

DAIMLER

Hauptversammlung 2017

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 29. März 2017.

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

Stimmabgabe bzw. Weisungen zu Anträgen von Aktionären

Sie können diese Gegenanträge unterstützen, indem Sie bei den entsprechenden Tagesordnungspunkten mit »Nein«, d. h. gegen den Vorschlag der Verwaltung stimmen. Bei Briefwahl oder wenn Sie ein Kreditinstitut, eine Aktionärsvereinigung oder eine gleichgestellte Person oder Institution oder die Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft zur Stimmabgabe in der Hauptversammlung bevollmächtigen, erreichen Sie dies dadurch, dass 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 den Punkten 3 und 4 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden nicht entlastet.

Begründung:

Laut Angaben des Geschäftsberichts 2016 der Daimler AG stellen „die zehn Prinzipien des UN Global Compact eine grundsätzliche Richtschnur für unsere Geschäftstätigkeit“ dar, „der wir als Gründungsteilnehmer und Teilnehmer der LEAD Gruppe besonders verbunden sind“. Mit den zehn Prinzipien verpflichten sich die unterzeichnenden Unternehmen, sich für eine soziale und ökologische Weltwirtschaftsordnung einzusetzen. So verpflichtet sich die Daimler AG zum Beispiel dazu, die Menschenrechte zu schützen und die Verbreitung umweltfreundlicher Technologien zu beschleunigen.

Kein Wort dagegen verliert die Daimler AG in ihrem Geschäftsbericht 2016 über drei Schattenseiten des Sterns, die nach Ansicht der Kritischen Aktionäre www.kritischeaktionaeere.de im Widerspruch zu den Prinzipien des Global Compact stehen:

1. Die Lieferung von Militärfahrzeugen an menschenrechtsverletzende Staaten,
2. die Vergiftung von Trinkwasser im Südsudan durch den Formel-1-Partner Petronas,
3. Hinweise auf schwere gesundheitliche Folgen durch Dieselmotoren.

Zu 1: Allein im Geschäftsjahr 2015 hat die Daimler AG insgesamt 3.465 militärische Fahrzeuge in 16 Länder exportiert. Zu den Empfängern von Militär-Unimogs und Panzertransportern aus dem Daimler-Werk Wörth, zähl(t)en in den letzten Jahren unter anderem Ägypten, Abu Dhabi, Algerien, Angola, Bahrein, Irak, Israel, Jordanien, Katar, Kuwait, Libyen, Marokko, Oman, Pakistan, Saudi-Arabien, Syrien, Tunesien, die Türkei und die Vereinigten Arabischen Emirate – Länder, in denen Menschenrechte mit Füßen getreten werden und die in Krisen- oder Kriegsgebieten liegen.

Diese Exporte wurden zwar durch die Bundesregierung genehmigt; doch Legalität bedeutet nicht automatisch ethische Legitimität. Zumal die Daimler AG sich rühmt, der „Achtung und Wahrung der Menschenrechte“ höchste Priorität einzuräumen. Informationen über Mercedes-Militärfahrzeuge finden sich <http://www.mb-military-vehicles.com>.

Zu 2: Mit der Formel 1 auf Platz Eins? Dieser Traum erfüllte sich 2016 für das Daimler-Werksteam „Mercedes AMG Petronas“ mit dem Weltmeistertitel von Nico Rosberg erneut. Der Erdölkonzern Petronas hat im Südsudan das Trinkwasser von über 180.000 Menschen verseucht. Viele Menschen sind bereits mit Blei und Barium vergiftet und müssen weiterhin Giftwasser trinken oder auf Wasser aus Sümpfen ausweichen.

Aus Deutschland sieht die Daimler AG stillschweigend zu. Eine Lösung wäre einfach: Die Sponsoring-Summe eines einzigen Jahres würde reichen, um für die Betroffenen vor Ort Tiefbrunnen für sauberes Trinkwasser zu bohren (www.keingiftwasser.de).

Zu 3: Obwohl die Abgase von Dieselmotoren nachweislich Atemwegs- und Herz-Kreislauf-erkrankungen verursachen, investiert die Daimler AG weiterhin Milliardenbeträge in neue Dieselmotoren, auch für Pkw. Im Jahr 2013 starben nach Angaben der Europäischen Umwelt-

agentur allein in Deutschland 10.610 Menschen vorzeitig an den Folgen der Stickstoffdioxid-Konzentration in der Luft (www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016).

Leider halten auch die meisten der fabrikneuen Euro 6 Diesel-Pkw ihren gesetzlichen NOx-Grenzwert von 80 mg/km nur auf dem Prüfstand im Labor ein. Im Realbetrieb hingegen liegen die Werte bei bis zu 312 mg/km beim Mercedes-Benz V250 Bluetec 2.1 (Zahl basiert auf offiziellen Messungen des Bundesverkehrsministeriums). Solche Fahrzeuge mit überhöhten Realemissionen sollten von der Daimler AG nicht mehr in Verkehr gebracht werden.

Menschen warten im Schatten des Sterns seit Jahren sehnsüchtig auf die Erfüllung ihrer Träume: Sie träumen von sauberer Luft in Städten wie Stuttgart, von giftfreiem Trinkwasser im Südsudan oder von einem friedlichen Leben an zahlreichen Kriegsschauplätzen auf unserem Planeten. Als Gründungsmitglied des *UN-Global Compact für verantwortungsbewusste Unternehmensführung* sehen die Kritischen Aktionäre Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG in der Pflicht, dazu beizutragen, dass diese Träume Wirklichkeit werden.

* * *

Herr **Jürgen Grässlin**, Freiburg

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

Begründung:

Ungeachtet der tödlichen Folgen betreibt der Vorstand der Daimler AG unter Führung von Dr. Dieter Zetsche weiterhin eine zutiefst menschenverachtende Exportpolitik von Mercedes-Militärfahrzeugen. Diese wird forciert durch Auftritte auf Rüstungsmessen, wie der IDEX im Februar 2017 in Abu Dhabi. Dessen ungeachtet verweist der Daimler-Vorstand im Geschäftsbericht 2016 (GB) auf die ethischen Prinzipien des UN Global Compact (siehe S. 208). Leider dienen diese – durchaus wichtigen – Prinzipien der Vereinten Nationen lediglich der Image-Aufbesserung des Daimler-Konzerns.

Die Faktenlage:

1. Die Daimler AG war auch im Geschäftsjahr 2016 ein führender Exporteur von Militärfahrzeugen. Auf der Website <http://www.mb-military-vehicles.com> wirbt der Daimler-Konzern für den Kauf einer breiten Palette von Fahrzeugen im Militär- und Rüstungsbereich. Siehe hierzu die Broschüre „Ready for Future Operations“, in der vor asymmetrischen Konflikten und neuen Bedrohungen gewarnt wird („*Symmetric war scenarios have been replaced by asymmetric conflicts and new threats*“, S. 9).

2. In den letzten Jahren praktizierte der Daimler-Vorstand unter Zetsches Führung eine hemmungslose Exportpolitik von Militärfahrzeugen selbst an repressive, autokratische oder diktatorische Regime (siehe aktuelle Länderliste im Gegenantrag Paul Russmann, Gegenanträge der Kritischen AktionärInnen Daimler www.kritischeaktionaeere.de und www.juergengraesslin.com > Daimler/Airbus).

3. Die Daimler-Geschäftsführung hat aus dem militärischen Exportdesaster vergangener Jahrzehnte nichts gelernt. Auf der Rüstungsmesse „International Defence Exhibition and Conference“ (IDEX) in Abu Dhabi zeigte Daimler im Februar 2017 – neben zahlreichen

Rüstungskonzernen aus aller Welt – eine starke Militärpräsenz: Wie in den Vorjahren wurde auch 2017 bei der größten Rüstungsmesse der Großregion für den Kauf von MB-Militärfahrzeugen (G-Class, Zetros u.a.) in mehreren Kategorien (z.B. „Armoured fighting vehicles“) erworben.

Der über dem Messestand prangernde Mercedes-Slogan „Ready for Future Operations“ lässt alle Optionen offen. Zur Kriegsführung geeignet bietet Daimler individuell optimierte Produkte für Spezialeinsätze vieler „Verteidigungs“-Kunden („... are individually optimised to the specific mission requirements of any defence customer“, siehe www.idexuae.ae).

Mit den neuerlichen Militärfahrzeug-Verkäufen ist garantiert, dass der Mercedes-Stern auch in den kommenden Jahren blutrot über den Schlachtfeldern der Krisen- und Kriegsregion des Nahen und Mittleren Ostens leuchten wird.

4. Skrupellos wirbt Mercedes für den Verkauf militärischer Fahrzeuge, beispielsweise des G-Wagon. Dieser wird mit dem Slogan „Combat proven“ beworben. Was ‚im Kampf erprobt‘ realiter bedeutet, ist aufgrund der Recherchen des RüstungsInformationsBüros (www.rib-ev.de) bekannt: Mercedes-Military-Fahrzeuge können zum Panzertransport (nachweislich u.a. im Libyen-Krieg auf Seiten des Diktators Muammar al-Gaddafi), zum Truppen- und Materialtransport an die Front sowie zum Abtransport von Leichen getöteter Kombattanten und Zivilisten eingesetzt werden.

5. Laut Kampagne „Aktion Aufschrei – Stoppt den Waffenhandel!“ (www.aufschrei-waffenhandel.de) und Deutscher Friedensgesellschaft – Vereinigte KriegsdienstgegnerInnen (www.dfg-vk.de) wurden in der Vergangenheit weltweit mehr als 150.000 Unimogs in der Militärversion an über 80 Armeen verkauft. Zu den Unimog-Empfängerländern zählen bisher 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.).

6. Wer MB-Fahrzeuge in Krisenländer exportiert, der weiß, dass mit ihnen schwere Menschenrechtsverletzungen verübt werden und dass Menschen aus ihrer Heimat fliehen müssen. Wer Militärfahrzeuge exportiert, der erntet Flüchtlinge - genau das ist auch im Jahr 2016 in dramatischer Weise geschehen.

7. Gegenüber den Aktionären und der Öffentlichkeit verschweigt der Daimler-Vorstand diese dunkle Seite der Mercedes-Medaille. Offensichtlich sind diese Fakten für den zivil-militärischen Autokonzern derart unangenehm, dass sie weder im aktuellen Geschäftsbericht noch auf der Website www.daimler.com präsentiert werden.

Mit der vom Vorstand beschworenen Transparenz hat diese Vorgehensweise nichts zu tun. Einmal mehr verkommt die Daimler-Darstellung – „... transparent und vernetzt...“ und „Dazu gehören etwa Fairness, Verantwortung, gegenseitiger Respekt, Transparenz...“ (GB 2016 S. 56 und S. 137) – zur hohlen Phrase. Die Glaubwürdigkeit des Vorstands kommt unter die Räder der realen Exportpolitik von Rüstungsgütern.

Unsere Bitte:

Wer – wie der Daimler-Vorstand – derart menschenverachtend agiert, wird von den Kritischen AktionärInnen auf der Hauptversammlung nicht entlastet. Bitte schließen Sie sich unseren Gegenanträgen an und übertragen Sie uns Kritischen Aktionär*innen Ihre Stimmrechte.

Herr **Wilm Diedrich Mueller**, Neuenburg

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

Personen, ich habe hiermit beantragt, dass keinem Mitglied des Aufsichtsrates der oben genannten Daimler für das Geschäftsjahr 2016 Entlastung erteilt wird.

Begründung:

Diesen Gegenantrag begründe ich damit, dass es laut Einladung nicht ausdrücklich zulässig ist, dass jede die Hauptversammlung derselben Firma Daimler besuchende Person dieselbe Hauptversammlung in artgerechter Kleidung besuchen darf.

Unter artgerechter Kleidung wuerde ich das nackt sein deswegen verstehen, weil dasselbe nackt sein diejenige Kleidung sein duerfte, die der Mensch die meiste Zeit seiner Evolution trug, an die derselbe Mensch somit am besten angepasst sein duerfte.

Ich empfaende es als unzulässig Bevormundung einen jeden Aktionaers durch die Verwaltung seiner Firma, wenn demselben Aktionaer durch dieselbe Verwaltung vorgeschrieben wuerde, sich auf seiner eigenen Versammlung nicht artgerecht kleiden zu duerfen.

Wenn schon bei derartigen Tieren, die nur zu dem Zweck des Verzehrs durch den Menschen gezüchtet werden, von artgerechter Haltung gesprochen wird, dann sollte ein artgerechtes sich-kleiden-duerfen jedem Besucher der Hauptversammlung der oben genannten Firma Daimler selbstverstaendlich erlaubt sein.

Natürlich sollte jede nackte Person aus rein hygienischen Gründen ständig ein Saunatuch mit sich führen, auf welches sich dieselbe Person setzte, wenn dieselbe Person sich denn - beispielsweise auf einen Stuhl- setzte.

* * *

Herr **Michael Unkrig**, Gaggenau

Zu den Punkten 3 und 4 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden nicht entlastet.

Begründung:

BAFIN hat ein Verfahren wegen Verdacht auf Marktmanipulation, WA 23-QB 4102-2017/0004 gegen Daimler eingeleitet.

1. Gesetz- und Regelverletzung durch den Personalvorstand
 - 1.1 Systematischer Betrug bei Verbesserungsvorschlägen
 - 1.2 Psychoterror an Schutzbefohlenen
 - 1.3 Veraltete System IT Architektur, hohes Potential
 - 1.4 Personalbereich verursacht hohe Schäden
2. Permanente langjährige Korruptionen und Bestechungsskandale
3. Daimler lehnt Umweltoptimierungen, Reduzierung Chemie mit Kostensenkung ab
4. Falsche Angaben zu Nachhaltigkeit, Compliance, Corporate Governance, DCGK

- zu 1.1) Seit 20 Jahren werden MA bei Verbesserungsvorschlägen nicht regelkonform behandelt, die Betriebsvereinbarung wird häufig nicht eingehalten. Durch Nichtumsetzung und verspätete Realisierung ist den Aktionären in den letzten 20 Jahren ein exorbitanter Schaden entstanden. Innovation und Fortschritt wurden gebremst. MA haben keine Prämien erhalten.
- zu 1.2) In Gaggenau sind dutzende MA über zehn Jahre von einem Abteilungsleiter psychisch brutal unter Druck gesetzt worden, auch ich habe dies erlebt. Viele waren krank. Der Betriebsrat hat nichts unternommen. Jeder MA welcher sich zum Wohl der Firma gegen Führungskräfte äußert, wird vom Personalbereich massiv unter Druck gesetzt, auch Schwerbehinderte. Der Umgang mit MA und Führungskräften ist unvorstellbar.
- zu 1.3) Daimler hat es seit 2002 nicht geschafft die Altwelt in SAP zu implementieren. Seit 30 Jahren hat sich der Zeitaufwand für das Abrufen von Daten für einen Großteil der MA nicht verändert. Nachweise wurden in Film/Präsentationen mehrfach an den Vorstand gesendet. Industrie 4.0, wie Daimler auf der Homepage publiziert, ist in vielen Bereichen nicht vorhanden. Durch die Ablehnung ist Daimler seit 2011 ein hoher Schaden entstanden
- Von mir wurde ein One-Klick System entwickelt, mit welchem alle Daten mit einem Klick statt zeitintensivem Maskenmarathon generiert werden. Arbeiten von Stunden/Tagen sind kufri erledigt. Eine IT-Revolution für Daimler
 - Für ca. 600 MA/Kostenplanung habe ich Verfahren entwickelt, mit welchen tausende Bauteile mit mit einem Klick kalkuliert werden. Wird bei Elektrik/Gaggenau erfolgreich angewendet
- zu 1.4) In der Verantwortung des Personalvorstandes Wilfried Porth sind:
 Verbesserungsvorschläge, System IT, nicht regelkonformen inadäquatem Umgang mit Schutzbefohlenen, Nichteinhaltung Integrität.
 Ein Teamleiter wird geschützt, obwohl er nachweisbar einen exorbitanten Schaden verursacht, alle Optimierungen blockiert hat, massiver Schaden für Aktionäre.
 Zitat Daimler: *„Faire und vertrauensvolle Beziehungen zu den Beschäftigten sind für uns mehr als ein ethischer und gesetzlicher Anspruch. Ohne sie könnten wir unser Geschäft nicht erfolgreich führen. Motivierte und leistungsstarke Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die Grundlage für unseren Erfolg“*

Alle Optimierungen wurden 2011,2012,2014(auch P3) mit Schreiben, Präsentationen und Filmen an den Vorstand gesendet, der Aufsichtsrat wurde mehrfach informiert. Daimler hätte ein Projekt einrichten müssen um das Potential zu ermitteln. Es wird in den nächsten Jahren keine effizient bedienbaren Systeme geben. Trotz 50% Schwerbehinderung(8 Wirbelsäulenoperationen, 13 Jahre Schmerzpatient) wurde ich unter Druck gesetzt, musste schwerst krank Daimler verlassen, da ich Fehlentscheidungen im IT-Bereich aufgezeigt und Lösungen erarbeitet habe.

- zu 2) Korruption/Bestechungen in diesem Ausmaß, müssen höheren Hierarchien bekannt sein
- 14 Jahre Truckkartell, Preisansprachen, neue Abgassysteme wurden zurückgehalten, eine Milliarde Kartellstrafe.
 - 10 Jahre Schmiergeldzahlungen in 22 Ländern, 195 Millionen Euro Strafe
 - Formel 1 Skandal, 100 Millionen Euro Strafe
 - Petronas Umweltskandal

- Gesundheitsprämie ist Diskriminierung, verstößt gegen Gleichstellung
- Stahlpreiskartell, noch gilt die Unschuldsvermutung!
- Abgasskandal, Angaben zu Verbrauch-Deutsche Umwelthilfe gewinnt mehrere Verfahren. Dobrindt ruft auch Mercedes zurück.

Teilweise sind bei Gerichten anhängige Verfahren. Bei Erfolg, werden auf Daimler hohe Schadensersatzklagen erfolgen!

- zu 3) Mit speziellem Wasser sind Chemiereduzierungen, Optim. Fertigungsprozesse, Kostensenkungen uvm. möglich. Daimler hat dies 2006 erfolgreich nachgewiesen, eine Umsetzung/Untersuchung durch meine Hinweise erfolgte nicht
- zu 4) Öffentlichen Darstellungen zu: Nachhaltigkeit, Corporate Governance, Deutscher Corporate Governance Kodex, Compliance, WIN Charta, UN Global Compact hat Daimler veröffentlicht, dass nirgends Regel-/Gesetzverstöße vorhanden sind.(S.P1,2,3)
Zu allen Erklärungen im DCGK und anderen, werden seit vielen Jahren jedoch unrichtige Angaben abgegeben.

Herr **Burkhard Mosch**, Rostock

Zu den Punkten 3 und 4 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden nicht entlastet.

Begründung:

It. Entwurf der Bundesregierung hat die Hauptversammlung nach Vorschlag des Aufsichtsrates über die Bezüge des Vorstandes zu beschließen. Die Bezüge sind bei 5 Millionen Euro zu deckeln und in vielfaches der Bezüge der Angestellten und Arbeiter betragen.

- > Vorstand und Aufsichtsrat sollte das einführen bevor ein Gesetz erlassen wird.
- > Weiter fehlt ein Konzept zur Beseitigung der Dieselkrise durch den Vorstand
- > Und E Auto Einführung

Zu Punkt 7 der Tagesordnung:

Gegen Antrag Anpassung der Aufsichtsratsvergütung

Begründung:

Die Bezüge sollten nicht höher steigen als die Bezüge von Angestellten und Arbeiter im Jahr und von der Teilnahme an Aufsichtsratssitzungen abhängig sein.

Herr **Peter Kuhles**, Düsseldorf

Zu den Punkten 3 und 4 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden nicht entlastet.

Begründung:

Bis 2018 müssen Pkw-Hersteller für das erste Gramm, das den jeweiligen CO₂-Flottendurchschnittswert überschreitet, je abgesetztem Auto fünf Euro Strafe zahlen, für das zweite Gramm 15 Euro, für das dritte Gramm 25 Euro. Noch teurer wird es ab dem vierten Gramm, für das je 95 Euro zu zahlen sind. Wird für die Flotte einer Marke ein CO₂-Grenzwert von 134 g/km in der EU ermittelt, muss sie für die 4 g/km Überschreitung je Pkw 140 Euro in Kauf nehmen. Beim Absatz von einer Million Pkw wäre das ein Negativ-Posten von 140 Millionen Euro in der Bilanz.

Vorstand und Aufsichtsrat haben die Elektrifizierung der PKW durch Batterieantrieb verschlafen. Wenn Daimler nicht bald einen preiswertes Elektroauto anbietet, ist mit Bilanzmindernden Strafzahlungen zu rechnen, die die Zukunft des Unternehmens und die Höhe des Aktienkurses nachteilig beeinflussen werden. Wie man die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte vorantreiben kann, hätten Vorstand und Aufsichtsrat sich in China anschauen können. Auch wenn Daimler dort an den Elektroauto Firmen beteiligt ist, nutzt das dem deutschen Autokäufer wenig.

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

Zu Punkt 7 der Tagesordnung:

Beschlussfassung über die Anpassung der Aufsichtsratsvergütung und entsprechende Satzungsänderung sind abzulehnen.

Begründung:

Mit diesem Antrag handelt der Vorstand Daimler AG bewusst gegen die derzeitigen Bestrebungen weiter Kreise der Anleger, Vergütungsexzesse in deutschen Publikums-gesellschaften einzudämmen. Bei dem in Größe, Struktur und Öffentlichkeitsbedeutung vergleichbaren Volkswagenkonzern werden dagegen erste Konsequenzen gezogen. Dort werden sowohl Vorstandsgehälter als auch Aufsichtsratsvergütungen „gedeckelt“. Demgegenüber verhält sich der Daimler-Vorstand uneinsichtig und versucht, mit Scheinargumenten einer wohl zu erwartenden Initiative von Seiten des Gesetzgebers zuvor zu kommen.

Eine Erhöhung der einfachen Aufsichtsratsvergütung von 120.000 € auf 144.000 € innerhalb von drei Jahren entspricht einer Anhebung um 20 % bzw. rd. 6,7 % pro Jahr. Dies ist angesichts einer Inflationsrate im Euroraum von weniger als 2 % p.a. unangemessen und instinktlos.

Es ist zu vermuten, dass dieser Aufschlag als Kompensation bemessen wurde, um die sog. „Selbstverpflichtung zum jährlichen Erwerb von Aktien im Wert von 20% der Aufsichtsratsvergütung“ nahezu vollständig und ohne Liquiditätsminderung zu ermöglichen. Genau das Gegenteil wäre jedoch im Sinne einer echten Orientierung an der Performance der Aktie wünschenswert gewesen. Als „Add-on“ mutiert die „Selbstverpflichtung zum Mitnahmeeffekt“.

Die Begründung, „die Aufsichtsratsvergütung müsse zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit um herausragende Persönlichkeiten zur Besetzung des Aufsichtsrats angepasst werden“, geht bereits in Bezug auf die kraft Mitbestimmungsgesetz entsandten zehn Vertreter der Arbeitnehmerseite ins Leere. Deren Entsendung erfolgt nach eigenen Kompetenzkriterien sowie nach demokratischen Spielregeln. Darüber hinaus unterliegt dieser Personenkreis internen verpflichtenden oder freiwilligen Richtlinien zur Abführung erhaltener Vergütungen und erfüllt diese seit Jahren.

Aber auch um Vertreter der Kapitaleseite, die einflussreiche Funktionen in zuliefernden Industrieunternehmen (Siemens, Bosch, BASF, Linde, Apple) ausüben, muss wohl nicht ernsthaft mit überdurchschnittlichen Aufsichtsratsvergütungen „geworben werden“, die zudem noch im drei Jahres Rhythmus angepasst werden. Zu recht standen bei diesen Nominierungen durch den Vorstand und die Wahl durch die Aktionäre industriepolitische Überlegungen und ein gegenseitiger Erfahrungsaustausch mit affinen Industrieunternehmen im Vordergrund.

Schließlich darf unterstellt werden, dass auch der durch die bevorstehende HV zu berufende Vertreter des Großaktionärs Kuwait Investment Authority nicht mit einer „wettbewerbsfähigen Vergütung“ geworben werden musste. Vielmehr wird damit endlich begonnen, das Defizit bezüglich einer direkten Wahrnehmung von Aktionärsinteressen im Aufsichtsrat aufzuarbeiten. Dennoch bleibt auch dort ein weiter Weg zu einer echten Aktionärsdemokratie.

Soweit sich die vorstehend nicht erwähnten Aufsichtsratsmitglieder, insbesondere mit zwei- und dreifachen Vergütungen bei Ausschussmitgliedschaften, nicht als angemessen vergütet empfinden, sollten sie diese Problematik bei der Diskussion zu diesem Tagesordnungspunkt vortragen.

Herr **Holger Rothbauer**, Tübingen

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

Begründung:

In den vergangenen Hauptversammlungen seit dem Jahr 1988 der damaligen Daimler-Benz AG, dann der DaimlerChrysler AG und nun der Daimler AG konnten die Kritischen AktionärInnen Daimler (KAD, Arndtstraße 31, 70193 Stuttgart) mit der immer größer gewordenen Unterstützung bis hin zur überwältigenden Mehrheit der anwesenden AktionärInnen erreichen, dass die Daimler AG vom einst größten deutschen Rüstungsunternehmen zu einem wieder weltweit führenden ZIVILEN Mobilitätskonzern konvertiert ist. Nach den Verkäufen der EADS- und Tognum-Anteile sowie weiterer militärischer Unternehmensanteile ist Daimler FAST rüstungsfrei.

Insbesondere im Werk Wörth produziert Daimler nach wie vor unter dem Namen „Military Vehicles“ speziell konstruierte Militärfahrzeuge, Panzertransporter etc., die insbesondere für den Export u.a. in die leider sehr vielen Krisen- und Kriegsgebiete der Welt gedacht sind.

Dieser „tödliche Export“ wird durch aggressives Werbe- und Marketinggebahren wie durch Auftritte auf Rüstungsmessen, wie der IDEX im Februar 2017 in Abu Dhabi unter Aufwendung erheblicher finanzieller Mittel befördert. Obgleich der Vorstand im Geschäftsbericht 2016 auf die ethischen Prinzipien des UN Global Compact explizit verweist (siehe S. 208 des Berichtes), fanden auch im Jahr 2016 wieder Rüstungsexporte der Daimler AG in Krisenregionen der Welt statt. Diese Rüstungslieferungen stehen in diametralem Gegensatz zum Geist dieser wichtigen UN-Global Compact Kriterien.

Hinsichtlich der Fakten wird auf den Gegenantrag des Aktionärs Jürgen Grässlin verwiesen.

Diese nach den eigenen Daimler-Grundsätzen inhumane Geschäftspraxis der Daimler-Rüstungsexporte ist vom Vorstand, nicht nur aus ethischen Kohärenzgründen, sondern auch aus rein ökonomischen Gründen, sofort zu beenden. Große Investoren und Fonds sowie bedeutende internationale Organisationen machen ihre Finanzanlageentscheidungen und Kaufpräferenzen bei zivilen Produkten vornehmlich auch davon abhängig, ob ein Unternehmen wie die Daimler AG zu EINHUNDERT PROZENT rüstungsfrei ist oder nicht.

Nachdem man nun durch den permanenten Druck des KAD in den letzten 30 Jahren den Konzern „goldrichtig“ zu 99% weg von der Rüstung erfolgreich umgestaltet hat, wäre es doch geradezu töricht, den eingeschlagenen Konversionsweg zu 100% ZIVIL nicht wegen einiger Militärtransporter zu Ende zu gehen und sich dieses RIESIGEN Imagegewinns und Finanzoptionen vorsätzlich schädigend zu entziehen. Zumal gerade im Werk Wörth alternative Produktionsmöglichkeiten und Absatzmärkte für die zivilen Produkte vorliegen, so dass kein einziger Arbeitsplatz verloren geht.

Die Aktionärinnen und Aktionäre müssen auf der HV am 29.3.2017 durch die Nichtentlastung des Vorstandes diesen klaren Auftrag des 100%-ZIVILEN Daimlers starken Ausdruck verleihen.

Desweiteren kann der Vorstand nicht entlastet werden, da im Geschäftsbericht die Rückstellungen für Risiken aus Rechtsstreitigkeiten im Rahmen des sog. Diesel- und Abgasskandales der Höhe nach nicht ausreichend bewertet wurden. Ebenso wurden die Risiken für die permanent zu niedrig angegebenen Kraftstoffverbrauchszahlen (sämtlich NICHT unter realen Alltagsbedingungen getestet) nicht realistisch hoch genug beziffert.

Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V., Düsseldorf

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Aufsichtsrats werden nicht entlastet.

Begründung:

Die Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V. erkennt die operative Leistung der Daimler AG im Geschäftsjahr 2016 und damit auch die Leistung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie der rund 282.000 Beschäftigten im Daimler Konzern an.

Allerdings hat der Aufsichtsrat der Daimler AG im Geschäftsjahr 2016 eine Entscheidung getroffen, die nach Ansicht der Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V. so intensiv wirkt, dass trotz der positiven operativen Entwicklung eine Grundlage der Entlastung

des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2016 auf der Grundlage der aktuell vorliegenden Informationen kritisch zu sehen ist.

Hintergrund dabei ist, dass die EU-Kommission Mitte 2016 eine Rekordgeldbuße von insgesamt 2,93 Milliarden Euro gegen das sogenannte LKW-Kartell verhängte. Die Europäische Kommission hatte festgestellt, dass MAN, Volvo/Renault, Daimler, IVECO und DAF gegen die EU-Kartellvorschriften verstoßen haben. Die vorgenannten LKW-Hersteller - und damit auch die Daimler AG - hatten über 14 Jahre hinweg Verkaufspreise für Lastkraftwagen abgesprochen.

Allein auf die Daimler AG entfällt eine anteilige Geldbuße in Höhe von **Euro 1.008.766.000,00** - die höchste Strafe, die im Rahmen des LKW-Kartellverfahrens verhängt wurde.

Trotz des durch die Europäische Kommission festgestellten Kartellverstoßes will der Aufsichtsrat der Daimler AG (bisher) keine Schadensersatzansprüche gegen ehemalige oder amtierende Vorstände und Manager geltend machen. Dies hatte der Daimler- Aufsichtsrat so auch unmittelbar nach der Veröffentlichung der Kartellstrafe durch die EU-Kommission im Juni 2016 verlautbart. Als Begründung führt der Aufsichtsrat an, dass die Ermittlungen der EU- Kommission sich nicht gegen das Management oder einzelne Manager, sondern vielmehr gegen das Unternehmen als solches gerichtet hätten.

Die Einschätzung des Aufsichtsrates ist für die Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V. schon im Ansatz nicht nachvollziehbar. Das Aufsichtsgremium erkennt, dass damit zwangsläufig die Eigentümer und damit die Aktionäre den bereits eingetretenen Schaden und zukünftig zu erwartende Folgeschäden alleinig zu tragen haben.

Besonders irritiert dabei der frühe Zeitpunkt der Festlegung durch den Aufsichtsrat. Dabei stellen derartige Kartellstrafen nur den Anfang dar. Fälle wie thyssenkrupp zeigen leider anschaulich, dass zeitnah Klagen geschädigter Kunden folgen, die sich auch hier im Milliardenbereich bewegen können.

Dass - auf Basis der bisherigen Beschlusslage im Aufsichtsrat - allein die Eigentümer und damit die Aktionäre die Kartellstrafe und die Folgeschäden zu tragen haben, ist für die Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V. nicht hinnehmbar. Kartellverstöße sind Compliance-Verstöße, die entweder im konkreten Zuständigkeitsbereich und/oder im Bereich des Organisationsverschuldens Haftungstatbestände bei den Verantwortlichen auslösen.

Nach Ansicht der DSW darf hier zudem nicht der Eindruck entstehen, als würde es sich bei den Kartellverstößen nur um ein Kavaliersdelikt handeln, die keine Sanktionen im Konzern auslösen.

Dem Bericht des Aufsichtsrates an die Aktionäre im Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2016 ist auf Seite 69 zu entnehmen, dass der Aufsichtsrat mehrfach seine Prüfung von Schadensersatzansprüchen gegen die Verantwortlichen aktualisiert hat. Dennoch sieht er bisher keinen Anlass, Ersatzansprüche gegen ehemalige oder aktive Vorstandsmitglieder geltend zu machen.

Dahingehend fragen wir uns ernsthaft, welche weiteren Informationen der Aufsichtsrat benötigt, um die Sachlage abschließend beurteilen zu können, nachdem die Kartellstrafe verkündet und bereits von der Daimler AG bezahlt wurde.

Auch um Sekundäransprüche zu vermeiden, fordert die Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V. den Aufsichtsrat der Daimler AG auf, eine entsprechende Prüfung nochmals von unabhängiger Stelle auf der Basis der neuen Erkenntnisse seit Juni 2016 durchführen zu lassen und den Aktionären darüber dezidiert Bericht zu erstatten.

Sollte der Aufsichtsrat der Daimler AG unserer voranstehenden Aufforderung nicht nachkommen und weitere Prüfungen sowie eine Berichterstattung nicht zusagen, ist unseres Erachtens eine Sonderprüfung gemäß § 142 AktG angezeigt. Einen entsprechenden Antrag werden wir vorbereiten und auf der Hauptversammlung am 29. März 2017 ggf. stellen.

* * *