



01.08.2006

Schmiergeldaffären in der Autoindustrie

Versäumnisse im Kampf gegen Korruption

Fahrzeug-Hersteller und Zulieferer verzichten weitgehend auf

Ombudsleute, obwohl dieses System bei Bahn und VW funktioniert

Von Karl-Heinz Büschemann
und Klaus Ott

München – Bei der Bekämpfung der Korruption gibt es in der deutschen Autoindustrie und bei deren Zulieferern großen Nachholbedarf. Nur wenige Unternehmen wie VW haben bislang wirksame Gegenmaßnahmen ergriffen und beispielsweise Ombudsleute eingesetzt, denen Mitarbeiter vertraulich Hinweise geben können.

Obwohl die Staatsanwaltschaften in Frankfurt am Main und München inzwischen umfangreich wegen Bestechungsaffären in der Automobilbranche ermitteln, sehen einige Unternehmen wenig Anlass, Gegenmaßnahmen einzuleiten. „Wir haben kein Korruptionsproblem“, erklärte ein BMW-Sprecher am Montag. Bei BMW gebe es bislang nur einen einzelnen Fall. Zusätzliche Vorkehrungen seien nicht geplant.

Dagegen räumt der Branchenverband VDA indirekt Versäumnisse ein. Es gebe in der Industrie Verhaltensrichtlinien für Einkauf und Vertrieb. Es müsste aber die Aufgabe sein, „diese noch stärker in die Führungsprozesse zu integrieren und ihre strikte Einhaltung zu kontrollieren.“ Der VDA prüfe die Einführung eines „übergreifenden Regelwerks“ gegen Korruption. Caspar von Hauenschild, Vorstandsmitglied der Antikorruptionsinitiative Transparency International in Deutschland, kritisiert die Autoindustrie. Der Kampf gegen Korruption sei von Ausnahmen abgesehen in der Automobilbranche „nicht Teil der Unternehmenskultur“. Auch die Strafverfolger konstatieren Nachholbedarf. „Die Unternehmen müssen offener mit diesem Thema umgehen“, fordert der Münchner Oberstaatsanwalt Anton Winkler.

Am weitesten vorgeprescht ist bisher VW. Nach dem Skandal um den ehemaligen Personalvorstand Peter Hartz und den Betriebsrat berief der Wolfsburger Autobauer Anfang 2006 einen Anti-Korruptionsbeauftragten und setzte zwei Frankfurter Rechtsanwälte als Ombudsmänner ein. Mitarbeiter des Konzerns können sich vertraulich an die beiden Juristen wenden, wenn sie Hinweise auf Vergehen von Kollegen haben und sie aus Angst vor Repressalien nicht im Unternehmen weitergeben wollen.

Einer der beiden Juristen, der ehemalige Offenbacher Polizeipräsident Rainer Buchert, war bis vor kurzem auch als Ombudsmann für die Deutsche Bahn (DB) tätig. Buchert sagt, vertrauliche Hinweise seien ein „wesentlicher Grundstein“ der Korruptionsbekämpfung. Buchert hat in den ersten sechs Monaten seiner Tätigkeit bei VW bereits eine Reihe von „ernstzunehmenden“ Hinweisen auf Korruptionsfälle erhalten. „Bei beiden Ombudsleuten sind Informationen eingegangen, nicht nur aus Deutschland, sondern weltweit.“ Das spreche dafür, dass VW dieses System im Konzern gut umgesetzt habe.

Beim deutsch-amerikanischen Automobilkonzern DaimlerChrysler heißt es, man nehme das Thema Korruption „sehr ernst“. Konzernchef Dieter Zetsche hat jüngst betont, wie wichtig ihm ethisch einwandfreies Handeln sei. „Kein Geschäftsabschluss der Welt ist es wert, dafür den Ruf unseres Unternehmens aufs Spiel zu setzen.“ Der Konzern hat seine Verhaltensrichtlinien für Mitarbeiter nach einer Korruptionsaffäre im vergangenen Jahr noch einmal verschärft, aber keine Ombudsleute eingesetzt.

Mangelnde Rotation

Während die Staatsanwälte in Mün-

chen gegen drei frühere BMW-Mitarbeiter und 30 Beschäftigte von sechs Zulieferern ermitteln, bestreitet der Münchner Autobauer, grundsätzlich Probleme mit seinem Einkauf zu haben. Zusätzliche Anstrengungen, um Vergehen unter den 1100 Personen zu verhindern, die in dem Konzern mit der Beschaffung von Autoteilen oder Maschinen befasst sind, sind bislang nicht geplant. „Es bringt nichts, unsere Einkäufer zu bestechen“, sagt ein Sprecher. Es gibt aber schon Mängel bei den vorhandenen Maßnahmen. Die Beschäftigten im Einkauf sollen eigentlich in gewissen Zeitabständen wechseln. Doch diese Rotation wird bei BMW nicht konsequent praktiziert. „Man braucht für den Einkauf Spezialisten“, die nicht einfach ersetzt werden könnten so ein Sprecher. Diese Spezialisten wurden zum Teil aus der Zuliefer-Industrie abgeworben. Der Konzern sieht nach der Auskunft des Sprechers kein Risiko darin, dass bei BMW jetzt ehemalige Mitarbeiter von Zulieferern beim Teilekauf mit ihren alten Kollegen verhandeln.

Die meisten großen Zulieferer und Autohersteller begnügen sich mit internen Richtlinien, die Schmiergeldzahlungen an die Einkäufer der Autokonzerne verhindern sollen, statt etwa mit Ombudsleuten zu arbeiten. Das gilt auch für die in die Schmiergeldaffäre verwickelte Oberpfälzer Grammer AG (8000 Beschäftigte). Als einer der ersten Konzerne in Deutschland hatte die Bahn vor sechs Jahren zwei Anwälte als Ombudsleute zur Korruptionsbekämpfung berufen. Seither gingen bei den beiden Vertrauensleuten fast 300 Hinweise ein, weitere 150 Informationen erhielt das Unternehmen direkt aus der Belegschaft. Bis Ende 2005 ergaben sich daraus 124 staatsanwaltschaftliche Ermittlungsverfahren.