

Anknüpfungstatsachen für die Aussagen des Buchautors und Aktionärssprechers Jürgen Grässlin zu den Rücktrittsgründen und zur Geschäftspraxis des früheren Daimler-Vorsitzenden Jürgen E. Schrempp

- 1. Schrempp und die Apartheidpolitik in Südafrika [§§]**
2. Schrempp und der Fall Fokker
- 3. Schrempp und die „Fusion“ mit Chrysler [§§]**
4. Schrempp und der Maybach
5. Schrempp und der Smart
- 6. Schrempp und die Graumarktgeschäfte [§§]**
7. Schrempp und die Verantwortung für Rüstungs- und Dual-Use-Exporte
8. Landminenproduktion und -werbung bei Daimler/EADS
9. Die Daimler/EADS-Beteiligung an Streumunitionswerfern
10. Schrempp und Privatfinanzierungen
- 11. Schrempp und die US-Börsenaufsicht SEC [§§]**
- 12. Schrempp und die verspätete Rücktrittsankündigung [§§]**
13. Schrempps Rücktritt und Profite der Deutschen Bank

[§§] - laufende oder zu Lasten des Daimler-Konzerns abgeschlossen juristische Auseinandersetzungen der Ära Schrempp

1. Schrempp und die Apartheidpolitik in Südafrika

Jürgen E. Schrempp wurde im Januar 1984 Vice Chairman Management Board der Mercedes-Benz of South Africa (MBSA) und 1985 Chief Executive bei der MBSA, die er zum 31. Dezember 1986 verließ. Schrempp verteidigte damals wie heute die Geschäftspraxis von Daimler in Südafrika zur Zeit der Apartheid. Im Oktober 2007 ließ das New Yorker Bezirksgericht die Klage gegen 22 internationale Konzerne als Apartheid-Profiteure zu, darunter der Daimler-Konzern. Rechtliche Basis ist der Alien Tort Claims Act.

2. Schrempp und der Fall Fokker

Als Chef des Luft- und Raumfahrtunternehmens Dasa (Daimler-Benz Aerospace / Deutsche Aerospace) war Schrempp für eine Vielzahl von Fehlentscheidungen verantwortlich, die zum milliardenschweren Ausstieg bei der deutsch-niederländischen Fokker NV führten. Bei der Bilanzpressekonferenz zum Fokker-Desaster verkündete Schrempp am 10.04.1996: „Sie können mich arrogant nennen, das ist mir egal. ... Ich bin der erste Topmann, der 2,3 Milliarden Mark verspielt hat und dann auch ohne Umschweife sagt: ‚Das war ganz allein meine Schuld.‘ „Der Ausflug in die Niederlande hatte Daimler insgesamt 2,7 Milliarden Euro gekostet.“ (Boerse.ARD.de vom 29.04.2004)

3. Schrempp und die „Fusion“ mit Chrysler

Bei seiner Rede auf der Daimler-Benz-Hauptversammlung am 18. September 1998 versprach Schrempp den Aktionären den Zusammenschluss von Daimler und Chrysler als Fusion von „zwei gleichberechtigten Partnern“. Auch in Interviews garantierte er den deutschen wie US-amerikanischen Aktionären die Fusion gleichberechtigter Partner als „Merger of Equals“. In zwei Hauptversammlungen beschlossen die Aktionäre der Daimler-Benz AG und der Chrysler Corporation daraufhin die Fusion beider Unternehmen zur DaimlerChrysler AG.

In einem Interview mit der *Financial Times* (London) offenbarte Schrempp am 30.10.2000, dass er das Fusionsgeschäft mit Chrysler von Anfang an als Übernahme geplant hatte: „Die Struktur, die wir jetzt mit Chrysler (als allein stehender Abteilung) haben, war immer die Struktur, die ich wollte. Wir mussten einen Umweg machen, und das war aus psychologischen Gründen notwendig. Wenn wir gesagt hätten, Chrysler wird eine Abteilung, hätte auf deren Seite jeder gesagt: Wir kommen so auf keinen Fall ins **Geschäft**. Aber es ist genau das, was ich wollte. Von der Struktur am Anfang haben wir uns zu dem entwickelt, was wir heute sind.“

Chrysler-Aktionäre fühlten sich getäuscht, klagten und erhielten in einem außergerichtlichen Vergleich Schadensersatzzahlungen in Höhe von rund 300 Millionen Dollar. Einen Teil dieser Summe übernimmt ein Versicherungskonsortium im Rahmen der Directors' & Officers' Liability Insurance (D&O), einer Art Berufshaftpflicht für Vorstände und Aufsichtsräte. Dieses Konsortium zahlt rund 168 Millionen Euro an DaimlerChrysler als Ausgleich für den entstandenen Schaden; weitere 25 Millionen Euro hatte der US-Versicherer AIG bereits früher erstattet. Somit hätte Daimler zwar nahezu die gesamte Deckungssumme der auf 200 Millionen Euro abgeschlossenen Managerhaftpflicht-Versicherung erhalten, aber trotzdem bleiben nach aktuellem Umrechnungskurs rund 50 Millionen Dollar, die von der Versicherung nicht abgedeckt sind. Diesen materiellen Schaden hat der frühere Vorstandsvorsitzende Jürgen E. Schrempp zu verantworten. Ein auf das Interesse des Unternehmens bedachter Aufsichtsrat müsste Schrempp nun auf Schadensersatz verklagen.

4. Schrempp und der Maybach

Im Januar 2003 wurden die Aktivitäten von Mercedes Pkw, Maybach und Smart in der Mercedes Car Group zusammengefasst. Bezüglich der Verkaufszahlen der Luxuslimousine Maybach täuschte Schrempp die Aktionäre. Via Geschäftsbericht 2002 verkündete das Unternehmen Erfreuliches für das neue Flaggschiff: „Die mögliche Jahresproduktion von rund 1000 Fahrzeugen ist für das Jahr 2003 bereits vollständig mit Aufträgen belegt.“ Schrempp selbst behauptete auf der Hauptversammlung im April 2003 bezüglich des Maybach „Die Jahresproduktion 2003 ist bereits vollständig mit Aufträgen belegt.“ Im Jahr 2003 konnten lediglich 600 und 2004 gerade mal 500 Maybachs in den Markt gedrückt werden. In flexibler Fertigung konnte die Maybach-Manufaktur jährlich bis zu 1500 der Superluxuslimousinen produzieren. Schrempps Aussage war definitiv unwahr.

5. Schrempp und der Smart

Am 24. Mai 1995 wurde Jürgen E. Schrempp zum neuen Vorstandsvorsitzenden der Daimler-Benz AG gewählt. Nur zwei Tage danach verkündete der neue Daimler-Chef: „Mit dem ›Smart‹ gehen wir in ein Segment des Marktes, das in der Form noch gar nicht existiert. Das heißt, wir werden einen Markt schaffen, und wir haben überhaupt keine Zweifel, dass hier tatsächlich sich ein Markt aufbauen wird.“

Schrempps Aussage war falsch und stellte letztlich eine Täuschung der Aktionäre dar. Mit dem Smart vernichtete das Unternehmen mehrere Milliarden Euro an Aktionärgeldern. Der Konzern musste pro Smart-Fahrzeug kräftig draufzahlen. Das Smart-Desaster hat Jürgen E. Schrempp persönlich mitzuverantworten.

6. Schrempp und die Graumarktgeschäfte

In der Ära des Daimler-Vorsitzenden Schrempp verstieß das Unternehmen gegen die ihm von der Europäischen Union – als Ausnahmeregelung – gewährte Gruppenfreistellungsverordnung (GVO). Im September 2005 wurde der Konzern zu einem Bußgeld in Höhe von 9,8 Millionen Euro verurteilt, weil er gegen die Liberalisierung des EU-Binnenmarkts verstoßen hatte, indem er sowohl horizontale als auch vertikale Wettbewerbsbeschränkungen aufrechterhielt. Daimler hatte das EU-Wettbewerbsrecht bei Fahrzeuggeschäften mit Belgien verletzt (siehe Geschäftsbericht der DaimlerChrysler AG 2005, S. 184).

Während der Daimler-Vorstand unter der Ägide des Vorsitzenden Schrempp Graumarktgeschäfte öffentlich als „Einzelfälle“ darstellte, wurden diese vom Vertrieb Deutschland systematisch betrieben und erfasst. Vertriebschef Jürgen Fahr informierte nach eigener Aussage beim Arbeitsrechtsprozess vor dem Arbeitgericht Berlin den Vorstand – und damit auch Schrempp – über die Verwicklung in Graumarktgeschäfte: „Diese Graumarktgeschäfte seien mit ausdrücklichem Wissen des Vorstands gelaufen.“ (Bericht der *Stuttgarter Nachrichten* vom 23.11.2005)

Nach Anzeigen von Gerhard Schweinle und Jürgen Grässlin ermittelt die Staatsanwaltschaft Stuttgart derzeit wegen der Kenntnis und Verwicklung von Dr. Fahr und Dr. Zetsche in Graumarktgeschäfte in der des Vorsitzenden Ära Schrempp. „DaimlerChrysler-Chef Schrempp können die vom Konzern jahrelang geförderten Graumarktgeschäfte kaum verborgen geblieben sein. Die Revisionsabteilung untersteht ihm persönlich. Den brisanten Bericht erhielt unter anderem Steffen Hoffmann, der Leiter des Stabs des Vorstandsvorsitzenden.“ (*DER SPIEGEL* vom 15.08.2005, Nr. 33/2005, S. 77)

Anstatt die mit der EU vereinbarte Ausnahmeregelung zur Gruppenfreistellungsverordnung einzuhalten, lieferte der Konzern jährlich zwischen 4500 und 6000 Fahrzeuge an nicht-autorisierte freie Händler – wofür der Vorsitzende Schrempp die Mitverantwortung trägt.

Die Verwicklung von Schrempp in die Problematik der Graumarktgeschäfte wird neben Dr. Fahr auch vom Industriekaufmann Siegfried Finkenrath in einer notariell beglaubigten Eidesstattlichen Versicherung bestätigt, die dem Hamburger Landgericht vorliegt.

7. Schrempp und die Verantwortung für Rüstungs- und Dual-Use-Exporte

Als Dasa- und als Daimler-Chef zeichnete sich Schrempp verantwortlich für Rüstungsexporte in Krisen- und Kriegsgebiete. Die Daimler-Beteiligungsgesellschaft EADS stieg mit dem Eurofighter, Militärhubschrauber NH 90 und Militärtransporter A 400 M zum weltweit achtgrößten Rüstungsproduzenten auf. EADS-Militärhubschrauber wurden u.a. nach Indonesien transferiert. Trotz der desaströsen Menschenrechtslage und der Lage in einer Spannungsregion werden Eurofighter nach Saudi-Arabien exportiert. Diese Exportpraxis steht in eklatantem Widerspruch zu den Politischen Grundsätzen der Bundesregierung für den Export von

Kriegswaffen und sonstigen Rüstungsgütern, in den „die Menschenrechtssituation im Empfängerland eine wichtige Rolle“ spielt.

Des Weiteren hat Mercedes zivil wie militärisch einsetzbare Fahrzeuge (Dual-Use) an menschenrechtsverletzende Staaten geliefert. Dual-Use-Motoren der früheren Daimler-Tochter MTU-Friedrichshafen wurden für chinesische U-Boote der Song-Klasse und für Kriegsschiffe geliefert. Aus Mercedes-Polizeitransportern unschuldige Kinder in brasilianischen Slums erschossen. Als Daimler-Vorsitzender lenkte Schrempf von der menschenverachtenden Exportpraxis ab.

8. Landminenproduktion und -werbung bei Daimler/EADS

In der Diskussion um Fertigung und dem Export von Waffen und deren Opfern versuchten Konzernchef Schrempf und der Aufsichtsratsvorsitzende Kopper über Jahre hinweg die Verstrickung in die Produktion von Landminen und die entsprechende Firmenwerbung abzustreiten, in dem sie mit einer Diskussion der exakten Definition des Begriffes Landminen ablenkten. Die Beschuldigungen seitens der Kritischen AktionärInnen führten wiederholt zur kontroversen Diskussion über die Werbung der RTG-Euromunition für die „Multi-Splitter-Passiv-Aktiv-Mine“ (MUSPA) und die „Mine-Flach-Flach“ (MIFF) sowie diverse weitere so genannte Submunitionen, die von boden- oder luftgestützten Waffenträgern verlegt oder verschossen werden können. Die Daimler-Beteiligungsgesellschaft EADS hielt 50 Prozent der Anteile an der RTG-Euromunition. Unicef, das Kinderhilfswerk der Vereinten Nationen, lehnte eine Sponsoringanfrage des Konzerns wegen der Daimler/EADS-Rüstungsgeschäfte ab.

9. Die Daimler/EADS-Beteiligung an Streumunitionswerfern

Über ihre Beteiligungen ist die Daimler AG auch in Geschäfte mit Streumunition verwickelt, was durch Filmaufnahmen auf der internationalen Rüstungsmesse Eurosatory 2004 in Paris dokumentiert werden konnte. Am MBDA-Stand wurde unter anderem der Raketenwerfer Multiple Launch Rocket System (MLRS) samt Streumunition präsentiert, die die MBDA in Kooperation mit dem US-amerikanischen Lizenzgeber Lockheed Martin anbot. EADS ist zu 37,5 Prozent an MBDA beteiligt. Auf der Eurosatory wurde die zukünftige Massenproduktion von MLRS-Raketen angekündigt, die ihre Submunitionen über riesige Flächen von mehreren Quadratkilometern verstreuen können. Ein solches System verstößt klar gegen die Genfer Konvention, denn diese verbietet wahllose Angriffe. Der Vorstand hat in der Ära des Vorstandsvorsitzenden Schrempf die Beteiligung an Streumunition von Daimler/EADS geleugnet und damit toleriert.

10. Schrempf und Privatfinanzierungen

Auf der außerordentlichen Hauptversammlung am 04.10.2007 verlangten die Kritischen Aktionäre Daimler Auskunft über die Fragen nach der Lieferung der Kücheneinrichtung und des Swimming Pools für die Privatfarm von Schrempf mit einem firmeneigenen Airbus. Zudem erfragten die Kritischen AktionärInnen die genauen Umstände der Lieferung, der Kaufmodalitäten und der Sonderausstattung von drei AMG G55-Fahrzeugen im Wert von rund 600.000 Euro für Schrempfs Privatinteressen in Südafrika.

11. Schrempp und die US-Börsenaufsicht SEC

Im August 2004 hat die US-Börsenaufsichtsbehörde Securities and Exchange Commission (SEC) eine förmliche Untersuchung gegen den Daimler-Konzern Länder wegen des Verdachts der Korruption, schwarzer Kassen und Steuerhinterziehung in etwa einem Dutzend in der Ära des Daimler-Vorsitzenden Schrempp. „Im Zusammenhang mit diesen Sachverhalten hat DaimlerChrysler Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 2005 berücksichtigt, um Buchungen in den Jahren 2003 und 2004 zu korrigieren. Die Korrektur führte im Berichtsjahr zu einer Verminderung des Operating Profit um 16 Mio € und zu einer Verminderung des Konzernergebnisses um 64 Mio €.“ (Siehe Geschäftsbericht der DaimlerChrysler AG 2005, S. 185 f.).

„Wenn sich die Vorwürfe bestätigen, drohen dem Konzern Bußgelder und Steuernachzahlungen - sowie eine Anklage gegen frühere Spitzenmanager.“ ... „Jürgen Schrempp war von 1998 bis 2005 Vorstandsvorsitzender von Daimler-Chrysler. Was er von den Bestechungsgeldern wusste, ist unklar. Eine Anklage gegen den ehemaligen Topmanager ist nicht mehr ausgeschlossen.“ ... „Doch jetzt verdichten sich die Hinweise, dass dem deutsch-amerikanischen Automobilkonzern weitreichende juristische Konsequenzen drohen könnten. Mit Bußgeldern und Steuernachzahlungen muss Daimler auf jeden Fall rechnen, sollten sich die Vorwürfe erhärten. Doch auch eine Anklage samt Haftbefehl gegen Schrempp scheint nicht ausgeschlossen“, kommentierte der Journalist Markus Günther (*Heilbronner Stimme* vom 12.04.2006). Die Ermittlungen der SEC sind noch immer nicht abgeschlossen.

12. Schrempp und die verspätete Rücktrittsankündigung

Am 28.07.2005 verkündete der Daimler-Aufsichtsrat in einer Ad-hoc-Meldung den für Jahresende bevorstehenden Rücktritt des Daimler-Chefs Schrempp. Im September 2007 bestätigte die Bundesanstalt für Finanzaufsicht (Bafin) die Verhängung eines Bußgeldes gegen Daimler in sechsstelliger Höhe wegen der Vorgänge beim Schrempp-Rückzug. Grund dafür ist, dass die Bafin davon ausgeht, dass bei der Ankündigung des Abschieds von Schrempp am 28. Juli 2005 die Pflichtmitteilung für die Börse zu spät veröffentlicht worden ist. Das Oberlandesgericht Stuttgart hatte bei einer Klage von Aktionären in dieser Frage noch zugunsten des Autobauers entschieden. Anleger hatten deshalb beim Bundesgerichtshof (BGH) eine Rechtsbeschwerde eingereicht. In beiden Verfahren sind die juristischen Auseinandersetzungen weiterhin anhängig.

13. Schrempps Rücktritt und Profite der Deutschen Bank

Wie sich herausstellte, hatte Schrempp seinen Rücktritt bereits Monate vor der offiziellen Ad-hoc-Meldung intern geplant, mit Vorständen und Aufsichtsräten – u.a. Hilmar Kopper von der Deutschen Bank – abgesprochen und diesen damit Insiderinformationen gewährt. Die Deutsche Bank, bis dato größter Anteilseigner der DaimlerChrysler AG, nutzte die Gunst der Stunde und stieß 35 Millionen Aktien zu einem Preis von 39,50 Euro ab. Damit profitierte die Deutsche Bank mit einer gegenüber dem Eröffnungskurs rund achtprozentigen Kurssteigerung vom Schrempp-Rücktrittsbonus und konnte knapp 1,4 Milliarden Euro platzieren.

Kurz nach dem Schrempp-Rücktritt hatte die *Stuttgarter Zeitung* geurteilt: „Ackermann vertreibt Schrempp. Deutsche Bank erzwingt offenbar Ablösung des Daimler-Chefs“ ... „Die Deutsche Bank habe damit eine Kurssteigerung der Aktie

erreichen wollen, um sich von ihrem Anteil an Daimler mit Gewinn trennen zu können, vermuten Insider.“ (*Stuttgarter Zeitung* vom 30.07.2005)