

er stieß auf Widerstand. Die Vertriebsorganisation des Konzerns, so hielt er fest, sei nicht bereit, mehr Transparenz für die Zahlungen über diese Konten zu gewähren.

Ein Jahr später wurde der Revisionschef massiver. Nun forderte er, alle IFK zu schließen. Aber der Boss der Vertriebsorganisation DaimlerChrysler Overseas widersetzte sich. Und wo war Jürgen Schrempp, der den Konzern seit 1995 führte?

Schrempp war mit dem Aufbau seiner Welt AG beschäftigt. Er trieb die Fusion mit Chrysler und die Beteiligung an Mitsubishi voran. Um das Thema Korruption kümmerte er sich offenbar nicht.

Erleichtert wurde den Daimler-Vorständen das Wegschauen dadurch, dass es sich bei den Schmiergeldzahlungen im Vergleich zum Siemens-Fall um deutlich geringere Summen handelte.

Gefördert werden sollte bei Daimler nicht der Verkauf von Kraftwerken, die Milliarden kosten, sondern nur der von Bussen, Personen- und Lastwagen. Da genügten rund drei Millionen Euro Schmiergeld, verteilt auf mehrere Jahre, um zum Beispiel russische Regierungsvertreter zum Erwerb von Daimler-Fahrzeugen zu bewegen. Oder gut vier Millionen Euro an chinesische Offizielle für den Kauf von Nutzfahrzeugen und Unimogs. Mitunter reichte es wohl auch, einem Mitglied der

Schmutzige Vermittler

Der Ferrostaal-Konzern steht im Verdacht, auch für andere Unternehmen Schmiergeldzahlungen organisiert zu haben.

Man hätte eigentlich stutzig werden können. Seit vielen Jahren schon tauchen immer wieder Geschichten über mutmaßliche Schmiergeldzahlungen des Essener Anlagenbauers Ferrostaal auf: Mal ging es um 200 000 Mark für den indonesischen Präsidenten Bacharuddin Jusuf Habibie, mal gar um 460 Millionen Mark, die für den Bau eines Metallwerks an den Clan des früheren nigerianischen Diktators Sani Abacha geflossen sein sollen.

Nur gerichtsfest bewiesen wurde bislang wenig. Auch weil ein Teil der Zahlungen in einen Zeitraum fielen, als „nützliche Aufwendungen“ für die Beschaffung von Aufträgen hierzulande noch nicht strafbar waren.

Doch seit Mittwoch vergangener Woche deutet vieles darauf hin, dass Schmier bei dem Essener Konzern Ferrostaal wirklich System hatte. Konzernvorstand Klaus Lesker musste vergangene Woche in U-Haft, daneben ermittelt die Staatsanwaltschaft München noch gegen zwei ehemalige Konzernvorstände und weitere Top-Manager wegen des Verdachts der „Bestechung ausländischer Amtsträger im internationalen Geschäftsverkehr in einem besonders schweren Fall“, sowie wegen des Verdachts der Steuerhinterziehung.

Insgesamt steht derzeit rund ein Dutzend Perso-

nen auf der Liste der Beschuldigten. Im Visier der Ermittler: fünf Projekte im Wert von fast einer Milliarde Euro, die der Konzern durch Schmiergeld an Land gezogen haben soll.

Die Zahlen könnten nach Ansicht von Fahndern schnell steigen in den nächsten Tagen. „Was wir bis jetzt haben, ist nur der Anfang“, sagt einer.

Einige wichtige Dokumente fielen den Staatsanwälten bereits im vergangenen Jahr in die Hände, als sie bei der früheren Ferrostaal-Mutter MAN wegen Schmiergeldverdachts ermittelten. Es folgte im vergangenen Juli eine erste Razzia in Essen, weil der Verdacht bestand, dass beim Verkauf von acht Hochseeschleppern an eine Hamburger Reederei Schmiergeld geflossen sei.

Bei dem jetzt aufgerollten Verfahren mit dem Aktenzeichen 565 Js 33037/10 können sich die Ermittler offenbar auf die umfangreichen Aussagen zweier Kronzeugen stützen. Es steht ein böser Verdacht im Raum: Hat das Unternehmen über Jahre nicht nur selbst geschmiert, sondern zugleich gegen Honorar die Schmutzarbeit für andere Firmen erledigt?

Das zumindest lässt der Fall des Gelddruckers Giesecke & Devrient vermuten. Dabei geht es um den Verkauf von fünf Druck- und Prägemaschinen sowie Systeme zur Vernichtung von Geld-

scheinen an die staatliche Banknotengesellschaft Indonesiens für mehrere Millionen Euro. Ferrostaal soll den Auftrag vermittelt und über einen Berater vor Ort Bestechungsgelder gezahlt haben.

Giesecke & Devrient, bei denen auch durchsucht wurde, erklären, ihnen sei „von Unregelmäßigkeiten bislang nichts bekannt“. Man lasse aber zurzeit die Geschäftsbeziehungen zu Ferrostaal noch einmal von der Revision prüfen.

In den Akten der Staatsanwaltschaft findet sich überdies der Fall einer Firma in der Nähe von Bremen, für die Ferrostaal im Jahr 2006 ein Geschäft über ein Küstenwachboot für die kolumbianische Marine eingefädelt haben soll. Auftragsvolumen: rund 28 Millionen Euro.

Die Essener sollen für ihre Dienste fünf Prozent Provision eingestrichen haben. Dafür sollen sie laut Akten der Staatsanwaltschaft über Ferrostaal de Colombia die Bestechungsgelder an „Entscheidungsträger bei Marine und Ministerium“ organisiert haben, zwischen 625 000 und 840 000 Euro. Mutmaßlicher Gewinn für die Essener: ein hoher sechsstelliger Betrag.

Und auch bei einem Auftrag für die argentinische Küstenwache im Jahr 2006 soll Ferrostaal das Schmiergeld für die bei Bremen ansässige Firma abgewickelt haben. Über die örtliche Ferrostaal-Niederlassung soll ein Mitarbeiter des Verteidigungsministeriums einen sechsstelligen Euro-Betrag erhalten haben, den er sich offenbar mit zwei hochrangigen Marineoffizieren teilte. Auch davon soll Vorstand Lesker zumindest teilweise gewusst haben.



Schmiergeldobjekt U-Boot-Typ 209



Ferrostaal-Vorstand Lesker
Der Laden wackelt

FRANZISKA KRUG / ACTION PRESS



Ermittlung gegen Ferrostaal wegen Korruptionsverdachts.

Das Unternehmen soll den Verkauf von U-Booten, Küstenbooten und Hochseeschleppern mit Geldzahlungen gefördert haben.

Ferrostaal

Ferrostaal will sich wegen der laufenden Ermittlungen zu den Vorwürfen nicht äußern. Bei der Aufsichtsratssitzung am Freitag vergangener Woche soll es jedoch hoch hergegangen sein. Ein Kontrolleur: „Der Laden wackelt.“ Leskers Anwalt Eberhard Kempf war bis Freitagabend für eine Stellungnahme nicht zu erreichen.

Insider vermuten jedoch, dass in der nächsten Zeit noch mehr Fälle auftauchen könnten, bei denen die Essener für andere Firmen die Schmutzarbeit übernommen haben. „Der Fall könnte Auswirkungen auf die gesamte deutsche Industrie haben“, sagt ein ehemaliger MAN-Manager.

Im Zentrum des aktuellen konzern-eigenen Schmiergeldskandals steht die Lieferung zweier U-Boote vom Typ 209 an Portugal. Ferrostaal, das zusammen mit HDW und den Thyssen Nordseewerken geboten hatte, gewann im November 2003 den 880-Millionen-Euro-Auftrag – nach Ansicht der Staatsanwälte mit Hilfe von Schmiergeld und etlichen Scheinberaterverträgen.

In den Akten der Ermittler heißt es, dass im Jahr 1999 ein portugiesischer Honorarkonsul auf einen der Ferrostaal-Vorstände zugekommen sein soll. Er könne bei der Anbahnung des U-Boot-Deals behilflich sein, soll der Mann erklärt haben. Um seinen Einfluss zu belegen, soll der Nebenjob-Diplomat dem Vorstand im Sommer 2002 tatsächlich ein direktes Gespräch mit dem damaligen Premierminister José Manuel Barroso vermittelt haben.

In Essen war man davon augenscheinlich so angetan, dass der Honorarkonsul

im Januar 2003 einen Beratervertrag für seine „zielführende Assistenz“ im Hinblick auf das U-Boot-Geschäft erhielt. Vereinbart sollen demnach im Erfolgsfall 0,3 Prozent des Auftragsvolumens gewesen sein.

Tatsächlich soll der Honorarkonsul letztlich gut 1,6 Millionen Euro kassiert haben. Aus Sicht der Fahnder ein klarer Verstoß gegen seine Amtspflichten als Diplomat.

Offenbar verließ sich Ferrostaal bei dem U-Boot-Deal aber nicht allein auf die guten Kontakte seines Beraters. So soll zwischen Ferrostaal und einem Partner auf der einen und einem Konteradmiral der portugiesischen Marine auf der anderen Seite bereits seit 1996 ein Beratervertrag bestanden haben – Volumen zuletzt: eine Million Euro.

Und auch eine portugiesische Anwaltskanzlei soll mitgeholfen haben, dass der Auftrag mit viel Schmiergeld beim Essener Konzern landete.

Insgesamt haben die Staatsanwälte mittlerweile mehr als ein Dutzend verdächtige Vermittlungs- und Beraterverträge bei dem Geschäft ausgemacht. Sie alle sollen, so steht es in den Ermittlungsakten, „zur Verschleierung von Zahlungswegen“ gedient haben, um diese „an Entscheidungsträger der Regierung, der Ministerien oder der Marine Portugals als Bestechungsgelder“ weiterzugeben.

Es sieht so aus, als zahlte Ferrostaal am Ende derart viel Beraterhonorar, dass vom eigentlichen Gewinn des U-Boot-Deals nichts mehr übrig blieb.

JÖRG SCHMITT

Regierung in Turkmenistan zum Geburtstag eine gepanzerte S-Klasse für über 300 000 Euro zu schenken.

Die einzelnen Summen waren so gering, dass der Vorstand über diese Zahlungen nicht informiert werden musste. Die Verantwortung dafür, dass Daimler nach der deutschen Gesetzesänderung einfach weitermachte, als wäre nichts geschehen, trägt Schrempp dennoch.

Der Vorstandsvorsitzende muss dafür sorgen, dass in einem Weltkonzern Gesetze eingehalten werden. Er musste wissen, welcher Gefahr er seinen Konzern sonst aussetzt. Schließlich hat Schrempp dafür gesorgt, dass die Daimler-Aktie an der Börse in New York gelistet wurde und das Unternehmen damit den US-Gesetzen zur Korruption unterliegt.

Durch die Fusion mit Chrysler hatte er auch Mitarbeiter im Konzern, die Anstoß nahmen am laxen Umgang der deutschen Kollegen mit dem Thema Korruption. David Bazzetta beispielsweise, ein Buchprüfer von Chrysler, war erstaunt über das, was er bei einem Treffen der Revisoren im Juli 2001 in Stuttgart erfuhr. Manager hätten erzählt, dass es bei Daimler-Benz üblich sei, Bestechungsgelder über geheime Bankkonten abzuwickeln.

Nachdem Bazzetta 2004 entlassen worden war, offenbarte er sich der US-Justiz. Und die startete eine Aufarbeitung gegen Daimler, wie sie der deutsche Konzern noch nicht erlebt hatte.

Beauftragt mit der Untersuchung wird nach US-Recht eine Anwaltskanzlei, bei Daimler war es die Kanzlei Skadden. Die Anwälte agieren wie Staatsanwälte, nur ohne deren Beschränkungen. Sie verhörten Manager in Deutschland, Osteuropa, Afrika und Asien, ohne zuvor ein Rechtshilfeersuchen stellen zu müssen. Sie durchsuchten Büros und beschlagnahmten Computer, ohne dafür Durchsuchungsbeschlüsse vorweisen zu können. Mussten sie auch nicht.

Die Daimler-Spitze hatte den Anwälten freie Hand gegeben bei ihren Ermittlungen, um sich nicht selbst dem Verdacht auszusetzen, sie habe etwas zu verbergen. Mitunter wirkte es indes, als seien die Anwälte die wahren Chefs des Konzerns. Insgesamt 45 Daimler-Manager mussten gehen. Und wenn ein Posten neu besetzt werden sollte, erkundigten sich Daimler-Vorstände zunächst bei den Skadden-Leuten, ob etwas gegen den Kandidaten spreche.

Die Anwälte gingen auch dem Hinweis des Kronzeugen Bazzetta nach, dass Schrempp angeblich durch den stellvertretenden Leiter der Revision über die Geheimkonten informiert war. Sie kontrollierten unter anderem Schrempps Laptop und seine E-Mails. Doch sie fanden keinen Hinweis darauf, dass der Vorstandschef über die Schmiergeldpraxis in-