

Wiener Melange

Airbus Interne Dokumente nähren den Verdacht: Beim Verkauf von „Eurofightern“ an Österreich soll der Konzern mit Gegengeschäften betrogen haben.

Der „Eurofighter“ ist eine furchteinflößende Waffe. Der Kampfjet des europäischen Rüstungskonsortiums um Airbus Defence & Space beschleunigt auf doppelte Schallgeschwindigkeit. Unter Rumpf und Tragflächen hängen bis zu 13 Raketen mit einem Gewicht von bis zu 6,5 Tonnen. Schlagen die Geschosse im Ziel ein, können sie andere Flugzeuge genauso zertrümmern wie Schiffe, Panzer oder Radaranlagen.

Das ist Zerstörungskraft genug, sollte man meinen. Doch für manche Kunden aus Militär und Verteidigungsministerien hat die Waffe offenbar nur dann ihren Reiz, wenn sie mit einem ganz und gar zivilen Produkt verbunden wird: einer Maschine zur Herstellung von Toilettenpapier.

Das jedenfalls geht aus einer Anzeige hervor, die vergangenen Donnerstag bei der Staatsanwaltschaft in Wien eingegangen ist. Darin wird dem Airbus-Konsortium Betrug vorgeworfen, und zwar beim Verkauf von 15 „Eurofightern“ an Österreich zum Preis von 1,7 Milliarden Euro.

Im Gegenzug hatte sich Airbus, vormals EADS, verpflichtet, sogenannte Offset-Geschäfte im Volumen von über 3,5 Milliarden Euro zu vermitteln, von denen österreichische Firmen profitieren: Kleiderhändler, Anlagenbauer – oder eben auch die Hersteller von Toilettenpapiermaschinen. Die Aufträge (Fachjargon: „Sweetener“) sollten es Österreichs Politikern erleichtern, dem Volk den unpopulären Kampfjäger-Kauf schmackhaft zu machen.

Doch firmeninterne Unterlagen legen den Verdacht nahe, dass die vereinbarten Gegengeschäfte in Wahrheit „strafrechtlich relevante Täuschungshandlungen“ gewesen sein könnten. So jedenfalls steht es in der Anzeige, die der österreichische Nationalratsabgeordnete Peter Pilz (Grüne) verfasst hat. Auf über 150 Seiten ist in dieser Schrift eine Reihe zwielichtiger Offset-Geschäfte beschrieben, den potenziellen Schaden für die Republik Österreich beziffert der Wiener Rechtsprofessor Frank Höpfel auf 200 Millionen Euro.

So viel hätten die „Eurofighter“-Produzenten zahlen müssen, wenn sie die Summe für die Gegengeschäfte nicht zusam-

menbekommen würden. „Auf schweren Betrug stehen in Österreich Strafen von bis zu zehn Jahren“, sagt der Strafrechtsexperte: „Die Indizien legen den Verdacht nahe, dass hier gezielt und systematisch vorgegangen wurde.“

Für den Airbus-Konzern könnte sich das bereits seit Längerem unter anderem wegen Bestechung laufende Ermittlungsverfahren ausweiten und nicht nur einen herben Imageschaden bewirken. Bei einer Verurteilung droht der gesamte „Eurofighter“-Vertrag mit Österreich zu platzen. Außerdem könnte das Unternehmen Probleme bekommen, Rüstungs-Deals mit anderen Regierungen abzuschließen, weil deren Compliance-Regeln Anbieter ausschließen, die in der Vergangenheit mit unsauberen Geschäftspraktiken aufgefallen sind. „Die Verantwortlichen müssen sich nun entscheiden“, sagt Grünen-Parlamentarier Pilz, „entweder werden sie Kronzeuge der Staatsanwaltschaft, oder sie rikiern, vor Gericht gestellt zu werden.“

Vor allem aber werfen die Dokumente, die überwiegend aus einem geheimen Prüf-

bericht der Frankfurter Anwaltskanzlei Clifford Chance stammen, ein Schlaglicht auf das Schattenreich des weltweiten Offset-Geschäfts. Kaum ein internationaler Rüstungs-Deal kommt mehr ohne Kompensationsgeschäfte aus. Längst hat sich ein diskreter Industriezweig aus Beratern, Vermittlern und Verkäufern, aus Briefkastenfirmen und Stiftungen gebildet, die entsprechende Verträge organisieren. Zur Praxis gehören mitunter auch Bestechung, Untreue und Steuerhinterziehung.

Nach Schätzungen der *Financial Times* standen in den Büchern der großen Waffenhersteller vergangenen Herbst Gegengeschäfte von über 75 Milliarden Dollar. Airbus rangiert dabei mit 7,6 Milliarden Dollar in Europa an erster Stelle. Das Gegengeschäft mit Österreich sticht schon dadurch hervor, dass der Umfang der Gegenaufträge doppelt so groß war wie das eigentliche Waffengeschäft.

Doch die angeblichen Zusatz-Deals standen oft nur auf dem Papier, wie aus den Unterlagen hervorgeht. Da wird zum Bei-

spiel eine vom Konkurs bedrohte österreichische Bekleidungskette von einem italienischen Konkurrenten gekauft. Monate nachdem der Erwerb in die Firmenbücher eingetragen wurde, tritt ein vom EADS-Konsortium beauftragter Vermittler an das italienische Unternehmen heran. Das bestätigt daraufhin, von diesem bei dem Kauf beraten worden zu sein und erhält im Gegenzug eine Provision für diese Gefälligkeit.

Auch ehrbare deutsche Großkonzerne haben bei der Offset-Rallye mitgemacht. Die zum ThyssenKrupp-Konzern gehörende Werft in Kiel testierte eine ganze Reihe von Einkäufen bei österreichischen Zulieferern und Dienstleistern. Der geheime Provisionsvertrag, den die Rechercheure zutage förderten, zeigt hingegen, dass die Lieferungen österreichischer Unternehmen längst liefen, bevor die Offset-Vereinbarungen geschlossen wurden.

Dazu hatten die damaligen Manager von EADS Deutschland zusammen mit einem italienischen Geschäftsmann ein kompliziertes Firmenkonstrukt um eine Londoner Firma namens Vector Aerospace gebildet. Deren Zweck war es, wie aus einer von den Clifford-Chance-Anwälten gefundenen E-Mail hervorgeht, Offset-Projekte zu „ermitteln“ und zu „kaufen“.

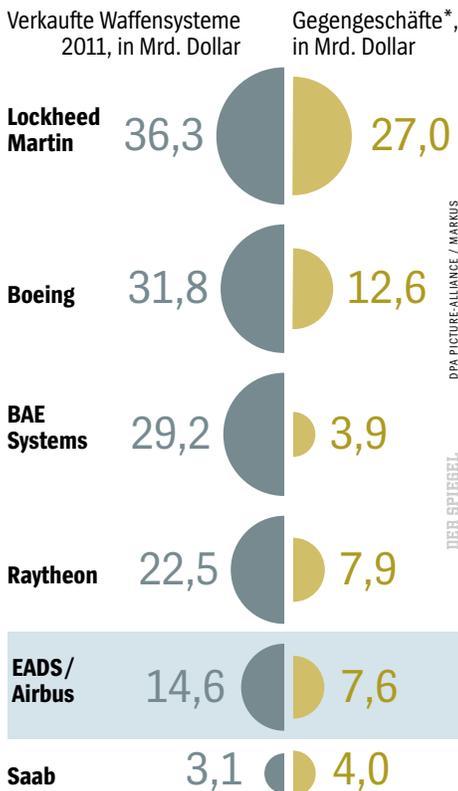
Pilz und sein Berater Höpfel finden das entlarvend: Statt österreichische Firmen mit neuen Verträgen aus dem Ausland zu versorgen, musste das EADS-Konsortium nur nach Firmen suchen, die bereits fertige Verträge mit österreichischen Unternehmen in der Schublade hatten. Diese mussten dann förmlich gekauft werden, gegen eine satte Provision. Unter dem Strich flos-



Erkaufte Abschlüsse

Rüstungsgeschäfte und die Höhe vereinbarter Gegengeschäfte

Quelle: FT; * Stand: Okt. 2013



DPA PICTURE-ALLIANCE / MARKUS DER SPIEGEL

sen über 180 Millionen Euro von „Eurofighter“-Konten in das Firmenkonstrukt Vector, das ominöse Beraterfirmen anheuerte, die die Deals organisierten.

So war es auch bei der Thüringer Hygiene Papier GmbH, die beim österreichischen Unternehmen Andritz eine Maschine zu Herstellung von Toilettenpapier geordert hatte, angeblich auf Vermittlung der „Eurofighter“-Partner. Tatsächlich aber, so fanden die Clifford-Chance-Fahnder heraus, scheint das knapp 30 Millionen Euro schwere Geschäft ein Zürcher Geschäftsmann eingefädelt zu haben, dem dafür ein Prozent Provision zugesagt wurde.

Brisant für Airbus: Dem Wirtschaftsministerium verschwieg der Konzern die Existenz des Brokers genauso wie die Tatsache, dass der Deal auch ohne das „Eurofighter“-Konsortium zustande gekommen wäre. Stattdessen behauptete das Rüstungsunternehmen, der Firma einen zusätzlichen Auftrag selbst vermittelt zu haben.

In den Unterlagen findet sich auch ein eingetragener Verein, in dem sich die deutsche Industrie bei der Erfüllung von Gegengeschäften gegenseitig unterstützt: Im Deutschen Kompensations Forum versammelt sich die Creme der heimischen Waffenschmieden: die Panzerfirma Krauss-Maffei Wegmann, Raketenproduzent Diehl Defence oder Heckler & Koch, Hersteller des Sturmgewehrs G36.

Regelmäßig treffen sich deren Manager zum „regen Austausch des wirtschaftlichen Fachwissens“, wie es auf der Website heißt. Der Bedarf an derartigen Gegengeschäfts-Basaren wächst, und das, obwohl die Welthandelsorganisation WTO schon seit Langem fordert, solche Offset-Vereinbarungen international zu verbieten. Die Kosten trägt schließlich die Allgemeinheit. Denn die Provisionszahlungen schlagen die Rüstungskonzerne selbstverständlich auf den Preis ihrer Produkte auf. Die EU-Kommission versucht deshalb, ein Offset-Verbot durchzusetzen.

Der Airbus-Konzern, zu dessen Eigentümern immerhin der deutsche und der französische Staat gehören, ist sich keiner Schuld bewusst. Man wolle sich zu laufenden Ermittlungsverfahren nicht äußern, so ein Sprecher. Das Unternehmen verweist aber auf die steigenden Exporte österreichischer Zulieferer für die zivile Flugzeugsparte von Airbus. Die, beteuert der Flugzeugbauer, seien nur wegen des „Eurofighter“-Deals zustande gekommen.

Insgeheim hat man mit der Regierung in Wien einen Deal arrangiert, um das „Eurofighter“-Geschäft zu retten. Airbus schießt für jedes ominöse Gegengeschäft neue nach. Rechtsprofessor Höpfel hält diese Konzernstrategie für äußerst durchsichtig: „Hier hat ein Wettlauf um Milderungsgründe begonnen.“ Gerald Traufetter