



Airbus-Produktion im chinesischen Tianjin: Millionenprovisionen aufgekrizelt auf ein Stück Papier

Pipeline für Schmiergeld

Airbus Die Korruptionserhellungen schwächen die Autorität von Konzernchef Tom Enders. Neue Erkenntnisse aus China nähren die Zweifel an seiner Rolle als harter Aufklärer.

Tom Enders gehört zu den Menschen, die einen Termin bekommen, wenn sie ihn brauchen. Und diesen Telefontermin brauchte der Airbus-Chef dringend: Am Freitagmorgen vergangener Woche rief er im Bundeswirtschaftsministerium an, um Staatssekretär Matthias Machnig (SPD) gerade noch rechtzeitig auf schlechte Nachrichten vorzubereiten.

Der SPIEGEL werde in ein paar Stunden mit einer Story über undurchsichtige Geschäfte des Konzerns herauskommen. Geschäfte, für die man sich schon bei britischen Behörden angezeigt hatte.

Sollte der Boss des deutsch-französischen Flugzeugbauers gedacht haben, dass Machnig ihm Trost spenden würde, dann hatte

er sich getäuscht. Dafür steht zu viel auf dem Spiel. Machnig erinnerte daran, dass Airbus für die Bundesregierung nicht irgendeine Firma ist, sondern ein Vorbild. Ebenjenes Vorzeigeprojekt, mit dem Europa vorführt, wozu es fähig ist – wirtschaftlich, politisch, technisch.

Gerade erst hat die Achse Berlin-Paris mit der bevorstehenden Fusion der Zugsparten von Siemens und Alstom ein Airbus der Schiene geschaffen. Ein Gemeinschaftsunternehmen für Panzer gibt es schon, einen neuen Kampfjet haben Kanzlerin Angela Merkel und Präsident Emmanuel Macron im Sommer verabredet. Dann ist da noch der Traum von einem Airbus für das Internet, eine Art europäisches Google oder Apple.

Was die Bundesregierung also gar nicht gebrauchen kann, ist ein Airbus der Korruption; mit schwarzen Kassen, Briefkastenfirmen in der Karibik, Schmiergeld für Airlinemanager – jenes Airbus, das nun im SPIEGEL Gestalt annahm. „Airbus muss weiter Klarheit über die Compliance im Unternehmen schaffen und vollumfänglich mit den Ermittlungsbehörden kooperieren“, sagt Machnig. Seit die Ermittlungen gegen Airbus 2016 begonnen hätten, übernehme Deutschland genauso wie Großbritannien und Frankreich keine Deckungen für Kreditbürgschaften. Und das dürfte bis auf Weiteres auch so bleiben. „Wenn wir Deckungen übernehmen, muss stets klar sein, dass die international abge-

stimmten Empfehlungen der OECD eingehalten werden“, stellt Machnig klar.

Das Telefonat mit dem Ministerium gab Enders einen Eindruck, was ihn in den Stunden und Tagen danach erwarten sollte: Investoren, Politiker und Journalisten wollten wissen, was da noch alles an schlechten Botschaften hochkomme. Wo auf der Welt Behörden ermitteln könnten, weil beim Verkauf von Passagierjets, Militärfliegern oder Sicherheitstechnik wohl mit Bestechungsgeldern nachgeholfen wurde.

Die Börsen rechneten schon mal die erwarteten Strafen auf Milliardenhöhe hoch und schickten den Kurs nach unten, vier Prozent minus. Eingepreist waren auch die Umsatzverluste, die drohen, wenn Airbus als korruptes Unternehmen bei Ausschreibungen nicht mehr mitbieten dürfte.

Nun bewahrheitet sich, was Enders im Juni dem engsten Kreis seiner Topmanager offenbart hatte: „Wir sind in einer extrem gefährlichen Lage“, die Ermittlungen in England und auch Frankreich hätten gerade erst so richtig begonnen. Selbst „in einem optimistischen Szenario wird das mindestens zwei Jahre dauern. Wahrscheinlich länger“. Dass Enders nicht nur Teil der Lösung, sondern auch des Problems ist, räumte er da schon selbst ein: „Es ist nicht so, als hätten wir nichts getan, aber wie wir herausgefunden haben, nicht genug.“

Dieser Spruch des markigen Deutschen trifft ganz besonders auf das Engagement seiner Firma in China zu, das ein Beispiel dafür ist, wie Enders in seiner Rolle als Chefaufklärer zumindest glücklos agiert hat. Der Fall, den der SPIEGEL zusammen mit seinem französischen Partner Mediapart recherchiert hat, wirft im Moment viele Fragen auf. Klar ist bislang nur, dass er stellvertretend für eine Hauskultur bei Airbus steht, in der vieles fragwürdig war.

Die Sache mit China hat ihren Ursprung im Jahr 2004. Damals gab es in der Türkei zwei Geschäftsleute, Okan Tapan und Sinan Gursoy, die als Berater für Airbus gearbeitet und einen Milliardendeal über den Verkauf von mehr als 30 Airbus-Maschinen an Turkish Airlines eingefädelt hatten. Ihr Auftraggeber war der damalige Türkei-Geschäftsführer von Airbus, Dominique Barbier, der nach dem erfolgreichen Abschluss mit Turkish Airlines befördert wurde. Auf den Chefposten in China.

Das Land war damals kein einfacher Markt für Airbus: politisch undurchsichtig, kulturell ein einziges Rätsel. Geschäftspartner? Fehlanzeige. „Niemand kannte damals die Marke Airbus in dem Land“, so beschreibt es ein ehemaliger Topmanager. Barbier brauchte also Berater mit besonderen Fähigkeiten, Typen wie Tapan und Gursoy, die schon einmal ihre besondere Qualifikation unter Beweis gestellt hatten.

Denn dass die beiden wissen, wie man Geldströme verschleiert, hatten sie bei

eben jenem Turkish-Airlines-Geschäft bewiesen. Das haben Ermittler im Auftrag von Airbus herausgefunden. Dabei soll es um eine Zahlung von mehreren Millionen Euro für sie gegangen sein. Allerdings stellten Tapan und Gursoy Airbus diese Summe nicht einfach so in Rechnung.

Stattdessen kamen die Zahlungsaufforderungen von einer Firma namens Inimeks, hinter der die beiden stehen. Offiziell ging es dabei auch nicht um den Flugzeugdeal, sondern um eine „Machbarkeitsstudie für das ‚Baku-Batumi Pipeline Project‘“. Dahinter verbirgt sich eine Gaspipeline im Kaspischen Meer – mit dem kleinen Schönheitsfehler, dass ein solches Bauwerk nie geplant und nie realisiert wurde. Die fiktive Pipeline diene wohl nur als Vorwand, um Geld aus dem Airbus-Konzern heraus in dunkle Kanäle zu transportieren.

Der Fall China zeigt, was hinter der glänzenden Fassade des Konzerns möglich war.

Damit hatten sich Tapan und Gursoy offensichtlich bestens empfohlen, den Weltkonzern auch auf dem Milliardenmarkt China zu unterstützen. Ihr alter Airbus-Freund Barbier brachte sie deshalb mit einem der mächtigsten Manager des Konzerns zusammen. Sein Name: Marwan Lahoud. Der Franzose mit arabischen Wurzeln ist ein enger Vertrauter von Konzernchef Enders. Lange galt er als ein aussichtsreicher Kandidat für dessen Nachfolge an der Spitze des Konzerns.

Im März 2006 trafen sich die Herrschaften erstmals im Fünfsternehotel Raphael in Paris. Brisant ist daran vor allem, dass Enders seinen Freund Lahoud eigentlich als Aufräumer auserkoren hatte. Ein gutes Jahr nach diesen Treffen wurde er zum Chef der Konzernsparte EADS International berufen. Das ist jener Firmenteil, den Enders heute als Quelle allen Übels im Konzern ausgemacht hat. Als „Bullshit Castle“ der Korruption.

Die Personalie Lahoud scheint für Enders keine gute Entscheidung gewesen zu sein. Denn der habe sich intensiv um die beiden Türken gekümmert, heißt es aus deren Umfeld. Bei einem der insgesamt zwei Treffen soll er vermeintliche Provisionen für den Verkauf von Flugzeugen aufgekritzelt haben: 1,5 Prozent des Preises sollte es für 50 bis 150 Flugzeuge geben, von 80 bis 200 Flugzeugen 2,5 Prozent. Gewaltige Erfolgsaussichten bei einem Geschäftsvolumen von zehn Milliarden Euro.

Lahoud, so verlautet es aus dem Konzern, habe Tapan und Gursoy von Anfang

an für zwielichtig gehalten, das Schreiben stamme nicht von ihm, er habe angeblich angewiesen, den Kontakt zu den beiden Türken abzubrechen.

In einer erfolglosen Klage der beiden aus dem April 2014 liest sich das ganz anders. Darin fordern die beiden Türken 250 Millionen Euro von Airbus: Durch „hervorragende Lobbyarbeit bei Fluggesellschaften sowie durch Kontakte bei diversen leitenden Kommissionen der Volksrepublik China“ hätten die beiden maßgeblich zu einer Absichtserklärung für den Kauf von 160 Flugzeugen beigetragen. Und die hätte Airbus dank ihres Einsatzes 2008 dann auch in einen echten Verkaufsvertrag umwandeln können, schreibt ihr Anwalt in seiner Klageschrift.

Die beiden fleißigen Türken sollen in China zudem in besonderer Mission unterwegs gewesen sein. Sie hätten es darauf angelegt, all jene Vermittler in China „unschädlich“ zu machen, die für die Konkurrenz aus den USA, also für Boeing, agiert hätten. Dafür hätten die zwei bedeutende Geldsummen in die Hand genommen, so haben die Türken es ihrem Anwalt erzählt.

Die Frage ist also: Wie schnell verabschiedete sich Airbus wirklich von den beiden? Und: Welche Folgen hatte das?

Denn tatsächlich trennte sich der Konzern zwar irgendwann von den beiden Türken – allerdings nur, um noch enger mit einem chinesischen Berater weiterzuarbeiten, den die Türken ursprünglich einmal für Airbus angeworben hatten. Der Chinese gründete auf den Caymaninseln zwei Firmen, denen Airbus viele Millionen Euro an Provisionen gezahlt haben soll. Das fanden die beiden Türken aber erst später heraus, als sie längst aus dem Rennen waren.

Doch was führte Airbus mit diesen Karibikfirmen im Schilde? Waren auch sie dafür da, Geld aus dem legalen Geschäftskreis von Airbus abzuzweigen? Egal, was die Ermittler am Ende über dieses sonderbare Konstrukt herausfinden werden, es wird weder Chefaufklärer Enders noch dessen Firma strahlen lassen. Der Fall zeigt einmal mehr, was hinter der glänzenden Fassade des Konzerns möglich gewesen ist.

Als einer der Gesellschafter in den Briefkastenfirmen taucht übrigens ein hochrangiger Manager von EADS International in Paris auf, dem von Enders als „Bullshit Castle“ geschmähten Firmenteil also. In ihrer Klageschrift äußern die türkischen Berater deshalb noch einen anderen Verdacht, wozu die Offshore-Firmen gedient haben könnten: wahrscheinlich für „Kickback-Provisionen zugunsten von Managern“ von Airbus.

Immerhin: Hätten sich die eigenen Leute an ihrer Firma bereichert, dann wäre Airbus auch mal Opfer und nicht Täter.

Rafael Buschmann, Jürgen Dahlkamp, Dinah Deckstein, Gunther Latsch, Jörg Schmitt, Gerald Traufetter