

AFFÄREN

# „Please push“

Neue Enthüllungen in der Netzwerk-Affäre: VW-Lieferanten wie der Lackiermaschinenhersteller Eisenmann zahlten Millionenprovisionen an Briefkastenfirmen. Der Ex-VW-Einkaufschef Gutiérrez wird durch Aussagen eines ABB-Vorstandes schwer belastet.



W. SCHMIDT / NOVUM

Manager Gutiérrez, Sanz: Wußten die López-Vertrauten von Provisionszahlungen?

Die ungleiche Partnerschaft begann Anfang 1996. Die Briefkastenfirma ASD Automotive Supply Development im Steuerparadies auf der britischen Kanalinsel Guernsey nahm Kontakt zu einem der größten Zulieferer der deutschen Automobilindustrie auf. Sie schickte wenige Tage nach ihrer Gründung „Herrn Direktor Günther Dingler, Firma Eisenmann KG“ in der Daimlerstraße 5 im schwäbischen Holzgerlingen einen Vertragsentwurf.

Es sollte der Beginn einer wunderbaren Zusammenarbeit werden. Die ASD versprach, ihre „guten Kontakte“ zu Spitzenmanagern in der internationalen Automobilindustrie zu nutzen und die Firma Eisenmann ins Geschäft zu bringen. Das schwäbische Unternehmen, Hersteller von Lackieranlagen, garantierte dafür eine ordentliche Provision von bis zu sechs Prozent des Auftrags.

Die Partnerschaft zwischen der Briefkastenfirma und dem schwäbischen Konzern mit einem Umsatz von rund einer Milliarde Mark lief denn auch gut an. Schon wenig später wurde der ASD für den Bau einer Volkswagen-Lackiererei eine Provision von 1,8 Millionen Mark überwiesen. Für weitere Aufträge mit VW und

dessen Tochtergesellschaft Audi von gut 100 Millionen Mark erhielt die Briefkastenfirma in den darauffolgenden Monaten Provisionszusagen von knapp 3,5 Millionen Mark.

Die Firma ASD auf der Kanalinsel Guernsey ist die neueste Spur in der Affäre Netzwerk. Die Briefkastenfirma verstärkt den Verdacht, daß eine Gang heimlicher Abkassierer einen internationalen Schmiergeldring aufgezo-gen hat, der jahrelang Millionen-Provisionen in der Automobilindustrie einsammelte.

Zu den Hauptverdächtigen zählt der ehemalige VW-Einkaufschef José Manuel Gutiérrez, dessen Wolfsburger Dienstvilla die Staatsanwälte bereits durchsucht haben. Gegen ihn und einige andere Manager wird unter anderem wegen des Verdachts der „Bildung einer kriminellen Vereinigung“ ermittelt.

Ins Visier der Fahnder geriet das Netzwerk Anfang des Jahres durch eine Anzeige des schwedisch-schweizerischen Anlagenbauers ABB. Der Konzern mußte jahrelang für Aufträge von General Motors und VW Schmiergelder an das Netzwerk abführen und wandte sich schließlich an die Ermittlungsbehörden in Zürich und Braunschweig.

Nach den ersten Enthüllungen hatte Volkswagen-Chef Ferdinand Piëch erklärt: „Ein Netzwerk ist von unserer Seite bisher nicht feststellbar.“ Doch die Zahlungen des VW-Lieferanten Eisenmann an die Geldsammelstelle auf Guernsey belegen, daß ABB kein Einzelfall ist. Die Staatsanwälte sind inzwischen davon überzeugt, daß eine raffiniert getarnte Organisation von den Lieferanten offenbar systematisch Provisionen abkassierte.

Für die Fahnder war es auf Anhieb nicht leicht zu verstehen, warum ein Konzern wie Eisenmann, der bereits seit Jahren für große Autokonzerne und auch für Volkswagen Lackieranlagen errichtet, auf die Dienste der sonderbaren Firma ASD angewiesen ist. In den internen Unterlagen der Firma auf Guernsey stießen die Ermittler schließlich auf den Mann im Hintergrund der ASD, „unseren Repräsentanten, Herrn Hüskes“, einen ehemaligen Manager von General Motors. „Wenn Sie Änderungen wünschen“, hatte die ASD an

Eisenmann geschrieben, „möchten wir Sie bitten, Kontakt zu Herrn Hüskes aufzunehmen.“

Warum ausgerechnet der inzwischen pensionierte Hüskes? Selbst zu seiner aktiven Zeit bis 1994 zählte Hüskes als General-Motors-Vizepräsident in Zürich nicht zu den Managern, die durch besondere Erfolge auf sich aufmerksam gemacht hatten. Doch Hüskes hat auch eine wahre Stärke, es ist die jahrelang gepflegte Freundschaft zu dem einstigen GM- und VW-Manager José Ignacio López und dessen Vertrauten Gutiérrez.

1980 hatte Hüskes, damals Werkleiter für GM in Saragossa, den aufstrebenden Ingenieur Ignacio López engagiert und dessen Karriere seitdem nach Kräften gefördert. Auch nach dem Wechsel von López, Gutiérrez und Garcia Sanz zu Volkswagen pflegte Hüskes den Kontakt zu den Managern.

Staatsanwälte in Zürich und Braunschweig und die Fahnder des Bundeskriminalamtes BKA prüfen jetzt, ob Hüskes seine guten Verbindungen zu López und Gutiérrez nutzte, um Eisenmann Aufträge des Volkswagen-Konzerns zu vermitteln. Sie gehen auch der Frage nach, ob ASD möglicherweise einen Teil der Millionen-Provisionen an VW-Manager weiterreichte.

So unbeteiligt, wie die López-Krieger bisher taten, sind sie offenbar nicht gewesen. Zumindest der ehemalige VW-Einkaufschef Gutiérrez wird durch eine Aussage des ABB-Vorstands Rolf Karg schwer belastet.

Bei einem Besuch in der VW-Zentrale am 31. Oktober vergangenen Jahres wollte Karg herausfinden, ob Gutiérrez einer der Hintermänner des Schmiergeldrings ist, der von seinem Konzern 1,2 Millionen Mark einer noch ausstehenden Provision gefordert hatte.

Im Laufe des Gesprächs erwähnte der ABB-Manager, er habe erfahren, daß für den Erhalt eines VW-Auftrags eine Provision von fünf Prozent fällig sei. Karg, der zu dem Treffen einen Zeugen mitgenommen hatte, wollte vom VW-Chefeinkäufer wissen, ob dies zutreffe.

Gutiérrez, so bezeugt Karg gegenüber der Staatsanwaltschaft, habe gesagt: „Die fünf Prozent in Zusammenhang mit dem Auftragserhalt stimmen.“

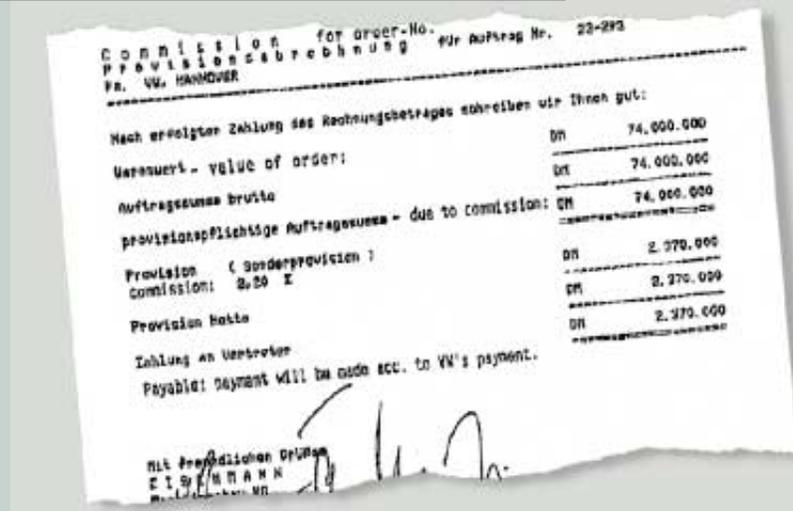
Während ABB-Manager die Schmiergelder teilweise in bar im Koffer übergeben mußten, überwies Eisenmann seine Provisionszahlungen direkt an ASD und führte über die einzelnen Zahlungen exakt Buch.

Am 3. Juni 1996 bestätigte eine Eisenmann-Sachbearbeiterin die erste fällige Provisionszahlung. Eisenmann hatte unter der Auftragsnummer 23-291 vom VW-Werk Mosel einen Auftrag für 58 650 000 Mark erhalten und wollte dafür 1 811 249 Mark Provision an ASD zahlen. Die Eisenmann-Mitarbeiterin versprach: „Oben genannter Betrag wird heute an Sie überwiesen.“

## Prächtige Provisionsgeschäfte

Abrechnung der Firma Eisenmann mit der Briefkastenfirma ASD für Aufträge des VW-Konzerns	Auftrag von	Rechnungsbetrag in Mark	Provisionszusagen von Eisenmann an die Firma ASD
	3. 6. 1996 VW Mosel	<b>58 650 000</b>	<b>1 811 249</b>
	18. 6. 1996 VW Wolfsburg	<b>20 950 000</b>	<b>778 500</b>
	18. 6. 1996 VW Mexiko	<b>3 550 000</b>	<b>177 500</b>
	18. 6. 1996 Audi Indonesien	<b>1 266 940</b>	<b>63 347</b>
	18. 6. 1996 Audi Malaysia	<b>1 177 201</b>	<b>58 860</b>
	22. 8. 1996 Audi Indonesien	<b>145 698</b>	<b>7 284</b>
	22. 8. 1996 Audi Malaysia	<b>132 848</b>	<b>6 642</b>
	26. 9. 1996 VW Hannover	<b>74 000 000</b>	<b>2 370 000</b>

vom 3. 6. bis 26. 9. 1996 insgesamt: **5,27 Millionen Mark**



Die Vermittlungsprovision hing von der Höhe der Aufträge ab. Laut Vereinbarung mit Eisenmann-Vorstand Dingler mußte der Anlagenbauer für kleinere Aufträge bis zu fünf Millionen Mark sechs Prozent zahlen. Bei einem Volumen von fünf bis zehn Millionen Mark waren vier Prozent und bei Aufträgen über zehn Millionen Mark

**„Oben genannter Betrag wird heute an Sie überwiesen“**

drei Prozent Provision fällig. „Je nach Wettbewerbssituation“, so heißt es in dem Vertrag, „können auch Sonderregelungen vereinbart werden.“

Bei der ASD häuften sich bald die Provisionszusagen für Aufträge von Volkswagen und Audi (siehe Grafik). Gelegentlich wurde auch um die Provisionshöhe gefeilscht.

Für den größten Auftrag, den Bau einer Lackieranlage im VW-Werk Hannover für 74 Millionen Mark, wollte Hüskes offenbar mehr als die vereinbarten drei Prozent. „Unser Herr Dingler“, schrieb Eisenmann am 18. Juni 1996 an die Firma auf Guernsey, werde sich deswegen mit ASD in Verbindung setzen.

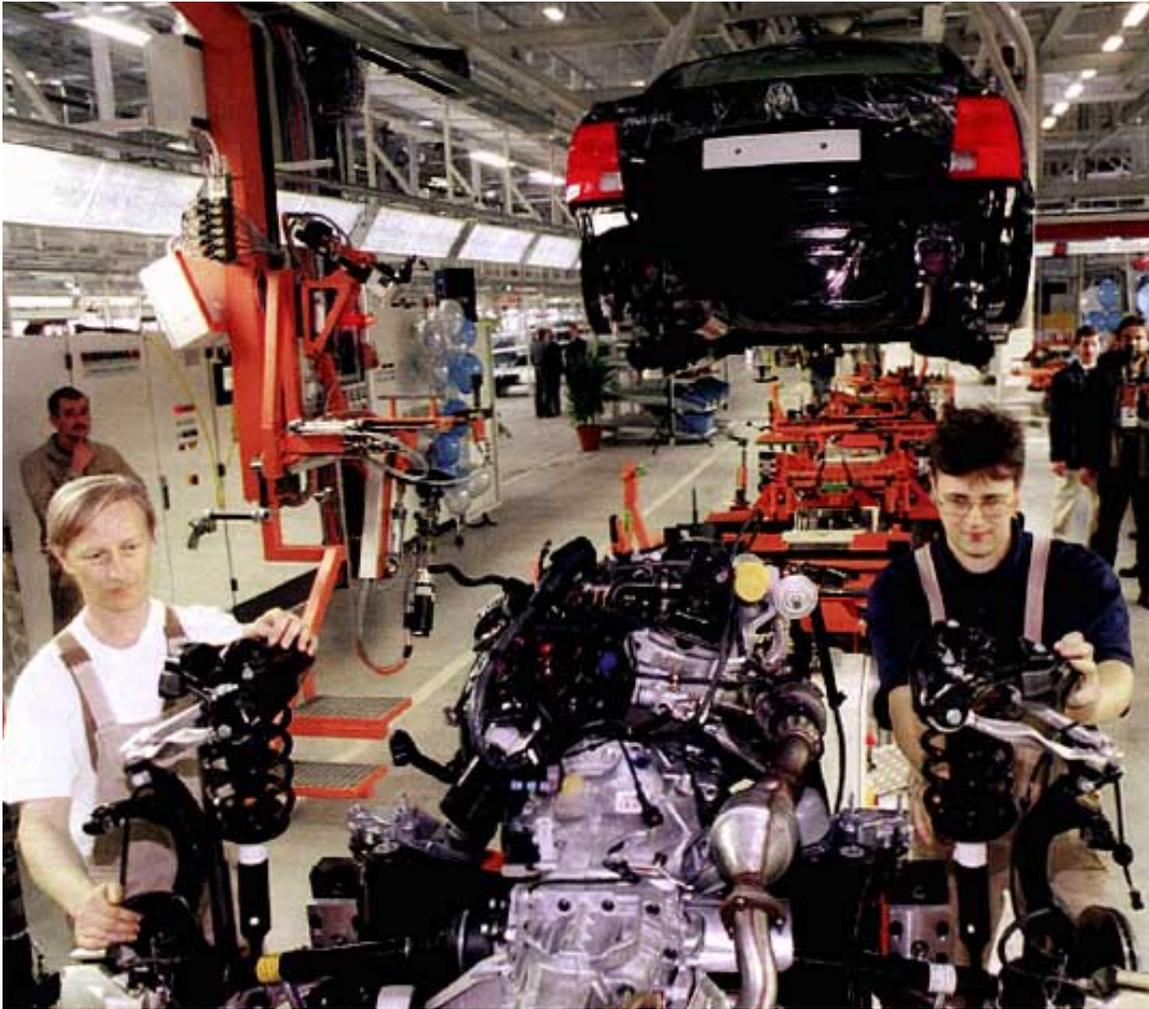
Am 26. September sagte der Anlagenbauer schließlich eine „Sonderprovision“ in Höhe von 3,2 Prozent zu. Insgesamt sollten Hüskes und seine Firma für den Auftrag aus Hannover 2,37 Millionen Mark bekommen.

Trotz aller schriftlicher Zusagen, so erklärte Eisenmann-Geschäftsführer Friedrich Wilhelm, habe seine Firma nur für drei VW- und Audi-Aufträge Provisionen gezahlt, insgesamt 1 825 175 Mark. Bereits im Sommer 1996 habe Eisenmann den Vertrag mit ASD gekündigt und die Zahlungen trotz Zusagen eingestellt.

Hüskes sei Anfang 1996 an Eisenmann herangetreten, sagt Wilhelm, und habe versprochen, seine guten Verbindungen zu hochrangigen Automobilmanagern für den Anlagenbauer einzusetzen.

Eisenmann, bislang vor allem auf den deutschen Markt konzentriert, habe „im Gegensatz zu weltweit vertretenen Konkurrenzfirmen einen erheblichen Image-nachteil gehabt“. Hüskes sollte dies ändern. Doch von dem neuen „Handelsvertreter“ (Wilhelm) habe man sich mehr versprochen. Hüskes habe nichts gebracht.

Bekannt aber ist, daß López für die Wünsche seines Ziehvaters Hüskes stets ein offenes Ohr hatte. Als López Anfang 1993 von Detroit nach Wolfsburg wechsel-



Volkswagen-Werk in Mosel: Für den Bau der Lackieranlage flossen 1,8 Millionen Mark Provisionen

te, fanden seine ehemaligen Kollegen in dessen Büro Zettel mit handschriftlichen Notizen. Nach Telefonaten mit Hüskes hatte López die Namen mehrerer Lieferanten notiert mit dem Zusatz „please push“.

Der Pensionär Hüskes, der sich privat bereits nach Monaco zurückgezogen hat, pflegt noch immer den Kontakt zu López, Gutiérrez und Sanz. Er brachte sogar seinen Neffen Oliver Hilbert in der Einkaufs-Abteilung von VW unter.

Bei ihrer Suche nach den Verzweigungen des Netzwerks stießen die Ermittler schon häufiger auf Hüskes. Der López-Freund wurde auch als einer der Hintermänner der Liechtensteiner Briefkastenfirma Ihag vermutet. Die Firma kassierte jahrelang Provisionen von Lieferanten, die mit General Motors und Opel, später auch mit VW ins Geschäft kommen wollten.

Bei einer weiteren Geldsammelstelle in Liechtenstein, der Tymar AG, fiel auch Eisenmann auf. Der Anlagenbauer hatte dort jahrelang Provisionen eingezahlt.

Dafür erhielt das Unternehmen nicht nur viele Aufträge aus Wolfsburg, sondern auch von der spanischen Tochter Seat.

Bei der Seat-Fabrik in Martorell betreibt die Eisenmann-Tochter Vanema die Lackieranlage. Die besondere Stellung der

Eisenmann-Tochter rief das Seat-Controlling auf den Plan. Der Status des Alleinlieferanten, schrieb Controller J. M. Ruano an die Abteilung „Optimierung Einkauf“, müsse umgewandelt und Vanema „den sonstigen Lieferanten (wie VDO, Johnson Control, Dynamit Nobel etc.) gleichgestellt“ werden.

Damit würden künftig bei Vanema, so schreibt der Seat-Manager am 14. Februar dieses Jahres, die „Markt- und Konkurrenzgesetze wie bei allen anderen Lieferanten greifen“.



Manager Hüskes  
„Unser Repräsentant“

lich sogar ab, Tracoinsa weiter zu beschäftigen.

Die VW-Zentrale in Wolfsburg war über die Pannen bei Škoda informiert. Dennoch vergab die VW-Einkaufsabteilung weiterhin Aufträge an die spanische Firma. Ein Mitarbeiter von Tracoinsa behauptet gegenüber dem SPIEGEL, der Firmenchef habe Gutiérrez mehrmals einen Koffer mit Bargeld übergeben, mal auf dem Flughafen Barcelona, mal im vornehmen Hotel Princessa Sofia.

Sowohl der Chef von Tracoinsa als auch Gutiérrez bestreiten dies. Der López-Vertraute beteuert auch, er habe mit Hüskes nicht über die Auftragsvergabe an Eisenmann gesprochen. Die Firma ASD auf Guernsey, so Gutiérrez, sei ihm völlig unbekannt.

Die Ermittler spüren dennoch unbeeindruckt den vielen Verzweigungen des Netzwerks nach. Sie stoßen ständig auf neue Fälle.

Die Spuren führen nicht nur in die Steuerparadiese Liechtenstein und Guernsey, in die Schweiz und nach Monaco, sondern vor allem auch nach Spanien. „Wir haben langsam den Eindruck“, so ein Fahnder, „daß kaum ein wichtiger Auftrag ohne Schmiergeld vergeben wurde.“

Um Marktgesetze mußte sich auch die kleine spanische Firma Tracoinsa wenig kümmern. Das Unternehmen, das Transportanlagen für Autofabriken herstellt, kam seit dem Einzug von López und Gutiérrez in Wolfsburg bei VW gut ins Geschäft. Es erhielt Aufträge für die VW-Werke in Brüssel und Mosel und die Škoda-Fabrik in Mladá Boleslaw.

VW-Manager beklagten schon früh, daß die Qualität der Tracoinsa-Arbeiten miserabel sei und die Zeitvorgaben nicht eingehalten würden. Bei Škoda fielen gelegentlich Karosserien aus den von Tracoinsa installierten Greifern.

Unabhängige Gutachter stellten gravierende Sicherheitsmängel bei einer Stahlplattform fest. Wegen der Pfscharbeit lehnte Škoda es schließlich