

26.11.2007 15:12 Uhr



Daimler inside

## Grau ist alle Theorie - die Causa Zetsche

**Gegen den mächtigsten Manager Deutschlands hat die Stuttgarter Staatsanwaltschaft Ermittlungen aufgenommen: Hat Daimler-Chef Dieter Zetsche vor Gericht falsche Aussagen gemacht? Der Konzern hat womöglich systematisch Graumarktgeschäfte betrieben.**

*Von Andreas Ellinger*

Hat Daimler-Chef Dieter Zetsche falsch ausgesagt?

Foto: Reuters



Der Autoriese Daimler tut einiges, um sein eigenes Vertriebsnetz vor der Konkurrenz freier Händler zu schützen: So darf fabrikneue Mercedes nur verkaufen, wen der Hersteller autorisiert hat. Das soll Qualitätsstandards garantieren, widerspricht aber der Zielsetzung eines freien Wettbewerbs in der Europäischen Union.

Eine EU-Gruppenfreistellungsverordnung bietet jedoch eine Ausnahmeregelung. Daimler nutzt sie - und wollte stets von [Graumarktgeschäften](#) nichts gewusst haben. Trotzdem sind Tausende Mercedes-Fahrzeuge an Graumarkthändler gegangen - teilweise offenbar mit Rabatten verbunden. So sollten Autos losgeschlagen werden, die sich auf dem herkömmlichen Markt schlecht verkauften.

### Interne Dokumente aufgetaucht

Der Daimler-Kritiker Jürgen Grässlin - ein Bestseller-Autor und Sprecher der "Kritischen Aktionäre Daimler" - hat vor einiger Zeit interne Dokumente aus dem Unternehmen zugespielt bekommen, die er über seinen Rechtsanwalt Holger Rothbauer der Stuttgarter Staatsanwaltschaft übergeben hat. Diese Parallelmarkt-Listen, eine Aktennotiz und ein Brief deuten darauf hin, dass führende Daimler-Mitarbeiter von den Graumarktgeschäften wussten und sie systematisch betrieben haben.

Der heutige Vorstandsvorsitzende Dieter Zetsche soll hingegen am 9. Dezember 2002 als Zeuge vor dem Stuttgarter Landgericht gesagt haben: Die Belieferung von Graumarkthändlern entspreche nicht der Konzernpolitik. Seit seinem Amtsantritt als Vertriebsvorstand im Jahr 1995 habe er Anstrengungen unternommen, solche Vorgänge zu unterbinden. Trotzdem habe es in Einzelfällen immer wieder solche Belieferungen von Graumarkthändlern gegeben. Involviert war die Spedition Schweinle im Kreis Heilbronn.

Wenn Zetsche diese Aussagen tatsächlich gemacht hat, dann könnte das im Widerspruch zu einer "Versicherung an Eides statt" stehen, die er in vier juristischen Verfahren gegen Daimler-Kritiker Grässlin eingebracht hat. Darin heißt es: "Ich bin anlässlich der gerichtlichen Vernehmung vor dem Landgericht Stuttgart nicht über Graumarktgeschäfte generell befragt worden. Gegenstand der Befragung war ausschließlich die Vertragsbeziehung zwischen der Daimler-Chrysler AG und der Firmengruppe Schweinle." Die Staatsanwaltschaft Stuttgart ermittelt in dieser Angelegenheit bereits seit einigen Monaten wegen des Verdachts einer falschen Versicherung an Eides statt. Auch diese Ermittlungen

sind von einer Anzeige des Daimler-Kritikers Grässlin ausgelöst worden.

## Über den Anwalt Beschwerde eingelegt

Bezüglich des "Verdachts der falschen uneidlichen Aussage" vor Gericht sah die Staatsanwaltschaft zunächst keinen Anfangsverdacht für eine Straftat. Grässlin hat daraufhin über seinen Anwalt Rothbauer Beschwerde eingelegt und neue Unterlagen übergeben lassen. In der Folge begann die Staatsanwaltschaft Mitte Oktober auch in dieser Sache mit den Ermittlungen gegen Daimler-Chef Zetsche. Das wurde jetzt bekannt. Gleichzeitig zirkulieren neue Dokumente.

Bezeichnung des Objekts	Weg	Lebensdauer	Kategorie	Abgabefrist Berechnungs- zeit	Gr. des VP ab 1/1/97 maximale Dauer	Abgab. zeitpunkt	geplant auf 1. Tag
W 212	W	195 - 200	15	15	15		
W 140	W		12	12	12		
W 120	W		10	10	10		
W 200	W		10	10	10		
<p>Die Abgabefristen sind Ansetzung der Einträge zu entnehmen.          Mercedes-Benz Vertriebsorganisation          Deutschland          Postfach 200170, 70501 Stuttgart</p>							

Unter den Papieren, welche die Staatsanwaltschaft von Grässlin bekommen hat, ist ein Schreiben vom 11. Mai 1998, dessen Absender - laut Briefkopf - der damalige Leiter des Personenwagen-Bereichs in der "Mercedes-Benz Vertriebsorganisation Deutschland" ist: Dr. Jürgen Fahr. Einer von zwei Adressaten ist "Dr. Zetsche". Um was es in dem Papier geht, ist in fetten Buchstaben vermerkt: "Parallelmarktgeschäft". Das ist eine Bezeichnung für Graumarktlieferungen.

Das ist eine "Parallelmarktmeldung", mit welcher innerhalb des Daimler-Konzerns Graumarktlieferungen genehmigt und dokumentiert worden sein sollen.  
Bild: sueddeutsche.de

Zu Beginn des dreieinhalbseitigen Schreibens verweist Vertriebschef Fahr auf eine "Notiz [...] vom 11.03.98 zur Graumarktsituation Taiwan", die "bereits Veranlassung für Gespräche zwischen uns über Wiederverkäufergeschäfte im Verantwortungsbereich der Mercedes-Benz Vertriebsorganisation Deutschland" gewesen seien. Das habe zu der Vereinbarung geführt, "unter Zugrundelegung der zahlenmäßigen Entwicklung grundsätzlich schriftlich Stellung zu nehmen". In den folgenden Zeilen geht es um Auswertungen, nach denen im Jahr 1996 ("Zahlen für 1997 liegen noch nicht vor") "2824 Fahrzeuge aus Deutschland ausgeführt" worden sind: "Bezogen auf die berechneten Lieferungen der Mercedes-Benz Vertriebsorganisation Deutschland in 1996 sind das 1,4 Prozent - ein Wert, der sich im Hinblick auf die Unzulässigkeit der Geschäfte" reduziere, weil in dieser Summe auch Vorführfahrzeuge enthalten seien, die "frei verkäuflich sind (auch an Händler)".

Das hängt davon ab, wie lange sie als Vorführfahrzeug angemeldet waren. Manager Fahr schreibt weiter, dass nicht alle Einlieferungen erkannt würden. Deshalb geht er von "4000 Einheiten" unter den "berechneten Lieferungen des Jahres 1996" aus, bei denen es sich um "Wiederverkäufergeschäfte in der Mercedes-Benz Vertriebsorganisation Deutschland" gehandelt habe - einschließlich regulär verkäuflicher Vorführfahrzeuge.

Den Zweck der Parallelmarktgeschäfte erklärt der Vertriebschef wie folgt: "Absatzschwächen in einzelnen Baureihen werden nirgendwo so intensiv verfolgt und öffentlich gemacht wie in Deutschland und von dort in die ausländischen Märkte getragen. Vor diesem Hintergrund haben wir in der Auslaufphase des W 140 (*gemeint ist die S-Klasse; Anm. d. Red.*) die Zielsetzung verfolgt, den Abstand zu unserem Wettbewerber BMW nicht zu groß werden zu lassen beziehungsweise Audi auf Distanz zu halten und haben deshalb alle Möglichkeiten zur Stabilisierung unserer Marktanteile in diesem Segment konsequent genutzt". Mit Rabatten für Graumarkthändler lässt sich der Bestand an Ladenhütern abbauen und gleichzeitig die Verkaufstatistik aufbessern.

Dass "parallel eingeführte Fahrzeuge das Marktgeschehen stören können" - weil die regulären Mercedes-Händler in diesen Gebieten weniger absetzen - das weiß Jürgen Fahr "aus eigener Erfahrung", wie er schreibt: "Ein offizielles Tolerieren von Wiederverkäufergeschäften hat es deshalb bezogen auf Neufahrzeuge in der Mercedes-Benz Vertriebsorganisation Deutschland auch nie gegeben."

Fahr räumt außerdem ein, dass an manche "Kunden" zu viele Fahrzeuge gegangen seien: "Beispielhaft sind in diesem Zusammenhang die Firmengruppen Attinger und Südfleisch zu nennen, denen neben unvertretbar hohen Stückzahlzusagen auch finanzielle Zugeständnisse eingeräumt wurden, die uns veranlasst hatten, uns insbesondere in die Geschäfte mit der Firmengruppe Attinger direkt einzuschalten." Das Ziel: Es sollten die Mengen verringert werden.

"Das ist uns vor allem bei Attinger sehr gut gelungen", schreibt Fahr: "Lieferten wir an seine Firmengruppe in 1996 noch 1317 Pkw, so reduzierte sich die Stückzahl im letzten Jahr bereits auf 652 Pkw und sind in diesem Jahr nur noch rund 500 Einheiten zu erwarten." Solange es aber "Preis- und Verfügbarkeitsunterschiede zwischen einzelnen Ländern" gebe und autorisierte Mercedes-Händler auf dem Markt Freiräume für weitere Anbieter ließen, "ist in gewissem Umfang auch zukünftig mit Parallelmarktgeschäften zu rechnen".

Der Vertriebschef erklärt zudem: "Wir haben in der Vergangenheit Wiederverkäufergeschäfte unter Türken in mengenmäßig und regional begrenztem Umfang zugelassen. Mit der Öffnung des türkischen Marktes erfuhren diese Geschäfte eine ungewollte Ausweitung, der wir erst insofern mit einem zeitlichen Verzug begegnen konnten, als wir auch hier eingegangene Lieferverpflichtungen zu berücksichtigen hatten."

All das hat der Vertriebschef dem damaligen Vertriebsvorstand Zetsche mitgeteilt. Dieser Umstand widerspricht der Aussage, Graumarkthändler seien nur in Einzelfällen beliefert worden, was Zetsche vor dem Stuttgarter Landgericht behauptet haben soll. Der Einzelfallthese stehen zudem Parallelmarkt-Formblätter entgegen, auf denen augenscheinlich Graumarktgeschäfte vermerkt und genehmigt worden sind.

### **Interne Boykott-Liste**

Bestseller-Autor Grässlin kommt zu dem Ergebnis, dass inoffiziell beliefert werden durfte, wer in einer Art konzernintern geführten Boykott-Liste - der sogenannten Fahrex-Liste - unter "nein" verbucht wurde. In seinem Buch "Abgewirtschaftet?! Das Daimler-Desaster geht weiter" folgert Grässlin: "Wenn aber tatsächlich nur wenige oder gar keine Parallelgeschäfte in den Graumarkt hinein erfolgt wären, wie es offiziell gern heißt, hätte es auch niemals eine interne Fahrex-Liste und schon gar keine Formblätter für den Parallelmarkt geben dürfen." Er geht davon aus, dass zeitweise mehr als ein Fünftel aller Mercedes-Verkäufe Graumarktgeschäfte waren.

Der Stuttgarter Staatsanwaltschaft hat Grässlin diese Parallelmarkt-Meldungen aus dem Daimler-Konzern überlassen. Sie sollen belegen, dass alleine in der Vertriebsregion "West" 15 von 20 Mercedes-Benz-Niederlassungen in Graumarktgeschäfte verwickelt waren - also 75 Prozent der Niederlassungen. Auf einer Liste vom 9. Dezember 1996 sind beispielsweise 200 Autos aufgeführt, die von der Niederlassung Mannheim an die Firma CMM Trade gingen - versehen mit dem Hinweis: "Nova Gerice = Vermittler für italienische Adresse". Das "endgültige Bestimmungsland" war Japan. Die Fahrzeuge sollten "marktanteilswirksam" als Vorfürwagen zugelassen werden.

Weitere 200 Fahrzeuge sind in einer Parallelmarkt-Meldung vom 9. Juli 1997 aufgelistet. Sie wurden offenbar von der Daimler-Niederlassung Mannheim an die "Firma Tuelay Celik" in Mosbach geliefert. "Endgültiges Bestimmungsland": Osttürkei. Dieser Graumarkthändler steht auch in einem "Statusbericht Parallelmarktgeschäfte" vom 21. Juli 1997. Darin berichtet die Mannheimer Mercedes-Gebietsleitung für den Personenwagen-Vertrieb über "genehmigte Parallelmarktgeschäfte" mit der Firma Celik: Es geht um 164 Pkw-Einheiten mit einem Gesamtumsatzvolumen von rund 11,2 Millionen D-Mark.

"Rahmenbedingungen für Wiederverkäufergeschäfte" titelt ein weiteres Daimler-internes Dokument, das die Staatsanwaltschaft erhalten hat. Darin heißt es: "Grundsätzlich sind derartige Geschäfte untersagt! Regionen können unter

folgenden Bedingungen Geschäfte genehmigen ..."

Das Papier vom 20. März 1997 ist mit dem Hinweis versehen: "Echte Vorführgewagen (außerhalb der Haltedauer und zirka 3000 Kilometer) sind nach wie vor möglich und von dieser Regelung nicht betroffen." Auch dieses Dokument stammt aus der Zeit, als Dieter Zetsche Vertriebsvorstand war. Hätte er nach dem Brief von Jürgen Fahr die Graumarktgeschäfte unterbunden, dann hätte beispielsweise der Spediteur Gerhard Schweinle von 1998 bis 2001 nicht rund 1800 fabrikneue Mercedes-Fahrzeuge erhalten dürfen, die abgesehen von 20 Autos alle ins Ausland überführt wurden. Das schreibt Jürgen Grässlin in seinem Buch "Abgewirtschaftet?!". Spediteur Gerhard Schweinle aus Neudenaun im Landkreis Heilbronn war einer der Angeklagten, als Daimler-Manager Zetsche am 9. Dezember 2002 vor Gericht seine Zeugenaussage machte, wegen der nun gegen ihn ermittelt wird.

### Zweieinhalb Jahre in U-Haft

Während die Steuerfahnder den Spediteur Schweinle in Verdacht hatten, er könnte in Verbindung mit Graumarktgeschäften Steuern hinterzogen haben, zeigte Daimler ihn wegen Betrugs an. Nachzulesen ist das ebenfalls in Grässlins Buch: "Daimler-Chrysler-Mitarbeiter wie Dr. Jürgen Fahr [...] bestätigten mit ihren Aussagen einhellig Schweinles Verwicklung in den Graumarktdeal und dessen vermeintlichen Betrug zu Lasten der Daimler Chrysler AG."

Zweieinhalb Jahre lang saß der Spediteur in Untersuchungshaft - bis er vom Bundesgerichtshof vom Vorwurf des Betruges zum Nachteil der Daimler-Chrysler AG freigesprochen wurde.

Daimler habe ihm vor rund zwei Monaten Schadenersatz gezahlt, da der Konzern Vertragsbruch begangen habe, erklärte Gerhard Schweinle auf Anfrage von *sueddeutsche.de*. "Über Nacht" habe Daimler während seiner Untersuchungshaft die Verträge mit seiner Firma gekündigt. Fristlos. Seine Spedition habe in der Folge ihre Geschäfte einstellen müssen. 1000 Mitarbeiter und Subunternehmer hätten ihren Job beziehungsweise ihre Aufträge verloren.

Die aktuellen Ermittlungen gegen den Daimler-Chef verfolgt Gerhard Schweinle mit großem Interesse. Schon während seiner Untersuchungshaft habe er gesagt: "Der Rechtsstaat wird gewinnen - die Frage ist nur wann." Damals setzte er auf Dieter Zetsche als Entlastungszeugen. "Ich habe immer gesagt: 'Holt den Zetsche.'" Doch die entlastende Aussage blieb am 9. Dezember 2002 aus. "An dem Tag ist etwas in mir gebrochen", erzählt Schweinle. Mit Blick auf die Ermittlungen gegen Zetsche betont er aber: "Mir geht es nicht um Rache, sondern um Gerechtigkeit." Gerhard Schweinle treibt vor allem die Frage nach dem Warum um: "Zetsche soll erklären, warum er das gemacht hat. Er soll sagen, was ihm das gebracht hat."

## Daimler

65,92 € ↑ +0,39 +0,59% 17:29:53

WKN:	ISIN:	Typ:	Branche:	
710000	DE0007100000	Aktie	Automobilhersteller	
Kurse	News	Analyse	Vergleich	Funktion
<a href="#">Profil</a>	<a href="#">Adhocs</a>	<a href="#">Fundamentaldaten</a>	<a href="#">Kennzahlen &amp; Peergroup</a>	<a href="#">In Depot</a>
<a href="#">weitere Charts</a>	<a href="#">Nachrichten</a>	<a href="#">Kurskennzahlen</a>		<a href="#">In Watchlist</a>
<a href="#">Times &amp; Sales</a>	<a href="#">Analysen</a>	<a href="#">Hist. Kurse</a>		

(sueddeutsche.de/jja)

[Artikel drucken](#) | [Fenster schliessen](#)