

WIRTSCHAFT

Die unheimliche Firma

Der Bau des neuen Berliner Flughafens verzögert sich immer mehr, und davon profitiert ein Konzern: Imtech. Einblicke in ein kriminelles Geschäftsmodell

VON CHRISTIAN FUCHS, STEPHAN LEBERT UND DANIEL MÜLLER

Es ist eine Firma, deren Abgründe so tief sind, dass Martin Delius nicht länger hineinschauen wollte. Der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses zum Berliner Großflughafen forderte die Verantwortlichen vor wenigen Monaten auf, sich von der Firma Imtech zu trennen, um das kriminelle Treiben zu beenden. Doch der scheidende Flughafen-Chef Hartmut Mehdorn setzte sich mit dramatischen Worten zur Wehr: »Wir dürfen Imtech nicht auf der Baustelle verlieren. Der Schaden wäre enorm.« Wirklich?

Gegen ehemalige Manager besagter Firma ermitteln gleich drei Staatsanwaltschaften wegen unterschiedlicher Delikte, ein in der deutschen Wirtschaftsgeschichte äußerst seltener Vorgang. Die Ermittler in Neuruppin, Hamburg und München gehen auf Imtech los wegen des Verdachts auf Untreue, Bestechung, Preisabsprachen und Bilanzfälschungen. Es geht zum einen um ein gigantisches, absurdes Freizeitpark-Projekt in Polen, das nur auf dem Papier existierte. Es geht zum anderen um ein Baukartell, bei dem sich Imtech mit Mitbewerbern illegal abgesprochen und so die Aufträge für zwei Kraftwerke erhalten haben soll. Es geht zum Dritten um merkwürdige Firmenübernahmen, Manipulationen von Jahresabschlüssen, dubiose Kredite. Die Liste der Beschuldigungen ließe sich lange fortsetzen.

Frank Winter ist Oberstaatsanwalt in Neuruppin, vom Typ her ein besonnener Mann, der nichts übrig hat für Klischees. Seit Jahren hält er nüchterne Vorträge über Korruption, »und da sage ich explizit, dass keiner glauben soll, so etwas passiert in unseren modernen Zeiten heute auf dem Parkplatz einer Autobahn und wird mit einem Kuvert erledigt«. Jetzt aber ermittelt Winter selbst in einem aktuellen Korruptionsfall, in dem es wohl genau so abgelaufen ist: Da traf in den Dezembertagen des Jahres 2012 ein Mitarbeiter des Berliner Großflughafens einen Mann der Firma Imtech und erhielt ein Kuvert mit 150 000 Euro, auf dass er unverzüglich eine Millionenzahlung zur Begleichung riesiger Imtech-Rechnungen veranlasse. Staatsanwalt Winter lacht. Manchmal, findet er, könne das Leben doch sehr komisch sein: »Meinen Vortrag werde ich umschreiben müssen.«

Eine Milliarde Euro sollte der Großflughafen Berlin-Brandenburg ursprünglich kosten, jetzt – nach der sechsten Eröffnungsverschiebung – nähern sich die Prognosen der Marke von sechs Milliarden Euro. Die Öffentlichkeit hat den Berliner Flughafen längst zur Lachnummer erklärt und fragt sich bloß, wer eigentlich die Unfähigeren seien – die Politiker oder die Airport-Manager. Die Firma Imtech hingegen macht aus der Lachnummer ein Kriminalstück. Dabei stehen die korrupten Strukturen von Imtech im Mittelpunkt und die Erkenntnis, dass der Stillstand auf der Baustelle in Berlin-Schönefeld zu einem wahren Geldregen für den Imtech-Konzern geführt hat. Nicht Vollauslastung und Verausgabung, sondern Nichtstun und Stillstand auf dem Bau führten bei Imtech zu sagenhaften Profiten. Allein jene Sammelrechnung, um die es bei der Begegnung auf dem Autobahnparkplatz gegangen sein soll, spülte 65

Millionen in die Kasse von Imtech. Diese Firma könnte der Schlüssel sein, um zu verstehen, warum der geplante Flughafen derart in Schieflage geriet. Recherchen der ZEIT und der niederländischen Tageszeitung *Het Financieele Dagblad* zeigen, dass dubiose Zahlungen keine Ausnahmen sind, sondern ein System ergeben: Die korrupten Strukturen des Konzerns fördern betrügerische Energien der Handelnden. Erstmals gibt jetzt ein Hauptverantwortlicher der Imtech-Affäre, der ehemalige Deutschland-Chef Klaus Betz, Einblick in die kriminellen Machenschaften hinter den Kulissen dieser Firma.

Imtech ist ein Riese in der Branche der Gebäudeausstatter, etwa 23 000 Angestellte gehören weltweit dazu, der Umsatz lag 2014 bei vier Milliarden Euro. Spezialisiert ist der Konzern auf den Einbau von Elektroanlagen, mal sind es Klimaanlagen, mal Steuerungen wie Belüftungssysteme. Der Sitz des Unternehmens befindet sich im holländischen Gouda, die Deutschlandzentrale liegt in Hamburg. Die Firma hat Bauprojekte in der ganzen Welt, von Katar bis Bielefeld. Der Konzern galt als so etwas wie eine Perle, er war ein Vorzeigeunternehmen der holländischen Wirtschaft. Noch im Jahr 2012 wurde Imtech eine besondere Ehre zuteil: Das Unternehmen wurde von der Königin gewissermaßen in den Adelsstand erhoben, aus Imtech wurde Royal Imtech, das ist so etwas wie die Verleihung des Bundesverdienstkreuzes. War die Aufzählung der Imtech-Bauprojekte früher ein Beweis für Glanz und Größe, so sprechen solche Listen inzwischen für systematische Pannen:

Neubau des Bundesnachrichtendienstes (BND), Berlin. Eröffnungstermin: mindestens vier Jahre später. Mehrkosten: mindestens 600 Millionen Euro. Operationszentrum der Uni-Klinik, Düsseldorf. Eröffnungstermin: fünf Jahre später. Mehrkosten: 80 Millionen Euro. Campus der Fachhochschule, Bielefeld. Eröffnungstermin: mindestens zwei Jahre später. Mehrkosten: mindestens 100 Millionen Euro. An all diesen Baustellen ist Imtech nicht allein verantwortlich, aber das Unternehmen war oder ist entscheidend an ihnen beteiligt. Am Großflughafen Berlin ist Imtech besonders aktiv, etwa bei der Entrauchungsanlage oder bei der Verlegung von Millionen Elektrokabeln – genau in jenen Bereichen also, die dramatische Probleme machen.

Um einen geplanten Eröffnungstermin noch zu halten, genehmigt ein Auftraggeber, dessen Bauprojekt in Verzug zu geraten droht, den beteiligten Firmen nicht selten Beschleunigungszahlungen oder Nachtragsforderungen – auch ohne die Vorgänge ausgiebig geprüft zu haben. Daher nützen drohende Baustopps und Verzögerungen auf einer Baustelle vor allem einer Seite: den Bauunternehmen. Pannen, die lange bestehen bleiben, werden auf diese Weise zu Goldgruben. Firmenmanager wissen das und versuchen, ihre Machtposition in der entscheidenden Bauphase auszunutzen: Die Fertigstellung verzögert

sich und verzögert sich. Dies ist ein wesentlicher Grund dafür, warum sich bei fast jedem Großprojekt in Deutschland die Bauzeiten verlängern und die Baukosten dramatisch erhöhen. So weit ist das noch Alltag auf deutschen Großbaustellen. Die Spezialität der Firma Imtech besteht nun darin, es in der Disziplin der Verschleppung zur Meisterschaft gebracht zu haben. Das bestätigen unabhängig voneinander nicht nur Bauleiter verschiedener Firmen und ehemalige Imtech-Manager, sondern auch Rechtsanwälte, Bauprüfer, Bausteuerer, Architekten und Auftraggeber, die zuletzt mit Imtech zu tun hatten.

Sogar Behörden stimmen ein in den Chor. »Geld mit Stillstand verdienen ist die Königsdisziplin von Imtech«, sagt der Mitarbeiter eines Bauamtes. Und fügt hinzu: »Imtech betreibt das Nachtragsmanagement am aggressivsten. Sie weisen Kosten nach, ohne sie gehabt zu haben – das ist gut verdientes Geld.«

»Imtech hat die Situation am meisten ausgenutzt«, sagt ein Bauüberwacher des Berliner Flughafens. »Die kamen immer wieder mit dauerhaft extrem hohen Forderungen.«

»Imtech macht ein Geschäft mit dem Stillstand«, sagt ein Architekt, »von anderen Firmen unterscheidet sie sich vor allem in Dreistigkeit und Größenordnung der Forderungen.«

»Imtech hat die Schwäche der Flughafengesellschaft gnadenlos und schamlos ausgenutzt«, sagt ein ehemaliger Manager des geplanten Großflughafens. »Im Gegensatz zu seriösen Firmen hatten sie keine Hemmschwelle, unberechtigte Nachträge zu generieren.« Mit den Vorwürfen konfrontiert, erklärt die Firmenzentrale von Imtech auf Englisch, sie setze niemals auf das Geschäftsmodell Stillstand, sondern auf gute Arbeit und zufriedene Kunden.

Beim Flughafen BER funktionierte das Geschäft mit dem Stillstand allerdings prächtig. Man könnte auch sagen: Der Flughafen wurde zur Beute. Als 2010 das zuständige Technikplanungsbüro pleiteging, geriet die Bauplanung in Verzug – auch weil die Fläche des Flughafens während des Baus noch zusätzlich vergrößert wurde und immer wieder neue Vorgaben der Europäischen Union (EU) beachtet werden mussten, die zum Beispiel einen umfangreichen Ausbau der Sicherheitskontrollzonen nötig machten. Bald konnten die Planer den Bauarbeitern keine brauchbaren Ausführungspläne mehr fristgerecht abliefern. Obwohl die Bauleiter der beteiligten Firmen hätten erkennen können, dass die Pläne schlecht waren, installierten, bauten und verlegten sie im Terminal erst einmal alles unverändert, so, als würde sie der Erfolg des Projektes nichts angehen.

Die Schäden am Flughafen, verursacht durch Imtech und andere Firmen, sind dramatisch. Starkstromkabel wurden von gebrochenen Lampenleisten gehalten. Kanäle für die Entrauchung wurden durch neu verlegte Kabel beschädigt. Die Öffnung eines Entrauchungskanal wurde nicht fachgerecht geschlossen. Rauchmelder wurden nicht fachgerecht

»Imtech macht ein Geschäft mit dem Stillstand – und unterscheidet sich von anderen in Dreistigkeit und Größenordnung«

Fortsetzung auf S. 20

Diese Woche



Microsoft: Der neue Chef entledigt sich der Reste des Handyherstellers Nokia. Das kostet Milliarden. Ein neues Konzept hat Microsoft aber noch nicht (Seite 23)



Griechenland: Flüchtlinge strömen in das bankrotte Land. Auf der Insel Lesbos führt das zu einer humanitären Katastrophe (Seite 24)



Raketen: Karin Nilsdotter will den Weltraumtourismus nach Schweden holen. Porträt einer von der Zukunft berauschten Frau (Seite 28)



25-Stunden-Marmelade

MARCUS ROHWETTERS
wöchentliche Einkaufshilfe

Nichts gegen ein ausgedehntes Frühstück. Bei Kaffee und Brötchen kann man wunderbar über die ganz großen Fragen des Lebens nachdenken. Zum Beispiel über die Gemeinsamkeiten von Marmelade und Deospray. Erinnern Sie sich noch, wie das mit den 24-Stunden-Deos begann? Warum soll, was Achselnässe bekämpft, nicht auch Brotaufstrich verbessern? Das muss sich ein Marmeladenfabrikant aus Mönchengladbach gedacht haben. Getreu seiner Losung »Frühstück ist, was Du daraus machst« verkauft er neuerdings »25-Stunden«-Marmelade an »die junge, wilde Generation«. Die will nämlich, so weiß er, »25 Stunden am Tag Vollgas geben«.

Die jungen Wilden dürften begeistert sein. Sie wissen nun, dass sie nach Ablauf der Deowirkung marmeladenmäßig noch eine volle weitere Stunde Vollgas geben können. Zur Wahl stehen ihnen »vier aufregende Sorten« voll marmeladigen Vergnügens, beispielsweise »Magic Dragonblood«. Das magische Drachenblut enthält Granatapfel und Sauerkirsche. Wie aufregend! Auf dem Glas ist ein Tiger zu sehen. Drachen sind eben, was du daraus machst. Und nach 25 Stunden Vollgas kann man da schon mal was verwechseln.

Oder die Orangenmarmelade: Sie wird in einer Dose verkauft, auf der ein Schmetterling abgebildet ist, und heißt deswegen »Pirates Passion«. Also Leidenschaft des Seeräubers. Schon klar, Leidenschaft ist, was du daraus machst, aber wenn ich ein leidenschaftlicher Pirat wäre, würde ich nicht an Marmelade aus Mönchengladbach denken. Zumindest nicht 25 Stunden am Tag. Aber vielleicht bin ich auch einfach nicht mehr jung und wild genug – und gehe zu schnell vom Gaspedal.

Von Verkäufern genötigt? Genervt von Werbe-Hohlsprech und Pseudo-Innovationen? Melden Sie sich: quengelzone@zeit.de – oder folgen Sie dem Autor auf Twitter unter @MRohwetter

MACHER UND MÄRKTE

Paternosterfahren wieder erlaubt



Wer sich traut, darf wieder türlos Aufzug fahren

Paternosterfahren ist bald wieder unbürokratisch möglich. Just am vergangenen Freitag ließ der **Bundesrat** eine Gesetzesänderung passieren. Nun müssen die Betreiber nur noch auf die besonderen Gefahren der türlosen Aufzüge hinweisen (nicht beim Oben- oder Untenherumfahren, das ist ungefährlich) oder auf andere Art für Sicherheit sorgen. Vor sechs Wochen war eine Vorschrift in Kraft getreten, die es nur noch **eingewiesenen Beschäftigten** erlaubt hatte, Paternoster zu nutzen (*ZEIT* Nr. 24/15). Jetzt darf wieder jeder Bürger, der das Risiko eingehen möchte, in einen der nostalgischen Aufzüge steigen. RUD

Amazon sucht Personal beim Militär



Mitarbeiterin im Amazon-Logistikzentrum Brieselang

»Unsere Mitarbeiter« unterteilt **Amazon** auf seinem deutschen Karriereportal in vier Gruppen: »Berufserfahrene«, »Absolventen«, »MBAs« und »Military«. Führungsstärke und Organisationsgeschick schätze man besonders an ehemaligen **Bundeswehrangehörigen**, schreibt Amazon dort und wirbt für exklusive »Bundeswehr Recruiting Veranstaltungen«. **Armin Cossmann**, Amazon-Regionaldirektor, spricht möglichen Bewerbern Mut zu: »Ich würde jedoch sagen, dass das Personalmanagement jedes Mal in etwa denselben Regeln folgt – mit oder ohne Uniform.« FB

Chinas Automarkt wächst schwächer

3%

mehr Autos sollen 2015 auf die Straßen Chinas kommen

Der Absatz von neuen Autos in China ist im Monat Juni um drei Prozent gegenüber dem Vergleichsmonat 2014 gefallen. Dies ist das erste Mal seit Dezember 2008, dass in einem Monat nicht mehr Pkw verkauft wurden. Der **Chinesische Verband der Autohersteller (CAAM)** hat reagiert und seine Prognose für 2015 nach unten revidiert: von sieben auf nur noch drei Prozent Zuwachs. Auch lange mit hohen Absatzsteigerungen verwöhnte große deutsche Hersteller wie **Audi, VW und BMW** bekamen die Zurückhaltung bereits zu spüren. Nur Mercedes konnte in diesem Jahr deutlich gegen den Trend zulegen. DHL

ANZEIGE

eufom.de

EUROPEAN SCHOOL FOR ECONOMICS & MANAGEMENT
eufom
DEUTSCHLAND

Abi 2015 – und dann? Europäisch studieren.

In: Berlin | Essen | Frankfurt a. M. | Hamburg | Köln | München | Stuttgart

» **European Management***
Bachelor of Arts (B.A.)
inkl. Auslandssemester

» **European Business & Psychology***
Bachelor of Science (B.Sc.)
inkl. Praktikum im In- und Ausland

Semesterstart: **15. September 2015**

Infoabende: **Berlin 20.07. | Essen 23.07. | Frankfurt a. M. 21.07. | Hamburg 06.08. | Köln 23.07. | München 24.07. | Stuttgart 21.07.**
studienberatung@eufom.de | 0800 1 97 97 97

*Doppelter Hochschulabschluss der FOM Hochschule und der eufom University Luxemburg



Berliner Flughafen

Es sollte das Vorzeigeprojekt der Hauptstadt werden – und wurde zum Albtraum, bei dem Imtech eine Rolle spielt. Wovorei, Platzek, alles längst Vergangenheit, und immer noch weiß keiner, wann der Flughafen fertig wird. Geschätzte Mehrkosten:

4,5 Milliarden Euro



BND

Die Spione warten nun schon ein paar Jahre auf ihre neue Heimat – und Imtech ist auch an diesem Bau beteiligt. Immer neue Probleme sorgen für Verzögerungen, zuletzt war es ein größerer Wasserschaden. Geschätzte Mehrkosten:

600 Millionen Euro

Fortsetzung von S. 19

Die unheimliche Firma

angebracht, Baustaub und Mörtel führten dazu, dass die Melder im Notfall keinen Alarm auslösten. Imtech soll Kabeltrassen verlegt haben, die die Menge der verlegten Kabel nicht aushielten. Entgegen der Vorschriften wurden die Kabel einfach in die Kanäle geworfen, anstatt sie ordentlich zu verlegen.

Einer der beteiligten Architekten zeigt ein Foto auf seinem Smartphone. Zu sehen sind zwei einander gegenüberliegende Steuerungskästen der Entrauchungsanlage. Doch sie sind so dicht aneinandergelagert, dass man die Kästen nicht öffnen kann. Die Anlage wird so unbrauchbar. Die zuständige Baufirma: Imtech. »Das ist doch Sabotage«, sagt der Mann.

Weil diese Baumaßnahmen niemals abgenommen würden, die Flughafengesellschaft aber unbedingt den Eröffnungstermin einhalten wollte, beauftragte sie dieselben schlampigen Unternehmen – darunter Imtech – mit der Sanierung der Schäden. Diese stellten dann nachträgliche Forderungen, also Nachträge, an den Flughafen. Einmal soll Imtech 40 000 Arbeitsstunden abgerechnet haben, die nicht geleistet wurden. Die Firma Imtech bestreitet dies.

»Ende 2012 spürten wir Druck, den Nachtragsstau schnell abzubauen. Damals wurden Nachträge schneller durchgewinkt und nicht mehr so genau geprüft«, sagt ein Nachtragsprüfer. Denn die Politiker hatten nur ein Ziel: Termin, Termin, Termin. »Das war ein gefundenes Fressen für Imtech«, sagt ein ehemaliger Bauprüfer. Die Unternehmen mussten nur auf schlechte Planungsunterlagen warten, sie umsetzen und konnten dann überbezahlte Leistungen in Form von Nachträgen einfordern. Um den Stillstand wieder wettzumachen, zahlte die Flughafengesellschaft tapfer Beschleunigungskosten.

Das geschickte Ausnutzen der schlechten Bauplanung war jedoch nur ein Kunststück von Imtech. Eine andere Zauberei begann mit einem DIN-A4-Blatt, das Imtech bei der Flughafengesellschaft einreichte, um seine Nachträge zu begründen. Damals, Ende 2012, tobte dort das Chaos nach dem geplatzten Eröffnungstermin. Der DIN-A4-Zettel sollte die Millionen zum Fließen bringen. Nur ein paar Worte standen auf der linken Seite des Zettels wie »Overheadkosten« oder »gestörter Bauablauf«. Auf der rechten Seite reiheten sich die geforderten Millionensummen auf. So waren diese Forderungen kaum zu überprüfen – zumal sich schätzungsweise 5000 unbezahlte Nachträge anderer Unternehmen bei den Prüfern angesammelt hatten.

Hinzu kam, dass Imtech das Geld schnell brauchte. Das Kapital der Firma wurde knapp, es wurde Druck gemacht. Sie drohte sogar damit, ihre Monteure von der Baustelle abzuführen. »Ihr war es extrem wichtig, dass das Geld noch 2012 überwiesen wird«, sagt ein Eingeweihter. Das blieb auch Francis G. nicht verborgen. Für den 47-jährigen Bauingenieur, der stets die oberen drei Knöpfe an seinem Hemd geöffnet hatte und sich auf der Baustelle als »Mann von Welt« präsentierte, lief es gera-

de sehr gut. Der neue Geschäftsführer des Flughafens hatte ihn erst einige Wochen zuvor zu seiner rechten Hand für den Kontakt mit den Baufirmen gemacht. G. genehmigte nun Nachträge und war für die Terminplanung zuständig. Vorzugsweise ging der Baubereichsleiter allein zu den Treffen mit Imtech. Auf einer Besprechung soll er dann gegenüber Managern der Firma »fordernd aufgetreten sein«, sagen Ermittler. Die Botschaft: Wenn ihr zahlt, peitsche ich eure Nachtragsforderungen in diesem Jahr durch.

Daraufhin sei es zu jenem Treffen an der Autobahnstation in Brandenburg gekommen, wo besagter Briefumschlag mit 150 000 Euro den Besitzer wechselte. In diesen Tagen wanderte G. zum BER-Geschäftsführer und schilderte eindringlich die Gefahr, dass Imtech pleitegehen und so die gesamte Baustelle gefährden könne. Provokant soll er gefragt haben: »Wollen wir bauen oder Nachträge prüfen?« Niemand wollte damals Stillstand auf der Baustelle – niemand will ihn bis heute. Imtech ist nach wie vor am Flughafen tätig.

Erstaunlich milde fällt der Blick der Flughafengesellschaft auf Imtech aus. Sie sieht die Schuld für das Chaos in Sachen Entrauchungsanlage und Kabelverlegung weit mehr bei den ehemaligen Planern als bei der Firma Imtech. Zu dem Vorwurf, Imtech habe nicht geleistete Arbeitsstunden im großen Stil abgerechnet, erklärt die Flughafengesellschaft lediglich, man sei mit Imtech »noch in der Klärung«, welche Arbeiten »innerhalb der geschuldeten Leistung und welche außerhalb der Pauschalverträge erbracht worden sind«.

Der Aufsichtsrat des Airports genehmigte im Jahr 2012 – auf Empfehlung von Francis G. – die Nachtragsforderungen der Firma Imtech. G. legte den Zeitplan für die Überweisung fest. Juristen und Controller des BER mussten deshalb im Dezember 2012 Überstunden schieben, und tatsächlich landeten drei Tage vor dem Jahreswechsel die Millionen sanft auf einem Konto von Imtech. Später fanden Ermittler Banknoten im Wert von insgesamt 150 000 Euro bei dem Baubereichsleiter. Polizisten einer Wirtschaftsspezialeinheit des Landeskriminalamtes Brandenburg haben gewaltige Datenmengen aus Mails, Chats und WhatsApp-Nachrichten ausgewertet und können den Weg des Geldes von der Imtech-Deutschlandzentrale in Hamburg zu G.s Eigenheim in Berlin nachverfolgen. Derzeit sitzt Francis G. in Untersuchungshaft. Der damalige Imtech-Direktor Oliver R. und der Deutschland-Geschäftsführer Klaus Betz werden der Bestechung verdächtigt und gelten den Staatsanwälten in Neuruppin als Hauptverdächtige.

Der ehemals mächtige Klaus Betz, der immer stolz auf sein proletarisches Auftreten war, ist zur Schlüsselfigur der Imtech-Krise geworden. Die Konzernzentrale in Holland versucht, aus dem heute 60-Jährigen den Schuft und Stündenbock zu machen. Imtech steht sozusagen mitten in einem Flächenbrand und versucht, eine simple Theorie des Brandausbruchs zu verbreiten: Es gab ein paar üble Manager in Deutschland und Polen, die gewissenlos gezündelt und den Konzern geschädigt haben – und einer der übelsten war der Deutschland-Boss Klaus Betz. Der Konzern hat gegen ihn und fünf andere Manager eine mehr als hundert Seiten dicke Anzeige erstattet. Der Kern der Vorwürfe: Die Manager hätten den Konzern durch aufgeblähte Geschäftszahlen und unerlaubte Transaktionen massiv geschädigt. Im Übrigen habe man sich von diesen und weiteren unzuverlässigen Leuten getrennt. Jetzt sei alles wieder gut. Diese Sichtweise wiederholt Imtech

in einer Stellungnahme gegenüber der *ZEIT*: alles vorbei. Die Vergangenheit ist überwunden, der Konzern des Jahres 2015 ist sauber.

Doch diese Behauptung dürfte schwer aufrechtzuerhalten sein. Denn die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Hamburg betreffen mittlerweile nach Informationen der *ZEIT* auch Adrianus Graauwman. Der gehörte als Personalchef zwölf Jahre lang zur Führungsriege in der Konzernzentrale in Holland und war im Jahr 2013 für einige Monate Betz' Nachfolger als Deutschland-Chef, bevor er im vergangenen Jahr den Konzern verließ und woanders anheuerte. Graauwman war also ein Mann aus dem Machtzentrum in Holland. Die Ermittlungen gegen ihn erschüttern die Theorie, es seien bloß einige fehlgeleitete Manager in Deutschland und Polen für alle Betrügereien verantwortlich gewesen.

Auch Betz selbst durchlöchert die Verteidigungsstrategie seines ehemaligen Arbeitgebers. Er sei nachhaltig angewiesen worden, alles zu unternehmen, um – mit welcher Methode auch immer – die bud-



Von oben: Imtech-Manager Klaus Betz, Flughafen-Chef Hartmut Mehdorn und Privatermittler Thomas Wüppesahl

gestrierten Zahlen darzustellen, erklärte Betz in einer Aussage vor der Staatsanwaltschaft Hamburg. Falls er, Klaus Betz, das nicht zustande bringe – so sei ihm vom Konzern weiter mitgeteilt worden –, solle er sich wegen »kreativer Ideen« an die holländische Zentrale wenden. In der Aussage leugnet Betz nicht, gezündelt zu haben. Doch er sagt sinngemäß: Er habe dies tun müssen, auf Befehl von ganz oben – und nennt neue Brandherde. In einer eigenen Erklärung entwirft Betz, der bis zu seiner Kündigung Anfang 2013 drei Jahrzehnte lang im Konzern beschäftigt war, gegenüber den Ermittlern die Blaupause eines durch und durch verrotteten Konzerns, der durch illegale Bilanztricks und echte Bilanzfälschungen die schweren finanziellen Probleme in Holland zu übertünchen versucht. Betz nennt einen ganzen Strauß solcher Manipulationen. Manche davon liegen schon länger zurück, etwa der Kauf des Installationsunternehmens Rud. Otto Meyer im Jahr 1997, bei dessen Kauf die Bankschulden des Unternehmens in Höhe von 40 Millionen Mark nicht erwähnt wurden. Um diese Schul-

den zu vertuschen, seien laut Betz Grundstücke und Gebäude zu hoch bewertet worden, was wiederum bei deren späterem Verkauf zwangsläufig zu schweren Verlusten führte. Als weiteres Beispiel für die Bilanzschiebereien nennt Betz den Kauf des Unternehmens Rheinelektrotechnik. Im offiziellen Kaufpreis von fünf Millionen Euro seien Pensionsrückstellungen von 70 Millionen Euro unberücksichtigt geblieben. Der tatsächliche Kaufpreis von 75 Millionen Euro sei sowohl den Aktionären als auch dem Aufsichtsrat verschwiegen worden. Als Betz nach eigener Aussage gegen diese Transaktion protestiert habe, sei er in die Konzernzentrale nach Gouda einbestellt worden und mit »einer Trennung bedroht« worden.

Der ehemalige Deutschland-Chef zählt einen üblen Trick nach dem anderen auf. So sei er etwa im Dezember 2005 angewiesen worden, die Dezembergehälter der deutschen Mitarbeiter erst Anfang Januar zu zahlen, was »einen positiven Effekt im Working Capital von 15 Millionen Euro« hatte. Es habe das Prinzip gegolten: Die Deutschlandzentrale habe in erster Linie für hohe Gewinne in Holland zu sorgen, wenigstens in der Buchführung. Betz schildert den Druck aus der Zentrale, bereits erteilte Aufträge zu Geld zu machen, lange bevor Rechnungen gestellt wurden, also auch lange bevor Leistungen erbracht wurden. All diese üblen Machenschaften seien mindestens bis ins Jahr 2012 prakti-

Fotos: Andreas Pehn/Inf (2); Stefan Bonease/pon; kl. Fotos (v.o.n.u.): Stock48/Getty Images, Schmitt/opa Picture-Alliance, Butzmann/Inf, Bühler



Düsseldorf Operationszentrum

Das neue Klinikum wurde schon als Geisterklinik verspottet – so oft wurde die Eröffnung verschoben, bis es schließlich 2014 endlich doch so weit war. Und auch Imtech war natürlich wieder beteiligt. Mehrkosten:

80 Millionen Euro



Deutsche Bank

Mit der Renovierung der Zwillingstürme der Deutschen Bank fing alles an. Ein privater Ermittler entdeckte im Auftrag von Imtech Betrügereien und wurde dann zurückgepfiffen. Die Eröffnung verzögerte sich durch einen Wasserschaden. Baukosten:

200 Millionen Euro



Campus Bielefeld

Die größte Baustelle in Nordrhein-Westfalen, mehr als eine Milliarde Euro wird hier investiert. Imtech ist mitverantwortlich für eine Eröffnungsverschiebung nach der anderen. Jetzt soll es im Wintersemester 2015/2016 so weit sein. Geschätzte Mehrkosten:

100 Millionen Euro

ziert worden, sagt Betz. Sein Rundumschlag gipfelt in der Aussage: Bewerte er die Transfers gegen Rechnung und alle anderen Transaktionen und Bilanztricks zusammen, wurden in den Jahren 2002 bis 2012 mindestens 100 Millionen Euro auf Anweisung der Konzernzentrale in Holland illegal transferiert, um die dortige Misere zu verbergen. 100 Millionen Euro. Diese Summe nennt nicht irgendein anonym Informant, sondern Klaus Betz, der nicht nur Deutschland-Chef war, sondern der bis wenige Wochen vor seinem Sturz Anfang 2013 als einer der Favoriten galt, neuer Konzernchef von Royal Imtech in Holland zu werden.

Natürlich feuert Betz auch deshalb auf den Konzern, um von eigenem Verschulden abzulenken, ihm wird unter anderem vorgeworfen, Weggefährten mit Millionenzahlungen versorgt zu haben. Aber wahr ist eben auch, dass kaum einer den Laden mit all seinen stinkenden Ecken so gut kennt wie Klaus Betz. Zu all seinen Vorwürfen erklärt Imtech, diese Anschuldigungen lägen Jahre zurück, man habe dazu keine Informationen.

Betz' Aussagen decken sich mit einer vertraulichen Mail, die der ZEIT vorliegt. Darin wendet sich Anfang 2013 der Leiter der Regionaldirektion München, Ingo J., an das Imtech-Management in Hamburg. Er schreibt »Ausgleich Belastungen Imtech Holland« in die Betreffzeile und listet 15 Einzelposten mit einem Wert von 22,6 Millionen Euro auf. Fast flehend schreibt er dazu, dass allein sein Geschäftsbereich auf Anweisung »eine Vielzahl an Belastungen von Imtech Holland tragen und auch bezahlen« musste. Diesen Zahlungen stünden »keine adäquaten Gegenleistungen gegenüber«.

Es gibt bei Imtech ein gewaltiges systemisches Problem

Wie weit Imtech von einer wirklichen Aufklärung immer entfernt war und es wohl immer noch ist, zeigt die Geschichte des Thomas Wüppesahl. Er ist ein Mann mit schillernder Vergangenheit, war Kriminalkommissar, Spezialgebiet Wirtschaft, saß in den neunziger Jahren für die Grünen im Bundestag – dann stürzte er ab: Wegen Vorbereitung eines Bankraubs wurde er zu einer Freiheitsstrafe von viereinhalb Jahren verurteilt und kam ins Gefängnis. Ein umstrittenes Urteil, für dessen Aufhebung er auch nach seiner Freilassung bis heute kämpft. Inzwischen arbeitet Wüppesahl als Politikberater und privater Ermittler, und in dieser Eigenschaft wurde er im Februar 2011 ausgerechnet von Klaus Betz eingestellt. Wüppesahl bezog ein Büro auf der Vorstandsetage der Hamburger Deutschlandzentrale und sollte mit einer kleinen Ermittlertruppe Hinweisen nachgehen, dass beim Renovierungsbau der Frankfurter Zwillingstürme der Deutschen Bank nicht alles mit rechten Dingen zugehe. Wüppesahl arbeitete sich in den Fall ein und wurde schnell fündig. Hinter den Betrügereien steckt ein System. Wüppesahl spürte Hinweisen nach, die auf organisierte Kriminalität deuteten. Und er gab seine Informationen weiter, nach oben in den Konzern, natürlich, das war ja sein Auftrag. Zumindest glaubte er das damals noch.

Aber dann stand eines Tages Klaus Betz, der Chef, in Wüppesahls Zimmer. »Diesen Moment werde ich nie vergessen«, sagt Wüppesahl heute. Es fielen harte Worte, und es kam die Aufforderung, Wüppesahl solle sich bei seiner Ermittlung gefälligst auf die Zwillingstürme der Deutschen Bank beschränken. Betz piff den eigenen Schnüffler also zurück, einen Satz hat Wüppesahl noch besonders in Erinnerung: »Sie sind nicht da, um die Wahrheit rauszufinden, sondern sie sollen für uns das Feigenblatt-Prinzip erfüllen.« So tun, als ob. Doch Betz hatte die Rechnung ohne den einsichtigen Fahnder Wüppesahl gemacht. Der meldete an die Zentrale nach Gouda, dass Betz nicht Teil der Lösung sei, sondern Teil des Problems. Zu-

nächst geschah gar nichts, dann, im Juni 2013, bekam Wüppesahl Hausverbot. Sein Bericht, in dem massive Betrügereien geschildert werden, wurde von der holländischen Zentrale ignoriert. »Ich habe selber lange gebraucht, um die Dimension zu verstehen, wie marode der Laden ist«, sagt Thomas Wüppesahl, »die Vergehen bei Imtech sind nicht nur die Sache von Einzel Tätern, die gibt es auch. Es gibt bei Imtech aber vor allem ein gewaltiges systemisches Problem.«

»So entsteht eine gewaltige Blase, die irgendwann platzt«

Die Methode Imtech glich einem Schneeballsystem. Ständig versuchten Manager, Aufträge an Land zu ziehen, um mit einem neuen Projekt die geschäftlichen Verluste eines älteren Projekts zu vertuschen. Ein ehemaliger leitender Angestellter von Imtech beschreibt es so: »Ich habe ein altes Projekt, das mit Minus dasteht. Ich hole mir also zehn neue Aufträge und buche ein paar Prozent der Kosten auf die anderen neuen Aufträge, um das erste Projekt zu entlasten.« Das bedeutet aber: Auch bei den neuen Projekten fällt sofort wieder Verlust an. Darum braucht Imtech immer weitere neue Aufträge, von denen etwas abgezweigt werden kann. Und jedes Jahr müssen mehr Gewinne verbucht werden, damit das System nicht in sich zusammenstürzt. »So entsteht eine gewaltige Blase, die irgendwann platzt«, sagt der frühere Imtech-Manager.

Das führte zu skurrilen Konstruktionen. Um an den neuen Auftrag für den Bau von RWE-Kraftwerken zu kommen, soll Imtech ein Kartell gebildet haben. Die anderen Teilnehmer sollen Millionen ohne Leistung eingestrichen haben, allein dafür, dass sie von der Bewerbung zurücktraten oder absichtlich überhöhte Angebote abgaben. Die Scheinrechnungen der anderen Firmen sollen teilweise auf das Imtech-Projekt BER gebucht worden sein. Um beim Flughafen zügig an Geld für Nachträge zu kommen, wurde der Baubereichsleiter bestochen. Das Geld dafür soll aus dem fiktiven Abenteuerpark-Projekt in Polen abgezogen worden sein. In Polen wiederum besorgte Imtech sich das Geld über verpfändete Konten und Schuldscheine, die nichts wert waren. Dies alles geschah, damit der Schein oder das verpfändete Konto als »flüssige und gleichwertige Mittel« in die Bilanz einfließen konnten, schreibt Imtech selbst in einem »Bericht an die Aktionäre« im Juni 2013.

Besonders spektakulär wirkte der geplante Abenteuerpark in Polen – das absurdeste aller Imtech-Projekte. Vom Konzern Royal Imtech wurde es im Jahr 2012 als größtes Projekt der Firmengeschichte angekündigt. Die »Adventure World Warschau«, ein gigantischer Freizeitpark sollte hier entstehen, mit Märchenschloss und Wasserspielen. Und viel Platz für Aufträge, die bloß Luftnummern waren, die man aber im Sinne der großen Wachstumsstrategie verbuchen konnte. Am Ende blieb übrig: eine gigantische Wiese, für die es keine Baugenehmigung gab, ein vier Meter hohes Eingangstor aus Holz, viele Firmen, die Scheinfirmen waren, und 70 Millionen Euro, die Imtech abschreiben musste.

Rotterdam im Mai des Jahres 2015. Der »neue«, der angeblich geläuterte Konzern Imtech präsentiert sich. In einem austernförmigen Saal im Kongresszentrum De Doelen sitzen bei der jährlichen Jahreshauptversammlung höchstens 100 Anteilseigner. Vor zwei Jahren, kurz nachdem der Skandal rund um den Abenteuerpark in Warschau aufgeflogen war, war kaum einer der 500 Plätze leer geblieben. Es war die turbulenteste Aktionärsversammlung der Firmengeschichte. Jetzt aber ist es sehr still hier.

Bevor Gerard van de Aast, der Vorstandschef des Konzerns, ans Rednerpult tritt, wird das Prozedere dieser Veranstaltung erläutert.

Medienvertretern, heißt es, sei es nicht gestattet, Fragen zu stellen – »damit alles rundläuft«. Und dann steht der Firmenboss da wie ein Feldherr, kerkengerade, Brust raus, Siegerlächeln. Ja, sagt Gerard van de Aast, es stimme schon: Man sei noch nicht über den Berg, aber, hey: Was war, das war. Dass der Umsatz im vergangenen Jahr wieder um acht Prozent eingebrochen ist? »Ein fürchterliches Resultat, aber: kein Problem. Das Wichtigste ist, dass wir jede Menge neuer Aufträge an Land gezogen haben, dass wir wieder Geld verdienen.« Hauptsache, die Auftragsbücher sind voll, um die Aktionäre bei Laune zu halten, was aber im Fall Imtech vor allem bedeuten kann, dass sich das alte trügerische System bloß erneuert hat.

»Geld lügt nicht«, sagt van de Aast, »aber Schulden können wir handhaben. Sobald wir sie abgetragen haben, wollen wir auch wieder eine Dividende ausschütten.« Van de Aast wirft eine Folie mit den fünf Kernwerten des Unternehmens an die Wand, darunter diese: Wir wertschätzen unsere Kunden. Wir agieren sicher und verantwortungsvoll. Wir führen unser Unternehmen mit Integrität.

Drei Sätze, drei Lügen. Wenig später schließt er mit den Worten: »Ein Problem wirft Imtech nicht

um.« Ein Problem? Ein deutscher Kleinaktionär, der ans Mikrofon tritt, um die drei erlaubten Fragen an den Vorstand zu richten, berichtet von mehreren Problemen. Von der Bestechung am Berliner Flughafen. Von der Kartellbildung zulasten des Energiekonzerns RWE. Von Scheinrechnungen, welche die Imtech-Regional-Direktion München an Royal Imtech zahlen musste, um die Liquidität der Konzernzentrale zu erhöhen. Van de Aast antwortet auf keine der drei Fragen. Über den Berliner Flughafen sagt er nur, man hätte Imtech doch vom Hof gejagt, wenn es Probleme gegeben hätte, »aber sie sind zufrieden mit uns«. Und für die Korruptionsvorwürfe gebe es keine Beweise. Der Aufsichtsratsvorsitzende Kees van Lede springt ihm bei. Jede Frage, die auch nur ansatzweise nach Kritik klingt, blockt er ab und sagt: »Es gibt kein Verbrechen, bis es nicht bewiesen wurde. Glauben Sie nicht der Presse, sie erhebt nur Anschuldigungen und stellt Vermutungen an.« Als der Kleinaktionär zu einer Nachfrage anhebt, brüllt van Lede: »Ihre Zeit ist um!« Dann dreht er ihm das Mikro ab.

Mitarbeit: ANNE KUNZE, BETTINA MALTER und YASSIN MUSHARBASH

Audi vernetzt. Sie mit uns.

Bei den Audi Fachforen auf der IAA 2015. Jetzt anmelden: www.audi.de/iaavernetzt



22.09.: Wie smart kann eine Fabrik sein?



25.09.: Wie vernetzt ist das Fahrzeug der Zukunft?



24.09.: Wie digital werden Auto und Lebenswelt?



26.09.: Was bedeutet Produktionsplanung in China?

Sichern Sie sich jetzt Ihre exklusive Teilnahme an Ihrem bevorzugten Experten-Fachforum auf der IAA.