

DAIMLER

Hauptversammlung 2015 Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionären

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

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 1. April 2015.

Die folgenden Anträge sind in der zeitlichen Reihenfolge des Eingangs bei der Gesellschaft aufgelistet.

Stimmabgabe bzw. Weisungen zu Anträgen von Aktionären

Auch wenn Sie nicht persönlich oder durch einen anderen Bevollmächtigten als ein Kreditinstitut, eine Aktionärsvereinigung oder eine gleichgestellte Person oder Institution an der Hauptversammlung teilnehmen, können Sie Gegenanträge von Aktionären unterstützen, indem Sie in der Briefwahl-/Weisungsmaske in unserem e-service für Aktionäre oder auf ihrem Antwortbogen bei den entsprechenden Tagesordnungspunkten mit »Nein«, d. h. gegen den Vorschlag der Verwaltung stimmen bzw. entsprechende Weisung erteilen.

Herr **Paul Russmann**, Stuttgart

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

Begründung:

„So wollen wir ... unsere Aktivitäten zum Schutz der Menschenrechte weiter ausbauen und systematisieren“ heißt es vollmundig im ‚Nachhaltigkeitsprogramm 2020‘ der Daimler AG.

Kein Wort verliert die Daimler AG in ihrem Geschäftsbericht 2014 über die menschenrechtsverletzenden Rüstungsexporte bei Mercedes-Benz Military. Außer in den Gegenanträgen der Kritischen Aktionäre finden sich auf der offiziellen Webseite der Daimler AG keine Hinweise auf die Rüstungsproduktion und den Rüstungsexport des Konzerns.

Wer über die „menschenverachtende Rüstungsproduktion“ (IG Metall Stuttgart, September 2014) des Sterns mehr erfahren möchte, muss sich einer weithin unbekanntem Quelle bedienen: <http://www.mb-military-vehicles.com>.

Zu den Empfängern von Militär-Unimogs und Panzertransportern über das Daimler-Werk Wörth, zähl(t)en in den letzten Jahren unter anderem Ägypten, Abu Dhabi, Algerien, Angola, Irak, Israel, Jordanien, Katar, Kuwait, Libyen, Marokko, Oman, Pakistan, Saudi-Arabien, Syrien, Tunesien, Türkei und die Vereinigten Arabischen Emirate – Länder, in denen Menschenrechte mit Füßen getreten werden und die in Krisen- und Kriegsgebieten liegen.

Mit dem Export von militärischen Nutzfahrzeugen verstößt die Daimler AG nach Ansicht der Kritischen Aktionäre Daimler (Arndtstr. 31, 70197 Stuttgart, Tel: 0711-608396, www.kritischeaktionaeere.de) gegen die Intentionen der „Guten Unternehmensführung“ („Corporate Governance“) und gegen die „Unternehmenssozialverantwortung“ (CSR) sowie gegen die Intention des „Global Compact“.

Wer die Menschenrechte achten will, muss den Export von Militär-Unimogs und Panzertransportern ächten.

Nach dem von den Kritischen Aktionären geforderten und vollzogenen Ausstieg aus den Daimler-Rüstungsschmieden EADS und Rolls Royce-Power-Systems ist es an der Zeit, auch aus dem Geschäft mit der Produktion und dem Export von Militärfahrzeugen auszusteigen. Bei den produzierten militärischen Nutzfahrzeugen geht es um weniger als ein Prozent der gesamten Nutzfahrzeugproduktion des Konzerns. So wäre es ein leichtes für die Daimler AG, den nächsten Schritt zu tun. Insbesondere wenn es um die Lieferungen von Militärfahrzeugen in Krisen- und Kriegsgebiete geht.

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

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

Begründung:

Laut dem im Dezember 2014 veröffentlichten Abschlussbericht der Nationalen Wahrheitskommission Brasilien war neben anderen Firmen auch Daimler (Niederlassung "Mercedes Benz") in die brasilianische Militärdiktatur verstrickt. Laut dem Abschlussbericht (Vol.II, S.320) hat auch Daimler Brasilien das Folterzentrum Operação Bandeirante (Oban) von 1969 bis Mitte der 1970er Jahre, dem Höhepunkt des staatlichen Terrors und Folterns in Brasilien, finanziell unterstützt. Der Vorstand von Daimler hat es versäumt, diese Vorgänge umgehend untersuchen und aufzuklären zu lassen, nicht zuletzt angesichts des kürzlichen 50. Jahrestages des brasilianischen Militärputsches. Daimler muss sich seiner historischen Verantwortung stellen und sich dazu bekennen.

Seit 2002 ist Daimler neben der Deutschen Telekom AG Haupteigner des Mauterfassungssystems Toll Collect. Dieses zeichnet sich aus durch die anhaltende langjährige weitgehende Geheimhaltung der konkreten Vertragsinhalte, bescherte durch die verspätete Inbetriebnahme der Öffentlichen Hand einen Milliarden Schaden, der im mittlerweile "größten, längsten und geheimnisvollsten Schiedsverfahren der deutschen Wirtschaftsgeschichte" mündete, dessen Ende noch immer nicht absehbar ist. Laut übereinstimmenden Medienberichten geht es um die Schadenssumme von 7,5 Mrd. Euro. Dennoch gelang es Toll Collect, mit dem Bund eine Verlängerung bis 2018 durchzusetzen. Damit werden von Seiten der Daimler AG und ihrer Partner Geheimhaltung, Intransparenz und Entzug öffentlich-demokratischer Kontrolle weiterhin Vorschub geleistet.

Die Staatsanwaltschaft Berlin hat ihre Ermittlungen wegen des Anfangsverdachts der Vorteilsnahme gegen den Daimler-Cheflobbyisten Eckart von Klaeden und den Daimler-Vorstand zwar eingestellt. Trotzdem hat der überganglose Wechsel des ehemaligen Staatsministers im Bundeskanzleramt zur Daimler AG einen schlechten Beigeschmack, der dem Ansehen der Bundesregierung und des Unternehmens schadet. Von Klaeden war nur zwei Monate nach seinem Ausscheiden aus der Bundesregierung im September 2013 zur Daimler AG gewechselt, wo er Leiter des Bereichs Politik und Außenbeziehungen wurde. Aus Sicht des Dachverbands war die Art und Weise dieses Seitenwechsels inakzeptabel.

Die Nichtregierungsorganisation Lobby Control urteilte in ihrem Lobbyismus-Portal lobbypedia.de: "Schon allein der Verdacht, dass politische Entscheidungen direkt von einem zukünftigen Autolobbyisten beeinflusst werden, schadet dem Ansehen der Bundesregierung." Nach einer kleinen Anfrage der Fraktion der Linken im Deutschen Bundestag hat von Klaeden sich jedoch entgegen den Äußerungen der Regierung 2012 mindestens sieben Mal mit Vertretern der Automobilindustrie getroffen, darunter auch drei Mal mit Vertretern der Daimler AG. Dazu kommen fünf Treffen mit Lobbyisten des Luftfahrt- und Rüstungskonzerns EADS, an dem Daimler bis April 2013 beteiligt war. Diese Treffen zeigen, dass das Aufgabenfeld von Klaedens sehr wohl Überschneidungen mit den Interessen der Autoindustrie und der Daimler AG hatte. (https://lobbypedia.de/wiki/Eckart_von_Klaeden) Die Daimler AG missachtet mit der Personalie von Klaeden in grober Form die Empfehlung der Bundesregierung, dass Ex-Politiker vor Antritt eines Jobs in der Wirtschaft oder im öffentlichen Dienst eine Karenzzeit von mindestens einem Jahr einhalten müssen.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Aufsichtsrats werden nicht entlastet.

Begründung:

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat es versäumt, den Vorstand auf die Konsequenzen des übergangslosen Seitenwechsels von Eckart von Klaeden hinzuweisen. Damit nimmt der Aufsichtsrat einen Imageschaden für die Daimler AG in Kauf und toleriert die Missachtung von Empfehlungen der Bundesregierung.

Herr **Gil Schlappal**, Berlin

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

Begründung:

Die Daimler AG hat am 23.05.2013 eine angebliche „Mercedes Benz Innovation“ mit dem Titel „QR-Code kann Leben retten“ veröffentlicht. Hierbei ging es darum Rettungskräfte über einen QR-Code am Unfallort mit rettungsrelevanten Informationen zu versorgen.

Ein solcher QR-Code wurde bereits vor Jahren über Groupon unter dem Namen „digitaler Notfallcode“ zum Preis von 17,85 € von mir angeboten. Dies kann jeder mit den Parametern „Groupon“, „Beraterkontrolle“, und „Notfallcode“ googeln.

Das damals noch sehr simple QR-Code System führte auf eine Url., welche Schriftzeichen, wie auch vom Kunden gewünschte Grafiken anzeigen konnte. Auch wenn der Schwerpunkt auf der Bereitstellung von persönlichen Gesundheitsdaten lag, konnten je nach Kundenwunsch auch sonstige eingescannte Angaben, wie z. B. mögliche Patientenverfügungen und anderweitige Grafiken, die eine Rettung erleichtern, angezeigt werden.

Erst mit der Namensänderung auf Rettungscode, wurde auf ein sichereres System gewechselt, welches jedoch auf die Eingabe von Schriftzeichen beschränkt werden musste.

Somit wurde die Grundidee dieser Mercedes Benz Innovation nachweislich lange zuvor erstmals von mir veröffentlicht! Da ich meiner Zeit sehr weit voraus war und weder QR-Codes, noch Smartphones ausreichend bekannt bzw. verbreitet waren, wurde dieser Digitale Notfallcode nur 11 Mal verkauft.

Aufgrund der weltweiten Darstellung der Daimler Veröffentlichung geriet der heutige Rettungscode jedoch unter einen leisen „Plagiatsverdacht“, der ausreichte, dass Entscheidungsträger von Handelsketten lieber auf eine Zusammenarbeit verzichteten. Eine mögliche Auseinandersetzung mit der Daimler AG konnte dauerhaft nicht ausgeschlossen werden, wodurch auf den stärksten Vertriebsweg bisher verzichtet werden musste.

Da ein QR-Code, der entsprechend seiner ursprünglichen Funktion auf eine Datenbank bzw. Url. führt, laut Patentamt nicht patentfähig ist, kann diese Idee nicht patentrechtlich geschützt, sondern nur urheberrechtlich nachvollzogen werden. Die öffentliche Darstellung, dass die Daimler AG auf eine Patentierung zum Wohle aller Autofahrer „verzichtet hat“ und großzügig eine „Mercedes Benz Innovation“ allen anderen Fahrzeugherstellern zur Verfügung stellt, könnte daher unterschiedlich beurteilt werden?

Auch wurde in dieser Pressemeldung die eigentliche Notwendigkeit dieses QR-Codes nicht wirklich verständlich. Zwar wurde erwähnt, dass besonders bei Hybrid- und Elektrofahrzeugen ein solcher QR-Code eine sehr wertvolle Hilfe für Rettungskräfte sein würde, jedoch beschreibt dies nicht im Geringsten die tatsächlichen Lebensgefahren, die einen solchen QR-Code eher zwingend, als nur sinnvoll machen!

Aus dem Schulungsmaterial der Feuerwehr konnte entnommen werden, dass diese Fahrzeuge erhöhte Lebensgefahren bzgl.

- Explosionen
- Verätzungen
- Hochspannungen und
- Umweltgefahren (möglicher Austritt von Flusssäure) mit sich bringen.

Diese Gefahren können „fest“, „flüssig“ und „gasförmig“ auftreten und laut Feuerwehr bereits in geringsten Mengen tödlich sein. Somit handelt es sich um Lebensgefahren, die nach einem Unfall sogar dritte vollkommen unbeteiligte Personen gefährden könnten.

Laut Stellungnahme der BaFin können Veröffentlichungen mit unwahren bzw. unvollständigen Inhalten im Sinne §20a WpHG zu Falscheinschätzungen eines Finanzinstrumentes führen. Die BaFin soll daher prüfen, ob der im Zeitraum dieser Veröffentlichung positive Aktienverlauf möglicherweise im Einfluss dieser Pressemeldung stand?

Des Weiteren hat die Rechtsabteilung der Daimler AG, vertreten durch eine promovierte Rechtsanwältin, bisher alle Hinweise meinerseits mit den Worten „signifikante Unterschiede“ abgetan. Somit muss weiterhin geprüft werden, ob dieses Vorgehen den Grundsätzen eines Organs der Rechtspflege entspricht? Als Organ der Rechtspflege hätte diese Angelegenheit so gewissenhaft geprüft werden müssen, dass auch mir als Gegenpartei kein Rechtsverlust entsteht!

Auch ist nicht erkennbar, dass dieser oberflächliche Umgang den von der Daimler AG veröffentlichten „Richtlinien für integrires Verhalten“ entsprechen.

Daher kann bis zur umfänglichen Klärung dieser Unstimmigkeiten keine Entlastung erfolgen! Sollte die BaFin oder irgendeine andere weltweite Börsenaufsicht die auf einfachste Weise googelbaren Fakten anders als die beauftragte Rechtsanwältin sehen, oder sogar einen tatsächlichen Verstoß gegen §20a WpHG erkennen, so können die Mitglieder des Vorstandes nicht als entlastet gelten!

Herr **Wilm Diedrich Müller**, Neuenburg

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

Personen, ich habe hiermit beantragt, dass den Mitgliedern des Aufsichtsrates der oben genannten Firma Daimler für das Geschäftsjahr 2014 keine Entlastung erteilt wird.

Begründung:

Ich begründe meinen Antrag damit, dass die oben genannte Firma Commerzbank AG, deren Kunde ich bin, mich immer wieder als "Wilm Mueller" bezeichnet und nicht als Herrn Wilm Mueller, wie zuletzt geschehen auf meiner Steuerbescheinigung, bei Ueberweisungen und bei Bestellung von auf mich lautenden Eintrittskarten zu Hauptversammlungen von Aktiengesellschaften, wie die oben genannte Firma PR im Turm als meinen Erachtens serioesester Hauptversammlungsdienstleister mir berichtete.

Die Firma Daimler haette besser erzieherisch auf die oben genannte Firma Commerzbank Einfluss nehmen sollen als Autos zu bauen, seien dieselben Autos auch noch so gut.

Damit waere mir wirklich mehr geholfen.

Herr **Jürgen Grässlin**, Freiburg

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

Begründung:

Der Tod bleibt ein Meister aus Wörth, Bolsheim (Frankreich), Portland (USA) und Mannheim. Denn weiterhin werden Abertausende von Militärfahrzeugen in diesen Daimler-Werken produziert, noch immer werden Motoren für Militärfahrzeuge aus dem Daimler-Werk in Mannheim zugeliefert. In der Militärversion sind Mercedes-Fahrzeuge weltweit gefragt: Mit ihnen verrichteten und verrichten Militärs, Sicherheitskräfte und Guerillaeinheiten seit Jahrzehnten – und auch im Geschäftsjahr 2014 – ihr Geschäft bei Kriegen und Bürgerkriegen.

Besonders problematisch sind in diesem Zusammenhang auch die Werbung und der Verkauf von Fahrzeugen von Mercedes-Military, siehe **www.mb-military-vehicles.com**.

Hemmungslos wirbt der Daimler-Konzern auf Rüstungsmessen für den Verkauf von Militärfahrzeugen, beispielsweise im Nahen und Mittleren Osten. Genau dies ist unter anderem so geschehen bei der alle zwei Jahre in den Vereinigten Arabischen Emiraten stattfindenden Rüstungsmesse IDEX 2011, 2013 und 2015.

Am Mercedes-Military-Messestand wurde bei der **IDEX im Februar 2015** u.a. mit den Broschüren „Ready for Future Operations“, „Special Chassis. Unlimited“ und „G-Class. Military vehicles“ für den Kauf von Mercedes-Militärfahrzeugen geworben. Die in den Verkaufsbroschüren verwendete Werbesprache verrät, dass weder Moral noch Ethik, sondern einzig und allein Profitdenken die Geschäftspolitik der Daimler AG bestimmt.

Wer weiß, mit welcher Hemmungslosigkeit der Daimler-Konzern unter Führung von Dr. Dieter Zetsche in den vergangenen Jahren Militärfahrzeuge an kriegführende und Menschenrechtsverletzende Staaten – darunter auch Diktaturen – mit Mercedes-Military-Fahrzeugen

hochgerüstet hat, muss mit Erschrecken bilanzieren: Die Beschlüsse der Daimler AG zur „Guten Unternehmensführung“ („Corporate Governance“), zur „Unternehmenssozialverantwortung“ (CSR) und zum „Global Compact“ sind das Papier nicht wert, auf dem sie gedruckt werden. Die imagerächtige Mitgliedschaft im „Global Compact“ der Vereinten Nationen verkommt angesichts der Faktenlage zu purer Heuchelei.

Im Ergebnis standen bzw. stehen Mercedes-Military-Fahrzeuge zur Verfügung für den Einsatz auf den Schlachtfeldern im Irak-Krieg, im Russland-Georgien-Krieg, im Libyen-Krieg sowie 2014 im Afghanistan-Krieg und im Syrien-Krieg. Besonders vielsagend ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass die Daimler-Werbesprache keinerlei moralische Hemmschwellen mehr aufweist. Skrupellos wirbt der weltweit führende Nutzfahrzeughersteller Mercedes-Benz für den Verkauf des militärischen G-Wagon mit dem Slogan **„Combat proven“ – kampferprobt.**

Was „Combat proven“ realiter bedeutet, ist aufgrund der Recherchen des RüstungsInformationsBüros (www.rib-ev.de) weithin bekannt: Mercedes-Military-Fahrzeuge werden eingesetzt zum Panzertransport, zum Truppen- und Materialtransport an die Front sowie zum Abtransport von Leichen getöteter Kombattanten und Zivilisten.

Der Kampagne „Aktion Aufschrei – Stoppt den Waffenhandel!“ (www.aufschrei-waffenhandel.de) und der Deutschen Friedensgesellschaft – Vereinigte KriegsdienstgegnerInnen (www.dfg-vk.de) liegen Beweise vor, wonach allein Unimogs in der Militärversion in einer Stückzahl von mehr als 150.000 weltweit an über 80 Armeen verkauft wurden. Zu den Unimog-Empfängerländern zählten auch Ägypten, Algerien, Indonesien, der Irak, Kuwait, Libyen, Pakistan, Saudi-Arabien, Syrien, die Türkei u.v.a.m. (publiziert im *„Schwarzbuch Waffenhandel. Wie Deutschland am Krieg verdient“*, Heyne-Verlag, S. 294 ff.).

Solange der Daimler-Vorstand unter Führung von Dr. Zetsche an seiner hemmungslosen Verkaufs- und Exportpolitik von Militärfahrzeugen festhält, kann ihm keine Entlastung erteilt werden. Vielmehr muss der Vorstand dafür verantwortlich gemacht werden, dass Kunden Fahrzeuge von rüstungsfreien Autokonzernen erwerben und ihr Geld anderswo ethisch verantwortungsvoll investieren.

Einer Umfrage von 2014 im Auftrag der Stiftung Warentest und der Verbraucherzentrale Bremen zufolge (<http://www.test.de/Umfrage-zu-ethisch-oekologischen-Geldanlagen-Was-Anlegern-wichtig-ist-4654401-0/>) spielen ethische Aspekte bei der Suche nach einer politisch korrekten Geldanlage eine entscheidende Rolle.

Auch die Befragung von mehr als tausend Verbrauchern seitens des Meinungsforschungsinstituts Forsa ergab ein klares Bild: „Waffen und Rüstung haben bei ethisch-ökologischen Geldanlagen nichts zu suchen.“

Wer Mercedes-Fahrzeuge kauft, der kauft noch immer bei einem Produzenten von Rüstungsgütern. Wer in Daimler investiert, der investiert noch immer in Militärgeschäfte. Die Kritischen AktionärInnen Daimler (KAD, Arndstraße 31, 70197 Stuttgart, Tel.: 0711-608396, www.kritischeaktionaeere.de) fordern den Ausstieg aus der Produktion und aus dem Export von Mercedes-Militärfahrzeugen – sowohl aus ethischen und moralischen als auch aus wirtschaftlichen Gründen!