

Armack im Palais Schaumburg mit dem Bundeskanzler ausführlich die Lage diskutieren. Die Situation hatte sich inzwischen durch eine Demarche der schwedischen Regierung verschärft, deren Note auch den Regierungen der anderen fünf Mitgliedsstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) zuzuging und am Mittwoch im Auswärtigen Amt eingetroffen war.

Die Note drohte an, auf deutsche Exportlieferungen würden sofort höhere Zölle erhoben, wenn Schweden durch das Scheitern der Freihandelszone von dem liberalisierten Warenaustausch nach dem 1. Januar 1959 ausgesperrt bliebe. An diesem Datum nämlich treten innerhalb der sechs Staaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft erste Zollsenkungen und Ausfuhrerleichterungen in Kraft.

Selbst die kritische Zuspitzung um die Freihandelszone, deren Errichtung auch von der Bundesregierung mit Vehemenz als eine notwendige Ergänzung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft befürwortet wird, konnte jedoch Bundeskanzler Adenauer und seinen Wirtschaftsminister nicht zu einem Eingreifen animieren. Der kurzfristig aufgetauchte Gedanke, einen „Erhard-Plan“ zur Rettung der Freihandelszone voranzutreiben, wurde schnell wieder fallengelassen, weil die Bundesregierung von einem Alleingang im Ausland falsche Deutungen und unverdient bissige Kommentare über einen deutschen Führungsanspruch befürchtet. Nicht zuletzt die Reaktion der britischen Öffentlichkeit auf den jüngsten Besuch des deutschen Staatsoberhauptes bestärkten Bundeskanzler Adenauer und Minister Erhard in dieser Ansicht.

Die politische Rücksichtnahme gab auch gegenüber den bei der OEEC in Paris weit verbreiteten Überlegungen den Ausschlag, die Bundesrepublik als dritte potente Wirtschaftsmacht Westeuropas, die zudem keine der beiden extremen Richtungen vertritt, sei zwangsläufig für eine Schiedsrichterrolle prädestiniert. In der Tat fürchtet sich Westdeutschland dank seiner gesunden Wirtschaft weder wie die französische Industrie vor britischer Konkurrenz, noch unterstützt es Reginald Maudlings extreme Sonderwünsche für das britische Commonwealth.

Unter diesen Aspekten hätte die Besetzung des Vorsitzepostens im OEEC-Ausschuß etwa durch Bundeswirtschaftsminister Erhard die Zustimmung wohl aller kleineren Staaten finden können. Kommentierte auch „Die Welt“: „Vielleicht war es nicht geschickt, den Vorsitz in den Verhandlungen von dem Vertreter eines Landes führen zu lassen, das einen der gegensätzlichen Standpunkte vertritt.“

Im Bonner Wirtschaftsministerium jedoch beschränkte man sich darauf, die deutsche Zurückhaltung keineswegs als Resignation in der Sache erscheinen zu lassen, und das Auswärtige Amt sandte den Staatssekretär van Scherpenberg zur Kontaktaufnahme nach Paris. Der deutsche EWG-Präsident Hallstein startete zu einer eiligen Besprechungstour durch die sechs Hauptstädte der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft.

Die Integrationsexperten vertreten die Ansicht, nun müßten die Politiker die Situation retten, nachdem die Zolltechniker der OEEC an Einzelproblemen gescheitert seien (EWG-Präsident Hallstein: „Der Teufel steckt in den Details“). Es wird daran erinnert, daß bei den Abschlußverhandlungen über den EWG-Vertrag die Situation ähnlich war: Im Februar 1957 hatten sich die Experten ebenfalls an Einzelfragen festgebissen, und erst durch das direkte Eingreifen der Regierungschefs der sechs

Länder konnte ein Rahmenvertragstext vereinbart werden.

Wahrscheinlich werden auch diesmal nur die Regierungschefs in direkten politischen Gesprächen das Auseinanderklaffen Westeuropas in zwei Wirtschaftsblöcke verhindern können. Deshalb ist mit der Einsetzung von Regierungskommissionen zu rechnen, die mit größeren Vollmachten als die bisherigen Vertreter und in direkter Führungnahme mit den Chefs der Kabinette solange tagen werden, bis wenigstens über die Rahmenbestimmungen der Freihandelszone Übereinstimmung erzielt ist. Ein Anzeichen dafür, daß dieser Weg auch in Paris noch für möglich gehalten wird, sieht man in der Ankündigung General de Gaulles, den deutschen Bundeskanzler am 26. November in Bad Kreuznach — während des Ersten Weltkrieges kaiserliches Hauptquartier — zu treffen.

Um den Zorn insbesondere unter den kleineren Mitgliedsstaaten der OEEC möglichst schnell zu besänftigen, ließ das französische Außenministerium am Don-



Kanzler, Kilb
Komfortabel

nerstag verlauten, Frankreich werde versuchen, zumindest die größten Diskriminierungen der Freihandels-Anwärter abzustellen. So wolle die französische Regierung am 1. Januar 1959 die Zollsenkung um 10 Prozent provisorisch auch gegenüber den Nicht-Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft wirksam werden lassen. Die nach den Bestimmungen des EWG-Vertrages am gleichen Tage fällige Aufstockung der Einfuhrkontingente im Warenverkehr aber können voraussichtlich nur den Partnern der Wirtschaftsgemeinschaft konzedierte werden.

Bis zum 1. Januar 1959, dem Tag, an dem unter den sechs EWG-Staaten die vereinbarten Erleichterungen in Kraft treten, wird die Freihandelszone mithin auf keinen Fall voll wirksam werden. Aber selbst wenn sie erst zum 1. April 1959 oder später in Funktion tritt — so geben Erhards Mitarbeiter philosophisch zu bedenken —: Wenn man das später aus der historischen Vergangenheit betrachten werde, sei selbst ein halbes Jahr Verzögerung nur „ein Hauch im Angesicht der Ewigkeit“.

KILB-AFFÄRE

Kanzler-Karosserie

„Definition des Germanen: Gehorsam und lange Beine.“

Friedrich Nietzsche

Ein durchaus ansehnlichen Regierungserfolg des Kanzlers Konrad Adenauer hat die Regierungpropaganda bislang noch nicht ins Reklamelicht gerückt: den Beitrag, den der betagte Regierungschef für die Entwicklung des westdeutschen Kraftfahrzeug-Karosseriebaus geleistet hat.

Dem Kanzler nämlich — und seinem früheren persönlichen Referenten, dem Ministerialrat Hans Kilb — ist es zu danken, daß die Autofirma Daimler-Benz AG („Dein guter Stern auf allen Straßen“) ihr repräsentatives Fahrzeugmuster, den Mercedes 300, seit Anfang dieses Jahres mit einer längeren und breiteren Karosserie als vorher verkauft.

Allerdings, mit der Entstehungsgeschichte dieses technischen Fortschritts soll sich nun die Große Strafkammer des Landgerichts Bonn befassen. Dort hat die Bonner Staatsanwaltschaft Ende vorletzter Woche beantragt, gegen den Ministerialrat Kilb wegen schwerer passiver Bestechung das Hauptverfahren zu eröffnen, weil Kilb in den Jahren 1954 bis 1958 — als er sich, wie um den Komfortzuwachs beim Mercedes 300, so auch sonst um die Firma Daimler verdient machte — mindestens acht Leihwagen mit Mercedes-Stern fuhr:

- ▷ zwei Leihwagen im Winter 1954/55,
- ▷ im Mai 1955 einen Mercedes 220, mit dem Kilb nebst Gattin eine ausgedehnte Reise durch Oberitalien und die Schweiz unternahm, um für seinen Kanzler ein Urlaubsquartier zu erkunden,
- ▷ denselben Mercedes 220 im Sommer 1955, um Konrad Adenauer auf dessen Urlaubsreise nach Mürren in die Schweiz zu begleiten,
- ▷ zwei Leihwagen im Herbst 1955 und Anfang 1956,
- ▷ einen Mercedes des durch Rosemarie Nitribitt berühmt gewordenen Typs 190 SL vom März bis zum August 1956, mit dem Kilb karambolierte, und
- ▷ einen fast neuen Mercedes 220 (als Ersatz für den beschädigten 190 SL) vom September 1956 bis zum Juni 1958, den Kilb an das Daimler-Werk erst zurückgab, nachdem die Bonner Staatsanwaltschaft das Ermittlungsverfahren gegen ihn bereits eingeleitet und die Firma ihn mehrere Male zur Rückgabe aufgefordert hatte.

Dabei konnte der als Autonarr bekannte Kilb, der gern bestätigt, daß er an rasanten Fahrzeugen Gefallen findet, über die fabrikeigenen Leihwagen praktisch wie über sein Eigentum disponieren. Er fuhr mit ihnen auf Urlaub nach Spanien, Italien und mal zu privaten, mal zu dienstlichen Zwecken durch Deutschland. Kraftfahrzeugsteuern, Versicherungsgebühren, Wartungsdienste und Reparaturen bezahlte die Firma, den Brennstoff Kilb. Über Benzinkosten für Dienstfahrten rechnete er im Kanzleramt ab. Die Dienstfahrzeuge des Kanzleramts benutzte des Kanzlers Referent nur selten, weil sie ihm — Kilb gelegentlich der Kanzler-Visite in Ankara mit Infanterie-Sturmabzeichen am Frack: „Die Türken wollen Kerle sehen“ — „zu langsam“ waren.

Kanzler Adenauer kümmerte sich kaum um die Auto-Manie seines persönlichen Referenten. Obschon er wußte, daß Kilb die Wagen leih- und fast serienweise von der Stuttgarter Daimler-Direktion bezog,

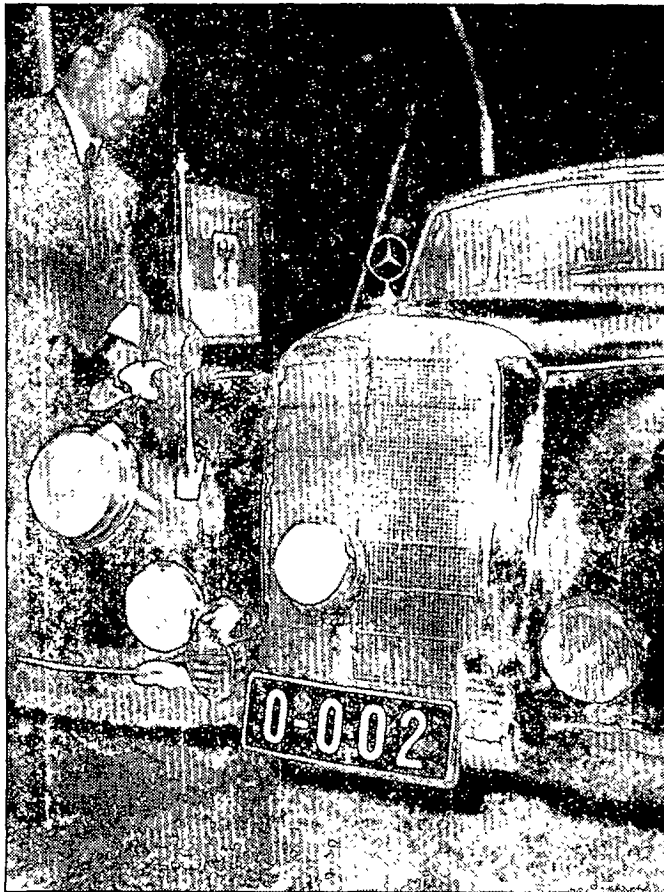
nahm er nicht an diesem Umstand, sondern nur an der auffälligen blauen Farbe des Mercedes 190 SL (des Nitribitt-Gefährts) Anstoß. Diesen Wagen bekam Konrad Adenauer im Frühjahr 1956 zu Gesicht, als er mit Amts- und Familiengelage in Ascona Urlaub machte, wo sich des Kanzlers Tochter Libet Werhahn den Leihwagen Kilbs einige Male auslieh und damit Spritztouren unternahm.

War der Einfluß des Referenten Kilb auf die Meinungen und Entscheidungen seines Chefs auch nur begrenzt, so lohnte es sich für die Direktoren der Daimler-Benz AG dennoch, daß in der unmittelbaren Umgebung des Kanzlers ein Mann saß, den sie um Rat und Hilfe angehen konnten.

Die Dienste des Mercedes-Liebhäbers Kilb nahmen sie erstmals in Anspruch, als Gefahr drohte, daß Konrad Adenauer den Mercedes 300 ab- und statt seiner einen BMW 505 anschaffen würde. Adenauer war mit den ersten Ausführungen des Mercedes 300 von Anfang an nicht sonderlich zufrieden gewesen. Er wünschte einen größeren Innenraum, um seine langen Beine bequemer unterbringen zu können, und eine Trennwand zwischen Fahrersitz und Fond.

Der Kanzler wies Kilb an, die Mercedes-Direktoren für eine Neukonstruktion zu gewinnen. Aber die ansonsten bei Sonderwünschen hochmöglicher Kunden keineswegs kleinliche Autofirma widersetzte sich diesmal. Eine längere Karosserie, argumentierten die Daimler-Konstrukteure, würde zu teuer werden, weil auch das Fahrgestell verlängert werden müßte.

Referent Kilb trug des Kanzlers Wunsch dem Daimler-Direktor Staelin vor, der — für Inlandsverkauf, Werbung und Behörden-Kontakte zuständig — dem Kanzlerreferenten die Leihwagen lieferte. Staelin schickte Konstruktionszeichnungen für einen verlängerten Mercedes 300, schrieb jedoch, Kilb möge dem Kanzler die kostspieligen Neubaupläne ausreden. Die Verhandlungen verliefen freundlich, aber ergebnislos — bis sich BMW in den Wett-



Adenauers Mercedes 300: Für des Kanzlers...

bewerb um einen bequemeren Kanzlerwagen einschaltete.

Die Bayerischen Motoren-Werke (BMW) waren inzwischen dahintergekommen, daß der Mercedes 300 dem Kanzler nicht genügte. Ziemlich rasch hatten die BMW-Konstrukteure einen Luxuswagen entwickelt, die Pullman-Limousine BMW 505, deren Karosserie immerhin anderthalb Zentimeter länger als die des Mercedes 300 war. Wenn Adenauer, so hatten die BMW-Direktoren kalkuliert, diesen Wagen wählte, würden sich so viele Nachahmer finden, daß eine Serienproduktion lohne.

Der BMW-Vorstand schickte den Kaufmann Joachim Brennecke ins Bundeskanzleramt, und zwar ebenfalls zu Kilb, der diesen BMW-Repräsentanten, den Besitzer des Hotels „Hahnhof“ in Baden-Baden, von dorthier kannte. Doch Brennecke hatte Mühe, mit Kilb einen Vorführtermin für den BMW 505 zu vereinbaren. Der Kanzlerreferent zeigte sich uninteressiert und zögerte die Sache hinaus. Schließlich einigte man sich auf Ende November 1955, einen Termin, zu dem der Daimler-Direk-

tor Staelin von der drohenden BMW-Gefahr bereits Wind bekommen hatte, freilich nicht durch Kilb, sondern durch den SPIEGEL (45/1955).

Unverzüglich bat SPIEGEL-Leser Staelin den Mercedes-Fahrer Kilb, dem Kanzler von dem Kauf eines BMW-Wagens abzuraten, da das Daimler-Werk inzwischen keine Kosten gescheut habe, um den Mercedes 300 mit verlängertem Fahrgestell und verlängerter Karosserie auszustatten.

Der BMW 505 wurde trotzdem durchgeführt. Kanzlerfahrer Klockner lenkte, Kanzlerreferent Kilb saß im Fond. Während Klockner hinterher Motorleistung und Straßenlage des Wagens rühmte, bemängelte Kilb, der BMW fahre zu laut. BMW-Vertreter Brennecke versprach, dieser Mangel werde behoben, und vereinbarte mit Kilb eine zweite Probefahrt.

Bevor es dazu kam, empfahl Kilb dem Kanzler, einen neuen Mercedes 300 zu kaufen. Außerdem sagte er dem Daimler-Direktor Staelin am Telefon, Adenauer habe sich für den Mercedes entschieden.

Tatsächlich aber traf der Kanzler seine Entscheidung erst nach der zweiten Probefahrt mit dem BMW 505, die Klockner und Kilb am 17. Januar 1956 absolvierten. Als Adenauer seinen Fahrer am 18. Januar fragte, wie er den BMW beurteile, antwortete Klockner, der Wagen sei zwar sehr leistungsfähig, da man aber nicht wissen könne, ob bei dieser unerprobten Neukonstruktion mit der Zeit nicht doch Fehler auftreten würden, sollte man lieber bei dem bewährten Mercedes bleiben. Der Kanzler folgte dem Rat seiner Begleiter.

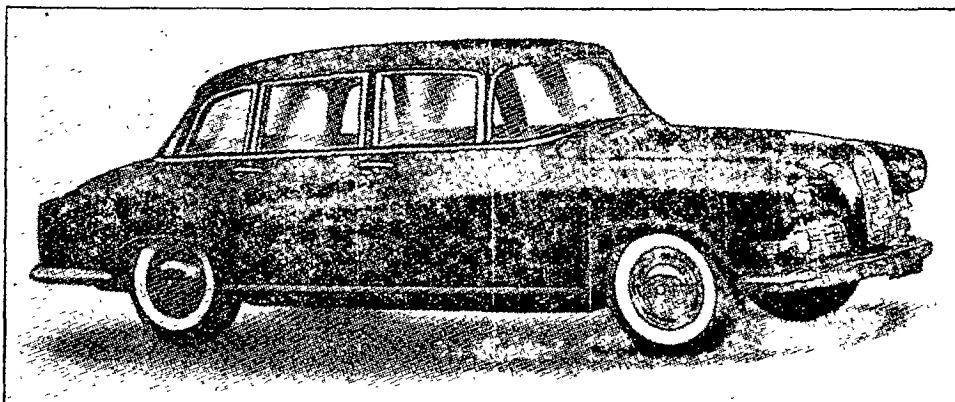
Am 24. Januar besuchte Kilb den Daimler-Direktor Staelin in Stuttgart und überbrachte — zunächst in mündlicher Form — den heiß umkämpften Auftrag für einen neuen Mercedes 300. Am 26. Januar unterschrieb er in Bonn die Auftragsformulare, und die Daimler-Benz AG brachte schließlich Anfang dieses Jahres einen neuen Mercedes 300 auf den Markt, den in Fachkreisen sogenannten „Adenauer-Wagen“, dessen Karosserie 13,5 Zentimeter länger und 2,2 Zentimeter breiter als die des alten Mercedes 300 ist, mit einem zehn Zentimeter längeren Abstand zwischen Vorder- und Hinterachse.

Die Bayerischen Motoren-Werke dagegen fühlten sich ohne einen werbewirksamen Auftrag des Kanzlers nicht stark genug, den BMW 505 in Serie zu produzieren. BMW ließ das Projekt fallen.

Daß der Mercedes-Leihwagen-Fahrer Kilb diesen Triumph des Mercedes 300 über den BMW 505 förderte, indem er seinem Kanzler empfahl, den neuen Mercedes-Wagen zu kaufen, erfüllt nach Meinung der Bonner Staatsanwaltschaft den Straftatbestand der schweren passiven Bestechung, ähnlich wie die Hilfe, die der Kanzlerreferent der Daimler-Benz AG bei ihrem Teheraner Omnibus-Geschäft zuteil werden ließ (SPIEGEL 45/1958).

Obzwar Adenauer selber den Handel zwischen Mercedes und BMW letzten Endes nach eigenem Ermessen entschied, beteiligte sich bei dieser Wahl auch Kilb als sogenannter Ermessens-Beamter. Denn auch derjenige — so hat das Leipziger Reichsgericht konstatiert — übt eigenes Ermessen aus, der die Ermessens-Entscheidung eines anderen vorbereitet.

Mit der Ermessens-Vorentscheidung für Mercedes aber verletzte Kilb, der im Gegensatz zu Adenauer Mercedes-Leihwagen fuhr, seine Amts- und Dienstpflicht, und zwar schon deshalb, weil in solchem Falle laut alter und neuer Spruchpraxis „neben dem pflichtmäßigen Ermessen auch den Zuwendungen (Leihwagen) ein Einfluß auf die Entscheidungsfreiheit eingeräumt wird“ — gleichviel ob Kilb dem Kanzler „aus sachlichen Gründen“ zum Mercedes-Kauf geraten hat oder nicht.



... lange Beine: Projektierter „Adenauer-Wagen“ BMW 505