daß die IAL nicht als offizieller Airbus-Repräsentant auftreten und auch nicht an Verkaufsverhandlungen mitwirken sollte.

Das Airbus-Abkommen vom März 1985 sollte nur der Anfang sein. Sogenannte Amendments, Übereinkünfte, aus den folgenden Jahren zeigen, daß die Abmachung immer wieder verlängert werden sollte, bis mindestens zum 31. Dezember 1989.

Doch die IAL sollte offenbar auch Airbus-Verkäufe an andere kanadische Airlines befördern: so ein Geschäft mit der Fluglinie Wardair, die im Januar 1987 12 Airbus-Jets des Typs A 310 orderte. Und einen Auftrag der Canadian Airlines International, die, im Juli 1988, 17 Jets vom Typ A 320 bestellte und 17 weitere Optionen vereinbarte.

Ab Herbst 1988 erhielt die IAL Zahlungen in Millionenhöhe aus Frankreich. Am 5. Oktober schrieb die Liechtensteiner Verwaltungs- und Privat-Bank dem Konto 235.972.037 einen Betrag von fünf Millionen US-Dollar gut, abgeschickt von der Banque Française du Commerce Extérieur in Paris – ohne Auftraggeber.

In dem einige Monate später entworfenen Amendment No. 4, das Airbus nicht kennen und nicht unterzeichnet haben will, wird ausdrücklich eine Zahlung von fünf Millionen Dollar erwähnt. Die Summe entspreche einem Viertel der Provision, stellten die Vertragsautoren klar, die der IAL insgesamt für den Air-Canada-Deal zufließen sollte.

Allein in den drei folgenden Jahren wurden über dieselbe Bankverbindung rund 11 Millionen US-Dollar (heute rund 15 Millionen Mark) transferiert, die zu einem großen Teil auf ein Konto des Schweizerischen Bankvereins in Zürich weitergeleitet wurden. Als Zahlungsgrund war zuweilen lapidar vermerkt: „none“, zu deutsch: keiner. Auftraggeber wurden nie notiert.

Wer genau hinter der Liechtensteiner IAL steckt, interessiert derzeit auch die Steuerfahndung beim Finanzamt Augsburg-Stadt (Aktenzeichen FR 080/95). Die Steuerfahnder haben offenbar Anhaltspunkte für einen Zusammenhang zwischen der IAL und dem bayerischen Unternehmer Karlheinz Schreiber, der allerdings dementiert.

Der Strauß-Adlatus und Kanada-Experte ist eine der schillerndsten Figuren der bayerischen Amigo-Szene, er war jahrelang mit der Liechtensteiner Firma geschäftlich verbandelt.

Vom Teppichhändler hat Schreiber sich nach oben geboxt. Er übernahm zunächst eine Firma für Straßenmarkierungen in Kaufering bei München und stieg in den achtziger Jahren zum Berater und Geldverwalter der Reichen und Mächtigen in Bayern auf. Heute betreibt Schreiber, der eine Sammlung von Mercedes-Modellen sein eigen nennt, von seinem mit Mauer und Videokameras gesicherten Anwesen aus verschwiegene Beratergeschäfte im Auftrag großer Konzerne.

Schreibers Talent sei es, berichten Freunde, binnen kürzester Zeit enge Bande mit Politikern und Unternehmern zu weben. An der Kegelbahn seiner luxuriösen Villa, unter Schreiber-Gästen „Schloß Kaufering“ genannt, verbrüderte sich der lebenslustige Bayer mit allerlei Prominenten – insbesondere mit Strauß senior.

Wann immer Strauß als Ministerpräsident und Wahlkämpfer in die Gegend gekommen sei, so berichtet ein ehemaliger CSU-Funktionär, habe man oft „hernach beim Schreiber den Abend ausklingen lassen, Brotzeit gemacht und Frankenweine getrunken“ – nicht selten bis in die frühen Morgenstunden.

Vermögende Freunde waren es auch, die Schreiber Anfang der achtziger Jahre für Grundstücksspekulationen in Kanada gewann. Rund 20 Millionen Mark setzten prominente Anleger wie beispielsweise die Familie Strauß oder die Flick-Witwe Barbara unter Mithilfe Schreibers ein, um kanadische Immobilien zu kaufen. Doch die Rezession ließ die Preise ver-

KEYSTONE / ZÜRICH

Briefkastenadresse der IAL (in Vaduz) Überweisungen ohne Absender

ALBERTA REPORT

Strauß-Freund Schreiber: „Niemals involviert“

fallen, die Anleger verloren viel Geld und Schreiber einige Freunde.

Einzig die Familie Strauß soll später auf verschlungenen Wegen ihr Geld zurückbekommen haben, was die Beteiligten allerdings dementieren.

Dem gescheiterten „Tycoon von Alberta“, wie er in kanadischen Zeitungen genannt wurde, blieben gute Verbindungen zur Familie Strauß und zu führenden Politikern in Kanada. Und die neuen Freunde waren mindestens so einflußreich wie die alten: Der damalige konservative Premierminister Brian Mulroney gehörte ebenso dazu wie dessen Jugendfreund und Angelkumpan Frank Moores, Ex-Premier der Provinz Neufundland und einer der umstrittensten Lobbyisten des Landes.

Von Schreibers Kontakten scheinen sich auch deutsche Konzerne etwas versprochen zu haben. Über Jahre zog der Strauß-Freund nach eigenen Angaben hinter den Kulissen die Fäden bei spektakulären kanadisch-deutschen Industriegeschäften. Der Mann sei der „Schlüssel zu den Regierungsetagen“ gewesen, berichtet ein Geschäftsfreund.

Da habe er, sagt Schreiber, auch schon mal die Liechtensteiner IAL zum Verteilen „nützlicher Aufwendungen“ genutzt. Unter diesem Begriff werden in deutschen Unternehmen Ausgaben zur Geschäftsförderung, aber auch Schmiergelder gebucht, um sie als Betriebsausgaben von der Steuer absetzen zu können. Für Airbus freilich will Schreiber niemals mit der IAL kooperiert haben.

Gegenüber Geschäftsfreunden allerdings soll er immer wieder „mit seinen Airbus-Geschäften geprahlt“ haben, wie ein ehemaliger Thyssen-Manager berichtet. Und ein hochrangiger Luftfahrtmanager behauptet gar: „Ohne Schreiber hätte Airbus kein Flugzeug in Kanada verkauft.“

„Die haben mich gefragt, weil sie um meinen Kontakt zu Strauß wußten“

Um die Gewinne aus den IAL-Geschäften ist inzwischen ein bizarrer Rechtsstreit entbrannt. Zwar will heute niemand mehr Eigentümer der Liechtensteiner Firma und der IAL-Millionen sein. Doch der langjährige IAL-Geschäftsführer, ein Schweizer Treuhänder, fordert von Schreiber einen Anteil an den IAL-Provisionen.

Er behauptet, Schreiber sei Eigentümer der Firma und habe die Provisionen zum Teil kassiert, zum Teil einfach nur weitergeleitet, jedenfalls den Eidgenossen um sein Geld geprellt. Schreiber hingegen bestreitet alles: „Einen Vertrag zwischen der IAL und Airbus kenne ich nicht.“ Er habe weder Provisionen bekommen, noch sei er Eigentümer der Firma. Die Briefkastenadresse in Vaduz sei allein „das Ding“ des Eidgenossen gewesen.

Daß Schreiber zumindest bei Airbus-Verkäufen an die kanadische Fluggesellschaft Wardair behilflich war, räumt er selber ein. „Die haben mich gefragt“, erläutert Schreiber, „weil sie alle um meinen guten Kontakt zu Strauß wußten“. Geld freilich habe er dafür nicht bekommen. In den Air-Canada-Deal indes sei er „niemals involviert“ gewesen.

Bei wem die IAL-Millionen geblieben sind, beschäftigt auch ausländische Ermittler. Die kanadische Polizei hat eine Voruntersuchung eingeleitet.

Und vor einigen Wochen, so erfuhr der kanadische Fernsehsender CBC, klopfte eine Dame bei dem Washingtoner Airbus-Manager Gary Kincaid an. Die ungebetene Besucherin kam vom amerikanischen Geheimdienst CIA und zeigte Interesse an Einzelheiten aus dem Air-Canada-Geschäft. ❑