

Anflug von Arglist

Korruption Die Klage der Republik Österreich gegen Airbus wegen Betrug ist so einfach wie gefährlich – und sie könnte US-Ermittler auf den Plan rufen.

Der Airbus-Chef hatte sich für seine Befragung gewappnet. Gleich drei eigene Anwälte brachte Tom Enders zu dem Fact-Finding-Gespräch am 15. November 2013 mit in die Konzernzentrale im Süden Münchens, einer von ihnen der CSU-Mann Peter Gauweiler.

Dem Trio gegenüber saßen drei Vertreter der Anwaltskanzlei Clifford Chance. Enders persönlich hatte sie beauftragt, Licht in eines der wohl dunkelsten Kapitel der Firmengeschichte zu bringen: dem von vielen Korruptionsvorwürfen begleiteten Verkauf von 18 „Eurofighter“-Kampfflugzeugen an die Republik Österreich.

In dem Gespräch sollte auch er sagen, was er wusste über schwarze Kassen, ein Netz von Briefkastenfirmen und dubiose Hinterzimmertreffen mit der Wiener Politprominenz. Denn Enders war Anfang der Nullerjahre verantwortlich für die Militärsparte des Flugzeugbauers Airbus, die damals noch EADS hieß, zu jener Zeit also, als das Geschäftspoker auf seinem Höhepunkt war.

Enders wollte den Clifford-Leuten offenbar suggerieren, mit den Verantwortlichen der Causa nur am Rande beschäftigt gewesen zu sein. Doch einer seiner Befrager zitierte aus einem Terminkalender zwei Treffen, die Enders mit einem der Hauptbeteiligten gehabt haben soll. Später hielt man ihm eine E-Mail vor. Daraus ging hervor, dass Enders der Benennung jener Mitarbeiter zugestimmt hatte, die mittlerweile im Mittelpunkt der Affäre stehen.

Das Protokoll ist Teil eines Aktenbestandes von fünf Terabyte, der im österreichischen Verteidigungsministerium mittels forensischer Software genauestens untersucht wurde. Auf diesen Recherchen beruht die Klage, die der Staat Österreich vor zwei Wochen bei der Staatsanwaltschaft in Wien eingereicht hat. Darin wird dem Unternehmen mit Enders an der Spitze „arglistiger Betrug“ vorgeworfen.

Die Österreicher wollen die Kampfmaschinen zurückgeben, deren laufende Kosten ihnen nach eigenen Angaben davonlaufen, und sie wollen Schadensersatz – bis zu 1,1 Milliarden Euro. Die Regierung will aber auch mit einer Altlast aufräumen,



MARKUS ZINNER / PICTURE ALLIANCE / DPA

die als Beispiel für das schamlose Hand-aufhalten der politischen Kaste gilt.

Doch das deutsch-französische Unternehmen fühlt sich als Opfer politischer Machtkämpfe. Auf Anfrage klagt Airbus, noch immer keinen Einblick in die erhobenen Vorwürfe bekommen zu haben und diese deshalb auch nicht kommentieren zu können. Die Klage allerdings könnte für Airbus brandgefährlich werden. „Wir haben ausreichend Material, mit dem wir Airbus auch zum Gegenstand von Ermittlungen in den USA und Großbritannien machen können“, sagt Hans Peter Doskozil.

Der sozialdemokratische Verteidigungsminister erwägt mithilfe der US-Kanzlei Skadden eine Eingabe beim Justizministerium in Washington. Schon wenn die dortigen Behörden zu ermitteln anfangen, könnte die Firma von öffentlichen Aufträgen ausgeschlossen werden – ein Milliardenesaster. „Airbus hat sich jahrelang als Opfer zwielichtiger ehemaliger Mitarbeiter dargestellt“, sagt Doskozil, „in Wahrheit ist der Konzern aber Täter.“

Die Klageschrift fußt auf mehreren Säulen. Da ist zum einen der Vorwurf der Korruption. Airbus hatte vertragsgemäß als Gegenleistung für den Auftrag Geschäfte im Wert von rund vier Milliarden Euro bei österreichischen Firmen akquiriert. Für diese Gegengeschäfte flossen von der Kaufsumme aber 183,4 Millionen Euro in ein System an Briefkastenfirmen, wohl auch, um Amtsträger zu bestechen. Das glaubt jedenfalls die Staatsanwaltschaft in Wien.

In internen Unterlagen des Konzerns taucht dieser Betrag wie selbstverständlich als „offset-costs“ auf. Im Angebot war von solchen Gegengeschäftskosten jedoch keine Rede, obwohl sie laut Angebotsaufforderung eindeutig hätten ausgewiesen werden müssen – für Doskozil „ein klarer Vertragsbruch“. Außerdem habe Airbus zwar „formal“ keine Kontrolle über eines jener Briefkastensysteme gehabt, es aber „de-

facto kontrolliert“, so steht es in einer internen Präsentation aus dem Jahre 2003.

Eine letzte Stoßrichtung der Beamten zielt darauf ab, dass Airbus damals gar nicht in der Lage gewesen sei, die „Eurofighter“ in zugesagter Konfiguration zeitgerecht zu liefern. Auch dafür gibt es interne Unterlagen wie jene „Kritische Begutachtung der Österreich-Kampagne“ vom 14. Januar 2002, in der Mitarbeiter des Konzerns „die kurze Zeit zwischen Vertragsunterzeichnung und Auslieferung als Risiko“ ansehen, das „dringend“ verändert werden solle. Gewarnt wird auch, dass unweigerlich Strafen fällig würden. In einer Präsentation werden diese auf „32 bis 99 Millionen Euro“ beziffert.

Auch technisch scheinen die Airbus-Manager den Österreichischen Dinge versprochen zu haben, die sie nie hätten einhalten können. Hintergrund war, dass die Alpenrepublik einen Teil der Flieger aus der ersten Generation der „Eurofighter“-Produktion bekommen sollte, die später auf die neuere Version umgerüstet werden sollte.

Eine Präsentation von September 2002 entlarvt diese vertragliche Zusage als Unmöglichkeit. Um sie zu erfüllen, hätten entscheidende Konstruktionsteile, etwa Spanten im vorderen Teil des Kampfflugs, ausgetauscht werden müssen, damit sich die Traglast des Flugzeugs von 19 auf 26 Tonnen steigern ließe. Realisierbar ist dies für die Ingenieure nie gewesen.

Für den Grünen-Abgeordneten Peter Pilz ist die Airbus-Klage eine späte Genugtuung. Er leitete vor zehn Jahren den ersten Untersuchungsausschuss im Wiener Parlament. In einem Geheimvertrag von Regierung und Konzern wurde damals festgehalten, den Ausschuss „zu beenden“ – ein Affront gegen das Parlament.

Pilz ist nun gelungen, den anderen Parteien einen zweiten „Eurofighter“-Ausschuss abzuhandeln: Er ist sicher: „Airbus hat sich selbst ein Grab geschaufelt.“

Otfried Nassauer, Gerald Traufetter