



Airbus-Manager Enders

## Das China-Syndrom

**Rüstung** Arabien, Österreich, Rumänien: Eine Welle von Korruptionsfällen erschüttert Airbus. Die Affären werden zum Problem für Konzernchef Enders.

**B**estechung kann so einfach sein. Es bedarf nur eines Stückes Papier, und schon ist alles sauber. Glaubte man zumindest. Im Februar 2004, bei Airbus. Der Luftfahrt- und Rüstungskonzern, der damals noch EADS hieß, hat eine Tochter, die im Satellitengeschäft tätig ist. Tesat-Spacecom, mit Sitz in Backnang in der Nähe von Stuttgart.

Am 11. Februar unterzeichnete ein gewisser Tian Wang\* ein Schriftstück mit dem Briefkopf von Tesat. Er bestätigt darin, das geltende Bestechungsverbot in seinem Land zu kennen – und sich daran zu halten. Er verspricht aber auch, Tesat von jeglicher Haftung freizustellen, sollte das Unternehmen wegen Korruption ins Visier von Ermittlern kommen. Ganz nach dem Motto: Doppelt gesichert hält besser.

Das juristisch abgezeichnete Papier hat der Firma allerdings nichts genutzt. Am 22. Oktober dieses Jahres marschierte die Münchner Staatsanwaltschaft bei Tesat ein. Sie ermittelt gegen drei Manager der Airbus-Tochter. Der Verdacht lautet auf Be-

stechung und Untreue. Die Betriebsprüfer des Finanzamtes waren zuvor über sieben Zahlungen von Tesat an Wang gestolpert. Insgesamt geht es um weit über eine halbe Million Euro. Das Problem an der Sache: Wang ist nicht irgend ein Berater, sondern Abteilungsleiter in der Beschaffung einer Tochter des chinesischen Staatskonzerns China Aerospace – und damit aus Sicht deutscher Behörden ein Amtsträger. Und zwar einer, den Tesat geschmiert hat. Ein Prozent des Nettoauftragswerts hatte die Airbus-Tochter dem Chinesen für jedes Geschäft versprochen, das er mit dem Staatskonzern vermittelt hat. Airbus ist wieder mal ein Fall für den Staatsanwalt geworden.

Inzwischen hat man das Gefühl, die Ermittler gehen beim größten deutschen Luftfahrt- und Rüstungskonzern ein und aus. Bereits in der vergangenen Woche wurden zwei andere Schmiergeldfälle bekannt (SPIEGEL 50/2014). Beide Male geht es um mutmaßliche Bestechung bei der Lieferung von Grenzschutzsystemen. Allein für einen Milliardenauftrag in Saudi-Arabien soll ein ehemaliger saudischer Vizeminister über eine Londoner Beratungsfirma mit 13 Millionen Euro geschmiert worden sein, damit Airbus den Auftrag erhielt. Ein weiterer Mitarbeiter des Innenministeriums soll ebenfalls Geld bekommen haben.

Zudem soll Airbus Deutschland rumänische Amtsträger mit über sechs Millionen Euro für ein ähnliches Projekt bestochen haben. Auch hier ermittelt, wie in den beiden anderen Fällen, die Staatsanwaltschaft München. Im Fall Rumänien sollen die Zahlungen mithilfe zweier Beratungsfirmen in Bukarest verschleiert worden sein. Die rumänische Antikorruptionsbehörde DNA untersucht den Vorgang schon seit Länge-

rem. Das Brisante an den Fällen: Die Münchner Ermittler führen derzeit Stefan Zoller als einen von vier Beschuldigten. Zoller war bis zum Herbst 2012 Deutschland-Chef des Unternehmens und einer der mächtigsten Männer im Konzern.

Auch wenn Zoller nichts von den Zahlungen gewusst haben will, wie er sagt: Inzwischen stellt sich die Frage, ob das Schmiergeld bei Airbus System hatte oder ob zumindest die interne Antikorruptionskontrolle, im Fachjargon Compliance genannt, seit Jahren versagt hat.

Denn das Unternehmen kommt aus den Schlagzeilen nicht heraus. Mal soll für den Verkauf von „Eurofighters“ an Österreich geschmiert worden sein, mal landeten angeblich mehr als zehn Millionen Pfund auf Konten karibischer Steueroasen, um einen Zwei-Milliarden-Euro-Auftrag für die saudische Nationalgarde zu befeuern.

Seit einigen Wochen interessieren sich Athener Behörden für die Frage, ob auch beim Verkauf von vier „Super Puma“-Hubschraubern der Airbus-Tochter Eurocopter Anfang der Zweitausenderjahre Bestechungsgeld geflossen ist. Wert der Bestellung seinerzeit: rund 60 Millionen Euro.

„Das alles erinnert schon fatal an den Fall Siemens“, sagt ein Ermittler. Auch bei dem Münchner Technologiekonzern waren vor ein paar Jahren mehrere Korruptionsfälle nacheinander öffentlich geworden. Am Ende stellte sich heraus, dass das Schmiergeld System hatte. EADS könnte es nun ähnlich ergehen. Bei den jüngsten Durchsuchungen stießen die Fahnder scheinbar auf neue Ungereimtheiten. Die lösten neue Verfahren aus.

Offenbar gab es in dem deutsch-französischen Konzern bis 2008 kaum Kontrollsysteme, um Korruption zu verhindern. Hinter vorgehaltener Hand räumen deutsche Airbus-Manager jahrelange Versäumnisse ein – und streuen dabei gern, vor allem die französischen Partner hätten an funktionierenden Überwachungsmechanismen nur wenig Interesse gehabt.

Jetzt heißt es: „Wir wollen aufklären.“ Um die drei jüngsten Bestechungsfälle aufzuarbeiten, holte sich Airbus zuletzt die Anwaltskanzlei Freshfields ins Haus. Erstes Ergebnis der Untersuchung: Im Fall Tesat sei „gegen zwingende Compliance-Richtlinien verstoßen“ worden. Wie das möglich war, soll nun geklärt werden.

Konzernchef Tom „Major“ Enders jedenfalls wurde dieser Tage deutlich. In der letzten Vorstandssitzung machte er seinen Divisionschefs noch mal klar: Bei Airbus gebe es „Null Toleranz“ gegenüber Schmiergeldzahlungen.

So ähnlich hatte es einst auch beim damaligen Siemens-Patriarchen Heinrich von Pierer geklungen. Am Ende musste er zurücktreten.

Dinah Deckstein, Jörg Schmitt

\* Name von der Redaktion geändert.