



2019/06 Wirtschaft

<https://shop.jungle.world/artikel/2019/06/intrigen-der-allianz>

Ex-Automanager Carlos Ghosn bleibt weiter in U-Haft

Intrigen in der Allianz

Von **Bernhard Schmid**

Der in Japan inhaftierte Manager Carlos Ghosn beklagt ein Komplott gegen ihn. Er hatte Schlüsselfunktionen in der Konzernallianz Renault-Nissan-Mitsubishi inne.

Er sei »Opfer eines Komplotts, einer Falle«, sagte Carlos Ghosn in einem Interview, das am Donnerstag voriger Woche die französische Nachrichtenagentur AFP und die Wirtschaftszeitung *Les Echos* publizierten. So beginnen normalerweise paranoide Selbstdarstellungen. In diesem Fall allerdings kann man davon ausgehen, dass reale Intrigen zumindest den Anlass dazu gegeben haben, dass der 64jährige Manager, der drei Staatsangehörigkeiten besitzt, ein Fall für die Justiz eines vierten Landes wurde. Diese Intrigen beruhen auf Interessengegensätzen zwischen einem Weltkonzern, weiteren - internationalen Unternehmen und den hinter ihnen stehenden Staaten.

Ghosn wurde 1954 in Brasilien geboren und besitzt außer der brasilianischen die libanesische und die französische Staatsbürgerschaft. Seit dem 19. November 2018 ist der Vorsitzende des Alliance Board der Konzernallianz Renault-Nissan-Mitsubishi, der zugleich hohe Posten in den drei verbündeten Konzernen innehatte, in Japan inhaftiert; zunächst war er in Polizeigewahrsam, seit dem 11. Januar sitzt er in Untersuchungshaft. Er bezeichnete es als »in einer westlichen Demokratie einmalig«, dass ihm eine Freilassung auf Kautions bis zu seinem erwarteten Prozess verweigert wurde. Geld, um eine möglicherweise hohe Kautions zu bezahlen, hat er auf jeden Fall genug. Auch Zugang zu Computer und Telefon würden ihm in der Untersuchungshaft verweigert, so Ghosn. Immerhin darf er seit vergangener Woche 15 Minuten lang hinter einer Trennlinie mit Journalisten kommunizieren, allerdings nur auf Englisch, damit das Wachpersonal versteht, was er sagt.

Ghosn spricht mittlerweile unverblümt von »Verrat«. Er zielt dabei vor allem auf Saikawa, den er selbst in den vergangenen Jahren auf seine Nachfolge an der Spitze der Allianz Renault-Nissan vorbereitet hatte. Tatsächlich stand Saikawa ihm lange Zeit ziemlich nahe. Nun scheint er allerdings dem wachsenden Druck aus den Strukturen von Nissan nachgegeben zu haben.

Als Ghosn am 19. November in Tokio bei seinem Eintreffen am Flughafen festgenommen wurde, war das internationale Aufsehen groß. Japanische Steuerbehörden werfen ihm finanzielle Unregelmäßigkeiten vor, er habe seine Einnahmen vor Versteuerung im Zeitraum von 2010 bis 2018 zu gering angegeben. Inzwischen hat sich die Liste der Vorwürfe erheblich verlängert und umfasst einen Tatbestand, den man in Europa als Unterschlagung von Firmenvermögen bezeichnen würde: Der von Renault kommende Vorstandsvorsitzende Ghosn habe bei Nissan, also im japanischen Teil der Konzernallianz, Gesellschaftsvermögen für unternehmensfremde Zwecke verwendet. Dabei geht es teilweise um Mäzenatentum, etwa das Sponsoring libanesischer Universitäten, aber auch um den Vorwurf, eine gut bezahlte Scheinbeschäftigung für seine Schwester geschaffen zu haben. Zudem soll er private Schulden aus Nissans Konzernreserven bezahlt haben.

Die Ermittlungsbehörden bereiten eine Anklageschrift vor. Das Problem für Ghosn ist, dass in Japan eine Anklageerhebung fast immer eine gerichtliche Verurteilung nach sich zieht, Freisprüche sind die Ausnahme, selten erfolgt eine Verfahrenseinstellung. Ghosn drohen bis zu 15 Jahre Haft. Er bestreitet alle Vorwürfe. Beim französischen Automobilhersteller Renault, der die Allianz dominiert, nahm und nimmt man ihn in Schutz, so gut es geht. Noch am 13. Dezember, knapp vier Wochen nach seiner Festnahme in Tokio, bestätigte Renault Ghosn als Unternehmensleiter und erklärte, dessen in Frankreich bezogenen Einkünfte seien korrekt versteuert worden. Der französische Wirtschaftsminister Bruno Le Maire, der die Oberaufsicht über die Steuerbehörden innehat, pflichtete dem bei. Der französische Staat hält noch immer 15 Prozent der Anteile an Renault. Der Konzern wurde 1993 privatisiert, nachdem die Automobilwerke von Renault nach der Befreiung von den deutschen Besatzern 1944 verstaatlicht worden waren. Grund für die damalige Verstaatlichung war die nachgewiesene Kollaboration der vorherigen Konzerneigentümer mit den nationalsozialistischen Besatzern.

Mit fortschreitender Dauer der Inhaftierung Ghosns begann Le Maire dann allerdings doch auf dessen Ablösung an der Spitze von Renault zu dringen, da der Konzern nicht auf Dauer ohne Leitung bleiben könne. Am 24. Januar, also relativ spät, wurde bekanntgegeben, dass Ghosn in der Unternehmensführung abgelöst werde, und zwar von einem Duo aus seinem bisherigem Stellvertreter Thierry Bolloré und Jean-Dominique Senard, der bis dahin den Reifenhersteller Michelin leitete. In der Nacht zuvor hatte Ghosn aus Tokio seinen Rücktritt vom Vorstandsvorsitz übermittelt, nach 14 Jahren auf diesem Posten.

Die Reaktion bei Renault auf Ghosns Festnahme unterschied sich erheblich von der im japanischen Konzern Nissan, der die Vorwürfe gegen Ghosn eher zu untermauern suchte – und dies, obwohl die Ermittlungen zumindest formal sowohl gegen Ghosn als auch Nissan als Beschuldigte geführt werden. Zudem beeilte sich Nissan, Ghosn von seinem dortigen Vorstandsposten zu entfernen, und ersetzte ihn noch im November durch den bisherigen Generaldirektor Hiroto Saikawa. Auch Mitsubishi löste Ghosn nach der Festnahme frühzeitig von seinem hohem Posten dort ab. Vom Mitsubishi-Konzern, der in wirtschaftlichen Schwierigkeiten steckte, hatte Nissan 2016 34 Prozent der Anteile übernommen.

Als bald war die Rede von einem »Putsch«. Bei einer Pressekonferenz am Abend des 19. November musste Saikawa auf die Frage eines Journalisten antworten, in der dieser Begriff

fiel. Am Vormittag des 20. November betitelte das französische Magazin L'Obs einen Artikel zum Thema mit der Frage: »Ein interner Putsch, von Nissan vorbereitet?« In dem Pariser Wochenmagazin bestätigte der japanische Wirtschaftsprofessor Nobutaka Kazama die These vom Putsch: Dieser könne »vorbereitet worden sein, um eine stärkere Integration von Renault und Nissan – angestrebt von Renault – zu verhindern«.

Ghosn spricht mittlerweile unverblümt von »Verrat«. Er zielt dabei vor allem auf Saikawa, den er selbst in den vergangenen Jahren auf seine Nachfolge an der Spitze der Allianz Renault-Nissan vorbereitet hatte. Tatsächlich stand Saikawa ihm lange Zeit ziemlich nahe. Nun scheint er allerdings dem wachsenden Druck aus den Strukturen von Nissan nachgegeben zu haben. Der in einer Krise steckende Konzern Nissan war 1999 eine Allianz mit Renault eingegangen und dadurch zunächst gerettet worden. Ghosn träumte von einer immer stärkeren Integration beider Unternehmen und einem Aufstieg zum weltweit führenden Autohersteller.

Vor allem jedoch plante Ghosn, wohl von den Eignern Renaults gedeckt, eine stärkere Integration in die gemeinsame Allianz unter Auflösung der spezifischen Strukturen von Renault und Nissan sowie perspektivisch auch derer von Mitsubishi. Renault und Nissan hatten bislang weitgehend ihre Eigenständigkeit bewahrt, dabei hielt Renault 43 Prozent der Anteile an Nissan und Nissan 15 Prozent der Anteile an Renault, aber ohne Stimmrechte. Um dem drohenden Verlust der juristischen und ökonomischen Autonomie entgegenzuwirken, nahm Nissans Druck auf Ghosn zu. Kritik an dessen »exorbitanten Einkünften« war dabei überwiegend Mittel zum Zweck.