

DAIMLER

Hauptversammlung 2020

Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionären

Nachfolgend finden Sie alle zugänglich zu machenden Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionären i. S. d. §§ 126, 127 Aktiengesetz zu den Punkten der Tagesordnung der Hauptversammlung der Daimler AG am 8. Juli 2020.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

aufgrund der Ausgestaltung der Hauptversammlung als virtuelle Hauptversammlung ohne Präsenz der Aktionäre und ihrer Bevollmächtigten ist das Antragsrecht der Aktionäre im Rahmen der diesjährigen Hauptversammlung rechtlich ausgeschlossen. Gegenanträge und Wahlvorschläge im Sinne der §§ 126, 127 Aktiengesetz sowie Verfahrensanträge können daher in der Hauptversammlung nicht gestellt werden.

Die Aktionäre haben dennoch die Möglichkeit, der Gesellschaft Gegenanträge und Wahlvorschläge vor der Hauptversammlung nach §§ 126, 127 Aktiengesetz zur Veröffentlichung auf der Internetseite der Gesellschaft zu übermitteln.

Ein bis zum Ablauf des 23. Juni 2020 eingegangener, nach §§ 126, 127 Aktiengesetz zugänglich zu machender Gegenantrag oder Wahlvorschlag wird im Rahmen der virtuellen Hauptversammlung als gestellt berücksichtigt, wenn der antragstellende Aktionär ordnungsgemäß zur Hauptversammlung angemeldet ist. Das Recht des Versammlungsleiters, zuerst über die Vorschläge der Verwaltung abstimmen zu lassen, bleibt davon unberührt.

Nachfolgend finden Sie in der zeitlichen Reihenfolge ihres Eingangs die fristgemäß an uns übermittelten, zugänglich zu machenden Gegenanträge und Wahlvorschläge sowie gegebenenfalls weitere von uns zugänglich gemachte Anträge von Aktionären. Anträge, die sich nicht in der Ablehnung eines Verwaltungsantrags erschöpfen, haben wir dabei mit Großbuchstaben gekennzeichnet.

Wenn Sie so gekennzeichnete Anträge unterstützen oder ablehnen wollen, geben Sie bitte auf dem zusammen mit dem Einladungsschreiben zur Hauptversammlung übermittelten Antwortbogen oder nach Ablauf der Frist für die Einreichung zugänglich zu machender Gegenanträge und Wahlvorschläge über den e-service für Aktionäre bei dem jeweiligen Antrag Ihr Votum ab. Weil der Antrag gegebenenfalls nicht zur Abstimmung kommt, wenn der jeweilige Verwaltungsvorschlag die erforderliche Mehrheit erreicht, versäumen Sie bitte nicht, auch beim entsprechenden Tagesordnungspunkt Ihr Abstimmungsverhalten anzukreuzen.

Gegenanträge, die sich in der Ablehnung der Verwaltungsvorschläge erschöpfen, sind nicht mit Buchstaben versehen. Diese Anträge können Sie unterstützen, indem Sie beim jeweiligen Tagesordnungspunkt mit „Nein“ stimmen bzw. die entsprechende Weisung erteilen.

Die Anträge und Begründungen geben jeweils die uns mitgeteilten Ansichten der Verfasser wieder. Auch Tatsachenbehauptungen wurden unverändert und ohne Überprüfung durch uns in das Internet eingestellt.

Herr **Daniel Seliger**, Donauwörth

Antrag A

Wahlvorschlag gem. §§ 126 Abs. 1, 127 Aktiengesetz zum Aufsichtsrat der Daimler AG

Gegenantrag zu Punkt 7 der Tagesordnung

Der Aktionär schlägt vor,

Jürgen Richard Seliger, Donauwörth

Diplom Ingenieur

Nationalität: Deutsch

mit Wirkung ab Beendigung dieser Hauptversammlung bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt, als Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat zu wählen. Das Geschäftsjahr, in dem die Amtszeit beginnt, wird nicht mitgerechnet.

Jürgen Richard Seliger wurde 1965 in Donauwörth geboren. Sein duales Maschinenbaustudium schloss er 1989 mit Diplom ab, bevor er bei der Grenzebach GmbH als Maschinenbauingenieur tätig war. Seit 2004 ist er Projektleiter, seit 2007 Konstruktionsleiter Mechanik bei der Gyptech GmbH, bei der er mehrere erfolgreiche Projekte leitete.

Jürgen Richard Seliger ist kein Mitglied in anderen Aufsichtsräten oder vergleichbaren Kontrollgremien im In- bzw. Ausland.

Der vorgeschlagene Kandidat ist unabhängig; er steht in keiner persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zur Daimler AG oder deren Konzernunternehmen, den Organen der Daimler AG oder einem wesentlich an der Daimler AG beteiligten Aktionär, deren Offenlegung vom Deutschen Corporate Governance Kodex empfohlen wird.

Begründung:

Die Daimler AG hat ein Ausrichtungsproblem und vernichtet zunehmend den Aktienwert ihrer Aktionäre. Die vorgenommenen Schritte des Vorstandes sind ungenügend und rufen erhebliche Zweifel an dessen Führungsqualität hervor. Neben einer klaren Strategie fehlt es dem Vorstand an der Fähigkeit, den Zeitgeist der zukünftigen Automobilbranche mit den individuellen Bedürfnissen der Kunden zu erkennen, und die Aktiengesellschaft darauf auszurichten. Während andere Automobilhersteller bereits das neue Zeitalter einläuten, bleibt die Daimler an alten Tugenden hängen und wagt es nicht über den Tellerrand hinauszuschauen. Aufgrund dieser zu missbilligenden Situation ist es von größter Bedeutung, dass der Aufsichtsrat der Daimler AG zukünftig eine geeignete Interessensvertretung der Aktionäre widerspiegelt. Der Aufsichtsrat muss durch seine Kontrollfunktion, dass der Vorstand den Kurs in die Zukunft einleitet.

Daher sollte nach Meinung des Antragsstellers der Vorschlag der Verwaltung abgelehnt werden. Der Wahlvorschlag der Verwaltung hat in seiner Tätigkeit als Vorstand der Deutschen Telekom seit 2015 bis Februar 2020 eine negative Wertentwicklung des Aktienkurses von über 10 Prozent zu verzeichnen. Das zeigt, dass seine Digitalisierungsstrategie bei der Deutschen Telekom erfolglos blieb. Zudem weist die Ausbildung des Kandidaten keinen Bezug zum Kerngeschäft der Daimler AG auf. Schließlich bleibt zu befürchten, dass der Kandidat aufgrund der weiteren Positionen, die er innehat, nicht seine volle Energie auf eine erfolgreiche Zukunft der Daimler AG richten kann.

Stattdessen bedarf es eines frischen, unvoreingenommenen Geistes, der seine volle Aufmerksamkeit seiner Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied der Daimler AG widmen kann. Der vom Antragssteller angeführte Wahlvorschlag hat durch seine langjährige Erfahrung im Maschinenbau den erforderlichen Sachverstand und Weitblick, um die Tätigkeiten der Daimler AG voranzubringen. Er kann die Interessen der Daimler Aktionäre in bester Weise vertreten und deren Anliegen im Aufsichtsrat Gehör verschaffen.

Hinweis des Vorstandes der Daimler AG gemäß § 127 Satz 4 AktG zum Wahlvorschlag des Aktionärs Daniel Seliger:

Der Aufsichtsrat der Daimler AG setzt sich nach §§ 96 Abs. 1, 101 Abs. 1 Aktiengesetz und § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 des Gesetzes über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer aus je zehn Mitgliedern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer und gemäß § 96 Abs. 2 Satz 1 Aktiengesetz zu mindestens 30 % aus Frauen (also mindestens sechs) und zu mindestens 30 % aus Männern (also mindestens sechs) zusammen. Die Geschlechterquote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen, wenn nicht gemäß § 96 Abs. 2 Satz 3 Aktiengesetz die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter der Gesamterfüllung widerspricht. Der Gesamterfüllung wurde nicht widersprochen.

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Einberufung der Hauptversammlung sowie zum Zeitpunkt der Zugänglichmachung des Wahlvorschlags des Aktionärs Daniel Seliger gehören dem Aufsichtsrat insgesamt sechs Frauen an, davon jeweils drei auf Anteilseigner- und auf Arbeitnehmerseite.

* * *

Herr **Paul Grünzner**, Greifswald

Antrag B

Wahlvorschlag zur Wahl in den Aufsichtsrat

Sehr geehrter Vorstand, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
gemäß § 127 AktG, möchte ich den folgenden Vorschlag zur Wahl eines
Aufsichtsratsmitglieds unterbreiten.

Die Amtszeit des im Aufsichtsrat befindlichen Anteilseignervertreter, Dr. Paul Achleitner,
endet mit der Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2020.

Ich schlage vor, Paul Grünzner als Vertreter der Anteilseigner mit der Wirkung ab Beendigung
der Hauptversammlung am 8 Juli 2020 in den Aufsichtsrat zu wählen.

Paul Grünzner lebt in der Hansestadt Greifswald und ist bei der Sparkasse Vorpommern,
Mecklenburg-Vorpommerns größter Sparkasse, beschäftigt.

Dort ist er Vermögens- und Anlageberater. Besonders spezialisiert ist er auf das Thema
Wertpapiere, insbesondere Aktien.

Im August beginnt er sein Sparkassen-Studium zum Sparkassenbetriebswirt.

Durch sein privates Engagement in mehreren wohltätigen Vereinen, ist Grünzner mit
hochrangigen Persönlichkeiten aus Gesellschaft und Politik des Landes Mecklenburg-
Vorpommern vertraut.

Die Wahl erfolgt für Herrn Grünzner bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die nach dem
vierten Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit, die Entlastung beschließt.

Der Aufsichtsrat der Aktiengesellschaft setzt sich gemäß des Aktiengesetzes § 96 aus 20
Mitgliedern zusammen. Davon entfallen 10 Mitglieder auf die Aktionäre und 10 Mitglieder auf
die Arbeitnehmer. Gemäß Aktiengesetz muss der Aufsichtsrat aus mindestens 30% Frauen
und mindestens 30% Männern bestehen.

Der Kandidat verfügt über betriebswirtschaftliches Wissen und über dessen Fähigkeiten.

Er ist ein neutraler Vertreter der Aktionärinnen und Aktionäre, und hat aktuell keine Mandate
inne.

Hinweis des Vorstandes der Daimler AG gemäß § 127 Satz 4 AktG zum Wahlvorschlag des Aktionärs Paul Grünzner:

Der Aufsichtsrat der Daimler AG setzt sich nach §§ 96 Abs. 1, 101 Abs. 1 Aktiengesetz und §
7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 des Gesetzes über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer aus je zehn
Mitgliedern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer und gemäß § 96 Abs. 2 Satz 1
Aktiengesetz zu mindestens 30 % aus Frauen (also mindestens sechs) und zu mindestens 30
% aus Männern (also mindestens sechs) zusammen. Die Geschlechterquote ist vom
Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen, wenn nicht gemäß § 96 Abs. 2 Satz 3 Aktiengesetz die

Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter der Gesamterfüllung widerspricht. Der Gesamterfüllung wurde nicht widersprochen.

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Einberufung der Hauptversammlung sowie zum Zeitpunkt der Zugänglichmachung des Wahlvorschlags des Aktionärs Paul Grünzner gehören dem Aufsichtsrat insgesamt sechs Frauen an, davon jeweils drei auf Anteilseigner- und auf Arbeitnehmerseite.

* * *

Herr **Kai Zimmermann**, Berlin

Zu Punkt 4 der Tagesordnung

Ich beantrage, den Aufsichtsrat nicht zu entlasten, da er unter Führung Herrn Dr. Bischoffs jahrelang erhebliche Missstände beim Management duldete.

Begründung:

Der Aufsichtsrat – und insbesondere sein Vorsitzender Dr. Bischoff – hat die schlechte Lage der Daimler AG mit zu verantworten. Über Jahre wurde das selbtherrliche Wirken des Vorstandsvorsitzenden anscheinend kritiklos hingenommen, statt die mangelhafte Strategie und das fehlende Kostenbewusstsein kritisch zu hinterfragen.

Insbesondere Herr Dr. Bischoff hat die AG als langjähriger Vorsitzender des Aufsichtsrates maßgeblich mitgeprägt. Es ist leider kein Zufall, dass der Aktienkurs während der letzten 5 Jahre um 70% gefallen ist und Daimler inzwischen als billiger Übernahmekandidat für chinesische Interessenten gehandelt wird. Ein unglaublicher Vermögensschaden für unsere Aktionäre.

Als wäre diese desaströse wirtschaftliche Bilanz nicht genug, wurden dazu über Jahre kritische Aktionäre auf Hauptversammlungen oftmals als lästige Störer abgetan, deren Rede- und Fragezeit möglichst strikt zu begrenzen sei. Wenn ein Aufsichtsratsvorsitzender, der ja im Auftrag der Aktionäre den Vorstand kontrollieren muss, dann noch die Verletzung elementarer Auskunftsrechte der Aktionäre durch den Vorstand duldet, ist das Maß übervoll.

Bei allem Respekt vor der Lebensleistung eines 78-jährigen – Herr Dr. Bischoff hat leider den Zeitpunkt zu einem würdevollen Rücktritt um Jahre verpasst. Er ist Teil des Problems der Daimler AG und es ist höchste Zeit, den Posten geeigneteren, jüngeren Personen zu überlassen.

An der virtuellen Hauptversammlung werde ich teilnehmen und fordere die Mitaktionäre auf, ebenso gegen die Entlastung des Aufsichtsrates zu stimmen.

* * *

Herr **Oliver Schmitt**

Zu Punkt 3 der Tagesordnung

Ich beantrage, den Vorstand nicht zu entlasten, da der bis 22. Mai 2019 amtierende Vorstandsvorsitzende Dr. Zetsche in den letzten Jahren jegliche Befähigung eines guten CEO vermissen ließ und wesentliche Schuld am Niedergang des Aktienkurses unseres Unternehmens trägt.

Begründung im Detail:

Dr. Zetsche hat es geschafft, fast alle relevanten Zukunftsthemen der Branche zu verschlafen: Elektrifizierung, Software & autonomes Fahren. Dazu passt die Entscheidung, einen 9%-Anteil an Tesla viel zu früh für einen Spottpreis von kaum € 1 Mrd. zu verkaufen – inzwischen ist Tesla mehr wert als die drei großen deutschen Automobilkonzerne zusammen.

Zudem hat sich der Vorstand unter Leitung Dr. Zetsches erhebliche Versäumnisse beim Kostenmanagement zuschulden kommen lassen. Bereits wenige Wochen nach Amtsübernahme musste der neue Vorstandsvorsitzende Källenius ein strikteres Kostenmanagement der AG anmahnen und vielfältige Kürzungen in der Verwaltung ankündigen, um weiteren Schaden aus den langjährigen Versäumnissen zu vermeiden. Es ist kein Zufall, dass unsere AG in den letzten 5 Jahren über 70% an Wert verloren hat.

Als wäre dies nicht schon schlimm genug, hat Dr. Zetsche in den letzten beiden Hauptversammlungen die Auskunft auf berechtigte Aktionärsfragen zum Kostenmanagement mehrfach verweigert und teilweise sogar falsche Angaben gemacht: So wurde das Beratungsunternehmen, welches die immensen Medienkosten im Auftrag der Daimler AG auditieren sollte, von Dr. Zetsche als „unabhängig“ bezeichnet, obwohl dieses Beratungsunternehmen erwiesenermaßen umfangreiche andere Geschäfte mit den zu prüfenden Medien betreibt. Im Februar 2020 hat dieses Unternehmen dann selbst den Geschäftsbereich Medien-Auditing eingestellt, um sich der anhaltenden Kritik aufgrund des offensichtlichen Interessenkonfliktes zu entziehen. Natürlich muss sich ein Vorstand nicht proaktiv ins Medien-Management einarbeiten, aber wenn zu solch einem großen Kostenblock jahrelang erhebliche Interessenkonflikte bei Inhouse-Managern und den involvierten Dienstleistern ignoriert werden, macht der Vorstand sich mitschuldig. Wenn trotz vielfältiger öffentlicher Berichte und selbst auf konkrete Hinweise zu den Missständen nicht konsequent gehandelt wird, ist das unentschuldig und müsste Schadensersatzansprüche nach sich ziehen.

Dr. Zetsche darf keine weiteren Ämter bei unserer AG wahrnehmen!

An der virtuellen Hauptversammlung werde ich teilnehmen und bitte die Mitaktionäre sich dem Gegenantrag anzuschließen.

* * *

Herr **Dr. Bernd T. Gans**, Vaterstetten

Zu Punkt 3 der Tagesordnung

Die Mitglieder des Vorstands werden für das Geschäftsjahr 2019 nicht entlastet

Begründung:

Die in meinem Gegenantrag zur HV 2019 befürchtete Verschlechterung der Ertragslage hat sich mit der Kürzung der Dividende um 72 % sogar in noch höherem Masse bewahrheitet. Auf der Grundlage einer seriösen Mehrjahresplanung hätte bereits für 2018 keine Dividendenausschüttung mehr vorgenommen werden dürfen. Umso mehr entlarvt sich die für 2018 ausgeschüttete Dividende in Höhe von 3,25 EUR als devote Geste gegenüber dem damals ausscheidenden Vorstandsvorsitzenden Dieter Zetsche. Eindeutige Zielsetzung seiner Unterstützer bleibt offensichtlich nach wie vor, ihn trotz der mittlerweile offenkundig gewordenen Fehlleistungen an die Spitze des Aufsichtsrats zu hieven.

Mit Ausnahme des wohl wegen diverser Querelen ausgeschiedenen Finanzvorstands, Bodo Uebber, ist den damals kurzfristig und durchsichtig agierenden Vorstandsmitgliedern die Entlastung für das Geschäftsjahr 2019 zu verweigern.

Aus Aktionärssicht ist ferner die Performance des Vorstandsmitglieds Wilfried Porth als völlig inakzeptabel zu werten: Zusätzlich zu seinem komplexen Verantwortungsbereich als Personalchef der Daimler AG wurde ihm unter der Ägide von Dieter Zetsche der sanierungsbedürftige Produktbereich Vans und später die fehlgeschlagene X-Klasse („Pritschen-Daimler“) anvertraut. Hier wurde 2019 ein Rekordverlust von 1,2 Mrd. EUR erwirtschaftet, was einer satten Minusrendite von 20,8 % entspricht!

Statt hierfür die in einer leistungsorientierten Gesellschaft übliche Konsequenz zu ziehen und wegen operativer Fehlleistungen auszuscheiden, konnte Herr Porth jedoch im Vorstand verbleiben.

Umso verstörender mutet hierzu die Verlautbarung des AR-Vorsitzenden Bischoff an: „Dem eigenen Wunsch von Wilfried Porth entsprechend wird er sich nun ganz auf die umfassenden Personalrestrukturierungsmaßnahmen und die Herausforderungen der Transformation im Personalbereich konzentrieren. Wir danken ihm für seinen hervorragenden zusätzlichen Einsatz beim Geschäftsfeld Vans.“

Vor diesem Hintergrund wäre es zu begrüßen, wenn ein Mitglied des Präsidialausschusses in der virtuellen HV erläutern könnte, welchen Einfluss die vorgenannten negativen Leistungsparameter auf die einzelnen Bestandteile der Vergütung von Wilfried Porth für 2019 hatten. Der Vergütungsbericht selbst weist einen Rückgang seiner Vergütung um lediglich 10 % gegenüber 2018 auf 2,199 Mio. EUR aus.

Ebenso wäre es für die unter TOP 6 begehrte Beschlussfassung erhellend, wenn in einer fiktiven Darstellung erläutert würde, wie sich die gleichen Einflussfaktoren (Negatives Spartenergebnis, Beschneidung der Ressortzuständigkeit) im künftigen Vergütungssystem auswirken würden.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung

Die Mitglieder des Aufsichtsrats werden für das Geschäftsjahr 2019 nicht entlastet

Begründung:

Die Sinnhaftigkeit der dem Unternehmen seit November 2019 übergestülpten Holdingstruktur wurde bereits in der HV 2019 intensiv hinterfragt. Dass der Konzern mit seinen diversen Umstrukturierungen in den letzten Dekaden, insbesondere unter Führung der Herren Reuther, Schrempp und Zetsche, immer wieder negative Erfahrungen gemacht hatte, bildete offensichtlich keinen Hinderungsgrund. Ebenso wenig die Einmalkosten von ca. 1 Mrd. EUR und die permanent weiterlaufenden Aufwendungen für zusätzliche Berichtswege und Abstimmungserfordernisse. Die prekäre Ertragslage im Geschäftsjahr 2020 und zwar bereits vor der Corona-Pandemie, hat den Konzern aber zu einer Dauerbaustelle gemacht:

Bereits vier Monate nach Implementierung des „führungsorganisatorischen Mauerbaus“ wurde im Februar 2020 eine Art Rückbau unter dem Claim „Kürzere Entscheidungswege, straffere Organisationsstruktur“ bekanntgemacht. Offensichtlich hatte Ola Källenius als Vorstandsvorsitzender die Ineffektivität der aufgeblasenen Holdingstruktur durch zahlreiche Doppelfunktionen zu spüren bekommen. Verschiedene Steuerungsfunktionen wurden deshalb wenigstens zusammengelegt, um dem Vorstandsvorsitzenden unverzichtbare Durchgriffsmöglichkeiten zu verschaffen.

Gesellschaftsrechtlich hat sich jedoch nichts verändert: Mit den neu etablierten Aufsichtsräten von Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG hat sich der Instanzenweg deutlich und dauerhaft verlängert.

Unverdrossen kommentiert der seit 2007 amtierende AR-Vorsitzende Bischoff die abrupte Spurkorrektur nach bereits vier Monaten: „Heute handeln, um auch morgen fit im globalen Wettbewerb zu sein...Der AR ist überzeugt, dass das Unternehmen mit der neuen Struktur noch besser für die Herausforderungen der Zukunft in einem hochvolatilen Umfeld aufgestellt ist.“

Ob es mit dieser Teilkorrektur gelingt, die Führungskräfte wieder auf einen einheitlichen Kurs zu einzuschwören, bleibt abzuwarten. Die Gefahr, dass das Unternehmen eine Dauerbaustelle bleibt, ist noch keineswegs gebannt. Die „Verschlankung des Finanzbereichs“ und die äusserst ungeschickte interne Handreichung zur Führung von erneuten Freistellungsgesprächen aus der Feder von Wilfried Porth werden noch zu anhaltender Verunsicherung führen.

Insbesondere den Befürwortern des Aufspaltungskonzepts, den Herren Bischoff, Hambrecht und Kaeser, aber auch den Belegschaftsvertretern, die dessen Umsetzung geduldet und bereits vier Monate später wieder Änderungen abgeseget haben, ist die Entlastung zu versagen.

Trotz mehrfacher Aufforderung durch zahlreiche Aktionäre in vorhergegangenen Hauptversammlungen hat es der Aufsichtsrat bis heute nicht vermocht, die Frage der mutmaßlichen Mitverantwortung von Dieter Zetsche für das LKW-Kartell durch seine langjährigen Führungstätigkeit im Nutzfahrzeugvertrieb zu klären.

Weiterhin ist zu befürchten, dass die Gerichte den geschädigten und bereits klagenden LKW-Käufern erhebliche Schadenersatzansprüche zusprechen werden. Auch hierfür sollte der Aufsichtsrat Dieter Zetsche vorsorglich in Anspruch nehmen. Nicht zuletzt hierfür hat das

Unternehmen extrem hohe Prämien für D & D Versicherungen für mögliche Fehlhandlungen von Vorstandsmitgliedern abgeschlossen. Auch diese Kosten gehen ebenso wie die bereits bezahlte Kartellstrafe in Höhe von gut einer Milliarde EUR zu Lasten der Aktionäre.

Geschickt verzögert Manfred Bischoff - u.a. mittels bestellter Gutachten - eine Klärung der Verantwortlichkeit von Dieter Zetsche im LKW-Kartell, um dessen von ihm präferierte Kandidatur als seinen Nachfolger im AR-Vorsitz nicht zu gefährden. Da weder aus dem Kreis der weiblichen noch der männlichen AR-Mitglieder bislang eine Indikation für einen alternativen AR-Vorsitzenden erkennbar ist, kann Bischoff seinen Plan noch immer als alternativlos darstellen.

Dass sein derartiges Lavieren vom Aufsichtsrat geduldet wird, ist kennzeichnend für die Vernachlässigung der fundamentalen Aktionärsinteressen. Es kommt hinzu, dass das Unternehmen bei dem katastrophal niedrigen Aktienkurs stark übernahmegefährdet ist. Dies umso mehr, als es unter dem seit 2007 agierenden Vorsitzenden Manfred Bischoff nicht gelungen ist, einen loyalen Ankeraktionär zu finden.

* * *

Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre e.V., Köln

Zu Punkt 2 der Tagesordnung

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, dass nicht wie geplant 0,90 € Dividende je Aktie ausgeschüttet wird. Stattdessen ist der Bilanzgewinn des Geschäftsjahrs 2019 in Höhe von 962.853.702,30 € als Rückstellung zu verwenden für:

- a) den Ausgleich von Risiken aus der Corona-Pandemie
- b) die Umstellung der aktuellen Produkte weg vom Verbrennungsmotor und hin zu batterieelektrischen Antrieben.
- c) notwendige Konversionsmaßnahmen zum Umbau des Konzerns vom Produzenten von Fahrzeugen für den motorisierten Individualverkehr zum Produzenten von Fahrzeugen für öffentliche Verkehre.

Begründung:

In der gegenwärtigen durch Covid-19 geprägten Krisensituation wäre es fahrlässig, angesichts des Absatzzrückgangs und der sich abzeichnenden Rezession Gewinne auszuschütten. Die Gewinne aus 2019 müssen dafür genutzt werden, die Arbeitsplätze im Unternehmen durch die Umstellung der Produktion auf alternative Produkte zu sichern.

Angesichts der sich abzeichnenden Klimakatastrophe und des daraus entstandenen gesellschaftlichen Drucks auf den Verkehrsbereich als großen CO₂-Emittenten wird sich der Markt für Autos im Zuge der anstehenden Verkehrswende nachhaltig verändern. Die Produktion von Fahrzeugen für den motorisierten Individualverkehr wird an Bedeutung verlieren, bei gleichzeitiger Zunahme der internationalen Konkurrenz. Gleichzeitig wird die Nachfrage nach Schienenfahrzeugen und Elektrobussen für den öffentlichen Nah- und

Fernverkehr steigen. Der Vorstand hat es bisher unterlassen, die strategischen Weichen für eine angemessene Reaktion auf diese Entwicklungen zu stellen. Es ist dringend notwendig, Finanzmittel für den anstehenden Umbau des Konzerns im Zusammenhang mit der Verkehrswende bereit zu stellen. Es wäre zudem fahrlässig, in der gegenwärtigen Krisensituation angesichts des enormen Absatzrückgangs und der sich abzeichnenden tiefen Rezession Gewinne auszuschütten. Die Gewinne müssen dafür genutzt werden, die Arbeitsplätze im Unternehmen durch die Umstellung der Produktion auf alternative Produkte zu sichern, wie dies beispielsweise Attac Deutschland im Rahmen seiner Kampagne für eine Verkehrswende fordert.

Der Motorisierte Individualverkehr heizt das Klima auf

Der Verkehr ist mit 17,8 Prozent der zweitgrößte Emittent von Treibhausgasen in Deutschland und der Straßenverkehr trägt mit 38 Prozent wesentlich zum Ausstoß von Stickoxiden bei. Während in anderen Branchen die Emissionswerte in den letzten Jahren gesunken sind, sind die verkehrsbedingten Emissionen seit 2013 jährlich um 2 Prozent gewachsen. Die in den letzten Jahren erzielte Verbesserung in der Motortechnik wird durch die Zunahme an Gewicht bei den Fahrzeugen überkompensiert. Wenn es nicht zu einer drastischen Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich kommt, ist die Klimakatastrophe nicht mehr aufzuhalten. Bei der notwendigen Umstellung der Produktion sollte daher zuerst auf die Produktion der besonders schweren und besonders klimaschädlichen SUVs und Luxuslimousinen der Oberklasse verzichtet werden.

Individuelle Elektromobilität ist keine Lösung

Elektroautos sind keine nachhaltige Alternative zu Autos mit Verbrennungsmotor. Ihre Produktion verbraucht ein Vielfaches an knappen Metallen wie Kupfer, Nickel und Lithium sowie seltenen Erden – und verursacht ebenfalls hohe CO₂-Emissionen. Nur wenn E-Autos viele Jahre genutzt und komplett mit grünem Strom betrieben werden, ist ihre CO₂-Bilanz wirklich besser als die von »Verbrennern«. Doch auch die Verstromung von erneuerbaren Energien belastet Klima und Umwelt – beispielsweise durch den Material- und Flächenverbrauch ihrer Produktionsanlagen. Der knappe Strom aus erneuerbaren Energien wird für andere, dringendere gesellschaftliche Zwecke benötigt. Elektroautos sparen weder genügend Ressourcen ein, noch entlasten sie die mit Autos überfüllten Städte.

Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs

Für eine nachhaltige Verkehrswende ist der massive Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs unumgänglich. Diese Erkenntnis macht sich nach und nach in Gesellschaft und Politik breit. Dadurch wird mittelfristig die Nachfrage nach Schienenfahrzeugen und Elektrobussen steigen. Auf diese Entwicklung muss sich Daimler einstellen, um die zu erwartenden Einbrüche im Bereich der Fahrzeuge für den Individualverkehr durch den Bau von Fahrzeugen für öffentliche Verkehre zu kompensieren. Dazu muss zügig ein Konversionsprojekt aufgelegt werden, um die Produktionskapazitäten den Anforderungen des Klima- und Ressourcenschutzes sowie den gesellschaftlichen Entwicklungen anzupassen. Dieses Projekt soll über die Rückstellungen finanziert werden.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt den Mitgliedern des Vorstands der Daimler AG die Entlastung für das Geschäftsjahr 2019 zu verweigern.

Begründung:

Auch im Geschäftsjahr 2019 hat sich gezeigt, dass sich die Daimler AG weiter mitten im Diesel-Abgasskandal befindet und dieser überhaupt nicht ausgestanden ist. Noch immer stehen Kundenforderungen und Software-Updates aus, und es sind national und international Klagen anhängig. Dies belastet die Reputation, die Bilanz und auch die Zukunft des Konzerns.

Abgasskandal geht weiter

Dass Unregelmäßigkeiten bei der Abgasnachbehandlung allein in Europa bei bis zu 3 Mio. Diesel-Fahrzeugen der Daimler AG Nachbesserungen notwendig machen, wird vom Konzern nicht bestritten. Doch noch immer streitet Daimler ab, dass die verbauten Abschalteinrichtungen teilweise illegal sind. Mittlerweile hat das Kraftfahrtbundesamt rund 1 Mio. offizielle Rückrufe wegen unzulässiger Abgasanlagen angeordnet, darunter jetzt auch rund 260.000 Sprinter und 60.000 GLK, für die im Geschäftsjahr 2019 offizielle Rückrufe erlassen wurden.

Noch immer bleibt der Konzern bei seiner Auffassung, alle Abgasanlagen hätten zu jeder Zeit den rechtlichen Vorgaben entsprochen und lässt sich wie folgt zitieren: „Der Klärungsprozess mit dem KBA im Hinblick auf Funktionalitäten der Motorsteuerung bei Diesel-Fahrzeugen von Mercedes-Benz ist aus Sicht des Unternehmens weit fortgeschritten, aber noch nicht abgeschlossen.“ Es kann daher also nicht ausgeschlossen werden, dass weitere Rückrufe erfolgen. Diese Erwartung und die damit zusammenhängenden Rückstellungen haben dazu geführt, dass der Konzern im 2. Quartal 2019 einen Verlust verbuchen musste.

Auffallend schnell akzeptierte die Daimler AG zudem ein im September 2019 verhängtes Bußgeld in Höhe von 870 Mio €. Grund war eine fahrlässige Verletzung der Aufsichtspflicht in einer mit der Fahrzeugzertifizierung befassten Abteilung. Diese führte nach Feststellung der Staatsanwaltschaft dazu, dass die Dieselfahrzeuge Genehmigungen erhielten, obwohl der Ausstoß von Stickoxiden bei den Autos teilweise nicht den Vorschriften entsprach.

Weiter beteuern Vertreter*innen der Daimler AG, der Konzern habe bei den Abgaswerten ihrer Dieselfahrzeuge nicht betrogen; diese Beteuerungen waren und sind offenkundig falsch und lassen entweder auf mangelnde Übersicht des Konzernvorstands schließen oder waren und sind bewusste Falschaussagen. International gehen Behörden nach wie vor davon aus, dass in weitere Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen illegale Abschalteinrichtungen verbaut sind.

Die Aufstockung der Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren um mehr als Doppelte auf inzwischen knapp 5 Mrd. € zeigt, dass sich die Daimler AG im Jahr eins nach der Ära Zetsche nach wie vor in sehr unsicheren Zeiten befindet.

Schwere Fehler in der Modellpolitik

Weitere schwere Fehler wurden in den letzten Jahren im Bereich der Modellpolitik begangen. Diese Fehler führten dazu, dass die CO2-Flottenemissionen der 2019 in Europa zugelassenen

Neufahrzeuge laut Geschäftsbericht (S. 100) nicht wie angestrebt gesunken, sondern mit 137 g/km CO₂ im Vergleich zu 2018 (132 g) und 2017 (125 g) sogar weiter angestiegen sind. Die Konzentration auf immer größere, schwerere und leistungsstärkere Modelle macht sich hier bemerkbar. Strafzahlungen werden sich für 2020 durch entsprechende Lobbyarbeit und Verweise auf die Corona-Krise wohl noch vermeiden lassen. Für das Jahr 2021 sind diese Strafzahlungen aber wahrscheinlich und die dazugehörigen Rückstellungen belasten das Konzernergebnis zusätzlich. Handlungen wie der nach nur zwei Produktionsjahren vollzogene Ausstieg aus der Produktion der X-Klasse zeigen strategische Fehler an der Konzernspitze deutlich auf.

Gleichzeitig hat es der Konzern verpasst, rechtzeitig rein elektrische Modelle in ausreichender Zahl und in allen Segmenten auf den Markt zu bringen. Neue, rein elektrische Serien-Modelle kamen - bis auf den EQV - im Geschäftsjahr 2019 nicht zu den Händlern.

Stattdessen setzt die Daimler AG zur Senkung der CO₂-Flottenemissionen vor allem auf Fahrzeuge mit Plug-in-Hybrid-Technologie, obwohl diese lediglich eine Scheinlösung darstellen. Exemplarisch kann hier der Mercedes GLE 350 de angeführt werden, der 2,65 Tonnen Leergewicht auf die Waage bringt und laut WLTP-Norm 1,1 Liter Diesel verbraucht. Der offizielle CO₂-Ausstoß beträgt 28 g/km auf 100km. AutoBild kommt in einem eigenen Test unter realistischen Bedingungen auf einen Verbrauch von 8,3 Litern/100km, was einem CO₂-Wert von 221 g/km entspricht. Dieses Beispiel macht deutlich, dass es Daimler bei den Plug-in-Hybriden nicht darum geht, tatsächlich sparsamere Fahrzeuge auf die Straße zu bringen. Es geht in erster Linie darum, die offiziellen Verbrauchsstatistiken zu schönen.

Der Konzernvorstand sollte tunlichst vermeiden, diese Fahrzeuge 'grüner' zu rechnen als sie es sind. Je nach Fahrprofil der Nutzenden, liegt der tatsächliche Verbrauch der Plug-in-Fahrzeuge bei einem Mehrfachen des offiziellen Normverbrauchs. Darauf müssen auch die Kund*innen klar hingewiesen werden, sonst droht ein weiterer massiver Imageverlust.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Aufsichtsrats der Daimler AG für das Geschäftsjahr 2019 die Entlastung zu verweigern.

Begründung:

Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben es nicht geschafft, vom Vorstand eine vollständige und lückenlose Aufklärung des Abgasskandals einzufordern. Sie haben zudem auch im Jahr 2019 versäumt, der Lieferung von Militärfahrzeugen in Kriegs- und Krisenregionen konsequent einen Riegel vorzuschieben. Generell hat der Aufsichtsrat in vielen wichtigen Belangen Sorgfalt vermissen lassen. Damit gefährdet er das Ansehen und den langfristigen Erfolg der Daimler AG.

Taktieren des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat ließ den Vorstand mit seiner Taktik immer nur solche Versäumnisse zuzugeben, die bereits gerichtsfest nachgewiesen waren, weiter gewähren und hat somit die

Zukunft des Konzerns gefährdet. Auch dass die sogenannten freiwilligen Software-Updates zumindest teilweise dazu gedacht waren, offiziellen Rückrufen durch die Ordnungsbehörden zuvor zu kommen, musste dem Aufsichtsrat bewusst sein.

Formel 1-Engagement im Widerspruch zur Klimaneutralität

Ein Imageverlust droht auch weiterhin bei der Formel 1. Ein Konzern, der öffentlich das Ziel der Klimaneutralität kolportiert, kann nicht weiterhin in einer solchen Rennserie aktiv sein. Versuche, die Energie- und Umweltbilanz mit dem Einsatz von synthetischen Kraftstoffen schönzurechnen, sind in diesem Zusammenhang ebenso lächerlich, wie die offiziellen Normverbräuche der Plug-in Hybride. Der Aufsichtsrat muss deshalb und wegen der Zusammenarbeit mit dem mehr als zweifelhaften Partner Petronas auf den sofortigen Ausstieg aus der Formel 1 hinwirken. Die sehr kurze Saison 2020 rechtfertigt in keinsten Weise die investierten Gelder und bietet eine gute Gelegenheit, mit der Festlegung auf einen Ausstieg die Daimler AG in Sachen Klimaneutralität als glaubwürdigen Partner zu etablieren.

Teslaanteile

Der Aufsichtsrat lässt jegliches strategische Gespür für wichtige zukünftige Entwicklungen vermissen. Er hätte den Konzernvorstand daran hindern müssen, 2014 die Anteile an Tesla für 600 Mio. Euro zu verkaufen. Experten gehen davon aus, dass der Wert dieser Anteile vor der Corona-Krise ungefähr einem Drittel des Gesamtwertes der Daimler AG entsprach.

Produkte am Klimaziel ausrichten

Wenn alle Unternehmen eine Klimabilanz wie BMW hätten, würde sich das Klima bis 2050 um 3,0 Grad Celsius erwärmen. Das zeigt ein Bericht des Beratungsunternehmens Right: <https://www.right-basedonscience.de/> von Ende 2019. Ein grundlegendes Problem für die Daimler AG ist die Produktpalette mit zu großen, schweren und leistungsstarken Fahrzeugen. Zudem werden die wahren Verbrauchs- und damit CO₂-Werte der Fahrzeuge den Kund*innen vorenthalten. Der Aufsichtsrat muss auch hier auf den Vorstand einwirken: Es müssen endlich reale Verbrauchswerte angegeben werden, damit die Kund*innen wissen, wie teuer und klimaschädlich der Betrieb des jeweiligen Fahrzeugs ist. Das gilt insbesondere bei Fahrzeugen mit Plug-in-Hybrid-Technologie. Hier muss klar aufgezeigt werden, bei welchem Fahrverhalten die Fahrzeuge wieviel Kraftstoff verbrauchen. Die offiziellen Normangaben haben keinerlei Aussagekraft.

Gefährdung der Konzernzukunft

Wer solche Entscheidungen absegnet, statt sich mit aller Kraft für eine lückenlose Aufklärung aller Aspekte des Diesel-Abgasskandals und eine kundenorientierte und vor allem wirksame Lösung der Probleme einzusetzen, gefährdet die Zukunft des Konzerns.

Darüber hinaus kann von einem Aufsichtsrat verlangt werden, vor allem den langfristigen Erfolg des Konzerns im Blick zu haben. Der Imageverlust durch Strafzahlungen wegen Nichteinhaltung der europäischen CO₂-Grenzwerte im Jahr 2021 gefährdet die Zukunft des Konzerns ebenso wie der durch unrealistische Angabe der Verbräuche bei Fahrzeugen mit Plug-in-Technologie.

Rüstungslieferungen in Kriegs- und Krisenregionen

Allein im Geschäftsjahr 2018 wurden 5467 militärische Fahrzeuge in 26 Länder exportiert. Im Vergleich zu den Jahren 2016 und 2017 stieg damit die Anzahl exportierter militärischer Fahrzeuge im Jahr 2018 abermals an (2016: 4571 Militärfahrzeuge an 23 Staaten, 2017: 5310 Militärfahrzeuge an 22 Staaten). Unter den 26 Empfängerländern sind 11 Staaten, die das Bonn International Center for Conversion (BICC) als „critical“ im Hinblick auf das Kriterium 2 „Achtung der Menschenrechte und des humanitären Völkerrechts durch das Endbestimmungsland“ des Gemeinsamen Standpunkts der EU zur Rüstungsexportkontrolle einstuft (<http://www.ruestungsexport.info/map>), darunter beispielsweise Saudi-Arabien, die Vereinigten Arabischen Emirate oder Pakistan.

Der Aufsichtsrat muss darauf hinwirken, dass Exporte von Militärfahrzeugen an kriegführende und menschenrechtsverletzende Staaten umgehend gestoppt werden. Denn solche Exporte wurden zwar durch die Bundesregierung genehmigt, doch Legalität bedeutet nicht automatisch ethische Legitimität. Daimler muss hier endlich auf die Bremse treten und aufhören, die Verantwortung von sich zu weisen. Zumal der Konzern betont, dass Daimler zu seiner „globalen Verantwortung“

(<https://www.daimler.com/dokumente/nachhaltigkeit/integritaet/daimler-verhaltensrichtlinie.pdf>, S. 5) steht und die Achtung von Menschenrechten für Daimler ein „grundlegender Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung [ist]“.

(<https://www.daimler.com/dokumente/investoren/berichte/geschaeftsberichte/daimler/daimler-ir-geschaeftsbericht-2019-inkl-zusammengefasster-lagebericht-daimler-ag.pdf>, S. 219)

* * *