

DAIMLER

Stellungnahme der Verwaltung zu den Gegenanträgen zur Hauptversammlung am 31. März 2021

Vorstand und Aufsichtsrat halten an ihren Beschlussvorschlägen zur Tagesordnung fest und nehmen zu den Gegenanträgen wie folgt Stellung:

Aufsichtsratswahl

Die vom Aufsichtsrat zur Wahl vorgeschlagenen Kandidaten Elizabeth Centoni, Ben van Beurden und Dr. Martin Bruder Müller sind erfolgreiche Führungspersönlichkeiten in unterschiedlichen Branchen. Mit ihrer großen Erfahrung in den Bereichen Digitalisierung und Software, Elektrochemie, Energie und Transformation sowie den internationalen Marktkenntnissen, insbesondere in Asien, können sie wesentliche Felder abdecken, die für die Zukunft unseres Unternehmens von entscheidender Bedeutung sind. Wir sind überzeugt, dass die vielfältige Expertise der nominierten Aufsichtsratsmitglieder das Aufsichtsratsgremium der Daimler AG in seiner Gesamtheit optimal ergänzt.

Ben van Beurden ist seit 2013 Chief Executive Officer der Royal Dutch Shell. Zuvor verantwortete er Bereiche wie Operations Management, Business Development und Marketing in einer Vielzahl an Ländern. Ben van Beurden hat bei Shell die weltweite Transformation zu einem „net-zero“-Unternehmen und zur CO₂-freien Versorgung seiner Kunden eingeleitet. Diese Transformationserfahrung benötigen wir auch in unserem Aufsichtsrat, um das Management konstruktiv beim anstehenden Umbau von Daimler begleiten zu können.

Gleiches gilt für Dr. Martin Bruder Müller, der seit 2018 Vorsitzender des Vorstandes der BASF SE ist. Zuvor war er als Mitglied des Konzernvorstands 5 Jahre lang Chief Technology Officer des Chemieunternehmens und leitete 10 Jahre lang das Asiengeschäft. Martin Bruder Müller ist nicht nur ein in vielen Sparten der Chemieindustrie erfolgreicher Manager, sondern verfügt auch über weltweite Erfahrung, insbesondere in Asien. Auch die Chemieindustrie steht mitten in der Transformation in eine CO₂-freie Zukunft. Martin Bruder Müller hat diese wesentlich angestoßen.

Der zukünftige Aufsichtsratsvorsitzende wird im Anschluss an die Hauptversammlung in der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats aus dessen Mitte gewählt werden. Dr. Bernd Pischetsrieder verfügt über eine einzigartige Erfahrung als Manager in der Automobilindustrie und bringt ein breitgefächertes Wissen im Bereich elektrischer Antriebstechnologien und Fahrzeugdigitalisierung mit. Als Ingenieur hat er in der Vergangenheit bereits eng mit dem Vorstand zusammengearbeitet und den Vorstand bei allen technologischen Herausforderungen unterstützt. Zudem kann er große Erfahrung in mitbestimmungspflichtigen Unternehmen vorweisen und dabei helfen, das Unternehmen in dieser wichtigen Transformationsphase in die Zukunft zu führen. Mit der Wahl von Bernd Pischetsrieder würde der Vorsitz des Aufsichtsrats in den besten Händen liegen.

Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat

Der seit dem 20. März 2020 geltende Deutsche Corporate Governance Kodex (Kodex) in der Fassung vom 16. Dezember 2019 enthält mehrere Empfehlungen in Bezug auf die Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat. Die Entscheidung über die Bewertung der Unabhängigkeit ist ausdrücklich der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats selbst zugewiesen. Dabei sollen vom Kodex definierte Indikatoren berücksichtigt werden, die auf fehlende Unabhängigkeit eines Mitglieds hindeuten können, zum Beispiel eine mehr als zwölfjährige Mitgliedschaft im Aufsichtsrat. Ausdrücklich statuiert der Kodex, dass selbst wenn einer oder mehrere der zu berücksichtigenden Indikatoren erfüllt sind, ein Aufsichtsratsmitglied dennoch als unabhängig angesehen werden kann. Die Anteilseignerseite des Aufsichtsrats der Daimler AG ist unter Einbeziehung aller relevanten Aspekte zu der Einschätzung gelangt, dass alle zum 31. Dezember 2020 amtierenden Anteilseignervertreter unabhängig im Sinne des Kodex sind. Dies wurde in der Erklärung zur Unternehmensführung – insbesondere auch im Hinblick auf Herrn Dr. Bischoff und Herrn Dr. Börsig – begründet. Damit wurde den Empfehlungen des Kodex zur Unabhängigkeit entsprochen. Beide Herren haben zu jeder Zeit die notwendige kritische Distanz zum Unternehmen und zum Vorstand der Daimler AG sowie den notwendigen klaren, wachen und kritischen Blick bei der Überwachung des Vorstands aufgebracht. Dies manifestiert sich auch in ihrer Amtsführung zum einen als Vorsitzender des Aufsichtsrats, zum anderen als Vorsitzender des Prüfungsausschusses und des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten. Im Übrigen haben sowohl im Hinblick auf die emissionsbezogenen Verfahren als auch im Hinblick auf die kartellbezogenen Verfahren erst jüngst jeweils unabhängige Rechtsexperten bestätigt, dass der Aufsichtsrat seinen aktienrechtlichen (Überwachungs-)Pflichten im abgelaufenen Geschäftsjahr vollumfänglich nachgekommen ist.

Beschlüsse und Maßnahmen des Aufsichtsrats im Hinblick auf laufende kartell- und emissionsbezogene Verfahren

Der Aufsichtsrat hat sich entsprechend seiner Verantwortung eingehend mit den aufgeworfenen Fragen einer etwaigen Verantwortlichkeit von Vorstandsmitgliedern im Zusammenhang mit Kartellangelegenheiten befasst und dazu gutachtlichen Rat von unabhängigen Rechtsexperten eingeholt. Der Ausschuss für Rechtsangelegenheiten hat sich ebenfalls ausführlich mit der Thematik befasst und entsprechende Empfehlungen gegenüber dem Aufsichtsrat ausgesprochen. Der Aufsichtsrat hat zudem erneut ein Gutachten durch einen im Aktienrecht ausgewiesenen unabhängigen Rechtswissenschaftler eingeholt, dessen Zusammenfassung den Aktionären im Vorfeld der Hauptversammlung zugänglich gemacht wurde, und das bestätigt, dass der Aufsichtsrat mit den eingeleiteten Maßnahmen und den gefassten Beschlüssen seinen aktienrechtlichen Pflichten vollumfänglich nachgekommen ist. Ebenso haben sich der Aufsichtsrat und der Ausschuss für Rechtsangelegenheiten eingehend mit den emissionsbezogenen Verfahren befasst und dazu ebenfalls eine gutachtliche Stellungnahme eines unabhängigen rechtlichen Beraters eingeholt, deren Zusammenfassung den Aktionären ebenfalls im Vorfeld der Hauptversammlung zugänglich gemacht wurde. Auch diese Stellungnahme bestätigt, dass der Aufsichtsrat durch die getroffenen Maßnahmen und gefassten Beschlüsse seinen aktienrechtlichen Pflichten in vollem Umfang nachgekommen ist.

Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder und entsprechende Satzungsänderung

Die Vergütung des Aufsichtsrats wurde bereits von der Hauptversammlung 2017 genehmigt. Der Antrag auf Anpassung betrifft inhaltlich nur den in 2019 neu gegründeten Ausschuss für Rechtsangelegenheiten. Dieser Ausschuss koordiniert die Wahrnehmung der Rechte und Pflichten des Aufsichtsrats im Hinblick auf die laufenden emissions- und kartellbezogenen Verfahren gegen die Daimler AG und Konzerngesellschaften. Er bereitet diesbezügliche Beschlussfassungen des Aufsichtsrats vor und spricht entsprechende Beschlussempfehlungen aus. Im Rahmen der im Geschäftsjahr 2020 erzielten Grundsatzvereinbarung mit verschiedenen US-Behörden zur Beendigung aufsichtsrechtlicher Verfahren wegen angeblicher Verstöße gegen US-amerikanische und kalifornische Umweltgesetze im Zusammenhang mit Abgasemissionen wurden dem Ausschuss für Rechtsangelegenheiten weitere Aufgaben und Entscheidungskompetenzen im Hinblick auf die Erledigung der in der Grundsatzvereinbarung übernommenen Verpflichtungen übertragen. Wegen des damit einhergehenden deutlich gestiegenen Arbeitsumfangs soll die zusätzliche funktionsbezogene Vergütung für den Vorsitz und die Mitgliedschaft im Ausschuss für Rechtsangelegenheiten mit Wirkung zum 1. Januar 2021 erhöht werden. Das entspricht auch der Empfehlung des Kodex, höheren zeitlichen Aufwand von Vorsitzenden und Mitgliedern von Ausschüssen des Aufsichtsrats bei Festlegung der Vergütung angemessen zu berücksichtigen. Die Mitglieder des Ausschusses nehmen die ihnen übertragenen Aufgaben sehr sorgfältig und nachdrücklich wahr, was auch die Anzahl der Sitzungen des Ausschusses im vergangenen Jahr zeigt.

Dividende

Daimler nutzt die gesetzlich geregelte Kurzarbeit wie viele andere Unternehmen in Deutschland auch, um Arbeitsplätze zu sichern.

Die Mittel für das Kurzarbeitergeld stammen aus den je zur Hälfte einbezahlten Sozialbeiträgen der Unternehmen und der Mitarbeiter. Das Kurzarbeitergeld ist eine Versicherungsleistung.

Der Dividendenvorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat berücksichtigt eine sorgfältige und umsichtige Abwägung der Interessen aller Stakeholder, denen das Unternehmen sich verpflichtet sieht, sowie die aktuelle Geschäftslage, die Liquidität und die Geschäftsaussichten. Auch die Mitarbeiter haben für das Geschäftsjahr 2020 Sonderzahlungen in Form eines Corona Bonus i.H.v. 1.000 € sowie eine Erfolgsbeteiligung i.H.v. 500 € erhalten.

Daimler strebt seit Jahren grundsätzlich eine jährliche Dividendenzahlung von 40 Prozent des ausschüttungsfähigen Nettogewinns an. Dabei sollte die Dividende vom Free Cash Flow im Industriegeschäft gedeckt werden.

Selbstverständlich sind wir uns der aktuellen Diskussionen bewusst. Wir sind uns aber auch darüber im Klaren, wie wichtig die Dividende für unsere Aktionäre als Eigentümer unseres Unternehmens ist. Unsere Aktionärsbasis ist international und diversifiziert. Dazu zählen unter anderem sowohl institutionelle Investoren als auch Privatanleger, Pensionsfonds sowie Belegschaftsaktionäre.

Institutionelle Pensionsfonds im In- und Ausland sorgen für die Alterssicherung vieler Menschen, d.h. Rentner und Pensionäre sind auf Liquiditätszuflüsse durch Dividenden und Ausschüttungen angewiesen. Der Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat an die Hauptversammlung zur Ausschüttung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2020 in Höhe von 1,35 € je Aktie belief sich auf eine Ausschüttungssumme von 1,4 Mrd. €.

Vorleistungen, die der Sicherung der Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens dienen, werden wir weiter aufrechterhalten. Hierzu gehören insbesondere unser klares Bekenntnis zur CO₂-neutralen Mobilität sowie die Umsetzung des elektrischen Fahrens mit höchster Priorität.

Einfallstor für Mehrheitseinstieg

Weltweit sind mehr als eine Milliarde Daimler-Aktien im Umlauf. Zu unseren größten Anteilseignern zählen der Staatsfonds von Kuwait (seit 1974) und der chinesische Investor Li Shufu. Dieser hält über die Firma Tenaciou3 Prospect Investment Limited (seit 2018) den größten Aktienanteil an Daimler. Im Juli 2019 hat sich die chinesische BAIC Group mit 5 % der Stimmrechte an Daimler beteiligt.

Tatsächlich hat sich Renault im März 2021 aus wirtschaftlichen Gründen dazu entschieden, seinen Anteil von rund 1,55% an Daimler zu veräußern. Dies hat keinen Einfluss auf die bestehende strategische Kooperation. Gleichwohl wurden wir von Renault nach den geltenden rechtlichen Vorgaben über den Verkauf informiert. Nissan ist weiterhin im Rahmen der ursprünglichen Überkreuzbeteiligung mit 1,54% an Daimler beteiligt.

Die Entwicklung unserer Aktionärsbasis beobachten wir kontinuierlich und sind hierzu sowohl mit externen Beratern als auch unseren Investoren in ständigem und engem Austausch.

Abgasemissionen Dieselfahrzeuge

Daimler hat bereits wichtige Schritte in Richtung Rechtssicherheit im Zusammenhang mit verschiedenen Diesel-Verfahren unternommen – dazu gehören insbesondere die US-Vergleiche aus dem Jahr 2020 sowie auch der Abschluss des Ordnungswidrigkeitsverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart aus dem Jahr 2019.

Das Unternehmen kooperiert weiterhin mit sämtlichen Behörden vollumfänglich.

Dabei gilt, dass wir uns im Interesse unseres Unternehmens zu laufenden Verfahren nicht äußern. Denn unsere Erfahrungen haben gezeigt, dass unsere zurückhaltende Kommunikation den konstruktiven Dialog mit den Behörden unterstützt.

Das **Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)** hat seit 2018 wiederholt nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge erlassen und Rückrufe angeordnet. Es vertrat dabei jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien.

Daimler vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung. Daher und um auch für die Zukunft Klarheit bei der Auslegung relevanter Rechtsnormen in einem komplexen technischen Umfeld zu erlangen, hat das Unternehmen Rechtsmittel eingelegt, und lässt die ergangenen Widerspruchsbescheide vor dem Verwaltungsgericht gerichtlich überprüfen. Unabhängig von der rechtlichen Klärung der Angelegenheit setzt das Unternehmen sämtliche Anordnungen des KBA um, kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und stellt Transparenz her.

Insgesamt entwickelt Daimler für die Diesel-Flotte der Abgasnormen Euro 6b und Euro 5 in Europa **Software-Updates**, die die Stickoxid-Emissionen im Durchschnitt der Fahrzeuge im normalen Fahrbetrieb verbessern. Damit leistet das Unternehmen einen wichtigen Beitrag zur weiteren Verbesserung der Luftqualität. Die Software-Updates

gehen auch auf Vereinbarungen verschiedener Hersteller mit der Bundesregierung zurück, die im Rahmen des Nationalen Forums Diesel im August 2017 beschlossen wurden. Zudem führt Daimler wie erwähnt seit 2018 auf Anordnung des Kraftfahrt-Bundesamts verpflichtende Rückrufe durch, bei denen ebenfalls Software-Updates aufgespielt werden.

Wie bekannt, hat die **Staatsanwaltschaft Stuttgart** im September 2019 einen Bußgeldbescheid wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung bei der Fahrzeugzertifizierung im Zusammenhang mit Abweichungen von regulatorischen Vorgaben bei bestimmten Mercedes-Benz Fahrzeugen erlassen.

Darin wirft die Staatsanwaltschaft eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung auf Abteilungsleiterenebene mehrere Hierarchiestufen unterhalb des Vorstands vor.

Es lag im besten Unternehmensinteresse, das Bußgeldverfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart zeitnah und umfassend abzuschließen und damit Rechtsfrieden herzustellen.

Wie im Geschäftsbericht 2020 dargestellt, hat **eine Vielzahl an Kunden** von Dieselfahrzeugen **Klagen** auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht.

Im Zusammenhang mit Dieselfahrzeugen gibt es in Deutschland bisher insgesamt mehrere Tausend Entscheidungen an Landgerichten und Oberlandesgerichten und die ganz überwiegende Rechtsprechung ergeht zu Gunsten des Unternehmens.

Nachhaltigkeit in der Batterieproduktion

Die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Ressourcen zum Laden ist ein wichtiger Faktor im Lebenszyklus eines Elektrofahrzeugs, um CO₂-Emissionen zu vermeiden. Daher wird Green Charging ab Anfang 2021 für alle EQ-Modelle in ganz Europa in Mercedes me Charge integriert, sodass Kunden ihr Fahrzeug an mehr als 175.000 öffentlichen Ladepunkten laden können.

Unsere eigenen Batteriefabriken im sächsischen Kamenz produzieren bereits seit 2012 bzw. 2018 Batteriesysteme für Hybride, Plug-in-Hybride und Elektrofahrzeuge. Sie wurden von Beginn an als CO₂-neutrale Fabrik konzipiert und verbinden dabei u.a. Solarenergie, Geothermie und ein Blockheizkraftwerk. Unsere Batteriefabrik im polnischen Jawor wurde wie auch die Batteriefabrik in Kamenz von vorne herein auf CO₂-neutrale Produktion ausgelegt.

Für Batteriezellen haben wir ein wettbewerbsfähiges Set an Batteriezelllieferanten aus verschiedenen Ländern und Regionen.

Die Lieferanten fertigen bereits heute einen Teil unserer Zellumfänge in Europa.

Wir verfolgen die langfristige Strategie, dort einzukaufen, wo wir produzieren und treiben die Industrialisierung innovativer Batterietechnologien voran.

Zudem hat Mercedes-Benz im Rahmen seiner strategischen Partnerschaften mit CATL und Farasis den Bezug von CO₂-neutral gefertigten Batteriezellen vereinbart, beginnend mit dem EQS.

Modellpolitik und CO₂-Emissionen

Unser aktuelles Produktangebot ist das erfolgreichste Portfolio in der Geschichte des Unternehmens. Mit unseren attraktiven Modellen ist Mercedes-Benz seit dem Jahr 2016 die absatzstärkste Premiummarke der Welt.

Gleichzeitig verändern sich fortlaufend die Anforderungen der Kunden und Märkte. Daher überprüfen wir unsere Produkte und unser Portfolio kontinuierlich und passen diese gegebenenfalls an veränderte Anforderungen an.

Unser Ziel ist und bleibt die emissionsfreie Mobilität: Bis zum Jahr 2039 soll unsere gesamte Pkw-Neuwagenflotte CO₂-neutral sein. Wir nutzen alle Möglichkeiten, um Emissionen schnell und nachhaltig zu verringern. Wir entwickeln neue und immer effizientere Antriebstechnologien. Als wichtigen Meilenstein auf dem Weg dahin haben wir uns das Ziel gesetzt, bereits im Jahr 2030 mehr als 50% des Pkw-Absatzes mit Plug-in-Hybriden oder rein elektrischen Fahrzeugen zu erzielen. Der xEV-Anteil von Mercedes-Benz Cars stieg von 2% in 2019 auf 7,4% in 2020 an.

Die bestehenden CO₂-Emissionsziele sind zweifellos ambitioniert. Daher ist es umso wichtiger, unser stark wachsendes Angebot attraktiver und hocheffizienter Produkte – mit Fokus auf Elektrifizierung – auf den Markt zu bringen, um diese Ziele bestmöglich zu erreichen. Aktuell sind 6 vollelektrische Modelle Teil des Portfolios von Mercedes-Benz Cars. Mit dem EQB, EQS und EQE werden dieses Jahr noch drei weitere vollelektrische Modelle von Mercedes-EQ vorgestellt. Zudem werden bis Ende 2021 annähernd 30 Modellvarianten der Plug-in-Hybride Bestandteil des Produktportfolios von Mercedes-Benz Cars sein. Für 2021 geht Mercedes-Benz Cars davon aus, den xEV-Anteil auf etwa 13% zu steigern.

Das Plug-in-Hybrid-Portfolio erstreckt sich von Modellvarianten der A- bis zur S-Klasse, vom GLA bis zum GLE mit elektrischen Reichweiten von bis zu 100 Kilometern. Mit den neuen Plug-in-Hybrid-Modellen der vierten Generation, die im Sommer zunächst in S- und C-Klasse in den Handel kommen, wächst auch hier die Reichweite auf rund 100 Kilometer. Modelle mit Plug-in-Hybrid-Antrieb verbinden dabei das Beste aus zwei Welten: die Dynamik und Effizienz eines Elektromotors mit der Reichweite eines Verbrennungsmotors. Sie können im Stadtverkehr rein elektrisch fahren, zu Hause und an öffentlichen Ladestationen geladen werden und bieten auf Langstrecken den gewohnten Komfort kurzer Tankzeiten.

Unser Ziel ist es, auch 2021 und in den Folgejahren in der Europäischen Union CO₂-compliant zu sein.

Im Vergleich zu den zertifizierten Normwerten kann es im realen Fahrbetrieb zu Abweichungen kommen. Die Abweichungen zwischen Labor- und Straßenemissionen resultieren in erster Linie aus veränderten Rahmenbedingungen vom gesetzlich vorgeschriebenen Normzustand im Labor, zum Beispiel, wenn das Fahrzeug unter anderen Fahrzeuglasten betrieben wird (z.B. höheres Tempo, stärkere Beschleunigung), weitere Nebenverbraucher eingeschaltet sind oder andere Temperaturverhältnisse herrschen.

Auch bei Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen (PHEVs) beruhen die angegebenen Verbräuche grundsätzlich auf den jeweils gültigen Zertifizierungsregularien und sind im Sinne der Transparenz und Vergleichbarkeit für Kunden anzugeben.

Der individuelle Kraftstoffverbrauch bei PHEVs hängt maßgeblich vom Lade- und Fahrverhalten ab. So kann beispielsweise ein Fahrer des aktuellen A-Klasse PHEVs bei täglichem Laden und einer Pendlerstrecke von 50 km bereits heute ausschließlich elektrisch und damit lokal emissionsfrei fahren.

Uns ist jedoch bewusst, dass Kunden z.B. in Städten nicht immer Zugang zu Ladeinfrastruktur haben und ihren PHEV nicht jeden Tag laden können. Dies führt dann dazu, dass der eingebaute Verbrennungsmotor häufiger eingesetzt werden muss und der Verbrauch entsprechend steigt.

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss mit dem schnell steigenden Fahrzeugangebot Schritt halten und liegt nicht allein in der Verantwortung der Hersteller. Wir leisten unseren Beitrag, um unsere PHEV Kunden bestmöglich zu unterstützen und setzen auf mehrere Maßnahmen: Erstens arbeiten wir am ständigen Ausbau unserer Ladeangebote, wie Wallboxen und dem Zugang zu öffentlichen Ladestationen. Zweitens vergrößern wir die rein elektrischen Reichweiten unsere Fahrzeuge, um häufigen, rein elektrischen Betrieb zu ermöglichen. Drittens arbeiten wir an digitalen Produkten, die es den PHEV Kunden ermöglichen, ihren Verbrauch mit anderen Fahrern transparent zu vergleichen und sich individuell zu verbessern.

Rüstungsexporte

Daimler stellt auch militärische Nutzfahrzeuge für logistische Aufgaben her, diese weisen jedoch keine Bewaffnungen auf. Eine mögliche Schutzausführung dient dem Schutz der Insassen.

Die gesetzeskonforme Ausfuhr von Fahrzeugen, Komponenten und Teilen war für Daimler schon immer und ist auch heute unverändert ein Grundprinzip verantwortlichen unternehmerischen Handelns. Daimler hat die interne Exportkontrolle in einer Konzern-Richtlinie ausführlich geregelt, um dem Risiko von Verstößen gegen das Exportkontrollrecht, insbesondere im Hinblick auf ungenehmigte Ausfuhren, wirksam vorzubeugen. Wir haben Exportkontrollprozesse, die angemessen und effektiv sind und den aktuellsten Standards entsprechen.

Alle gesetzlichen Vorgaben für Militärlieferungen sind der Maßstab für unser Handeln. Zudem legt die Bundesregierung bei der Entscheidung über die Erteilung von Ausfuhrgenehmigungen bereits sehr strenge Maßstäbe an. Dabei wird der Beachtung der Menschenrechte im Bestimmungs- und Endverbleibsland besonderes Gewicht beigemessen. Insbesondere werden Genehmigungen nach den Politischen Grundsätzen der Bundesregierung für den Export von Kriegswaffen und sonstigen Rüstungsgütern nicht erteilt, wenn „die innere Lage des betreffenden Landes dem entgegensteht, z.B. bei bewaffneten internen Auseinandersetzungen und bei hinreichendem Verdacht des Missbrauchs zu innerer Repression oder zu fortdauernden und systematischen Menschenrechtsverletzungen“.

Daimler befolgt auch bei Geschäften mit nicht ausfuhrgenehmigungspflichtigen Gütern stets die politische Linie der Bundesregierung. Darüber hinaus hat Daimler im Bewusstsein seiner unternehmerischen und sozialen Verantwortung bei Regierungs- und regierungsnahen Geschäfte interne Prozesse installiert, mit denen eine eigene kritische Überprüfung solcher Geschäfte vorgenommen wird. Aufgrund dieser eigenen Prüfprozesse hat Daimler auch im Geschäftsjahr 2020 mehrere Geschäfte abgelehnt, die rechtlich durchführbar gewesen wären.

Daimler Art Collection

Die Daimler Art Collection umfasst rund 3.000 Werke von etwa 650 deutschen und internationalen Künstlerinnen und Künstlern.

Das Daimler Contemporary im Haus Huth in Berlin präsentiert – mit Ausnahme der Pandemie-Phase – zwei Ausstellungen pro Jahr. Außerdem werden die Werke in wechselnden Ausstellungen an den Unternehmensstandorten in Stuttgart, Berlin, Sindelfingen und Marienfelde gezeigt.

Eine Prüfung hat ergeben, dass die Veräußerung des gesamten Kunstbesitzes keine signifikante Budgetwirkung hätte, jedoch einen Imageverlust mit sich bringen würde.

Die Qualität und der Wert der Sammlung bemisst sich entsprechend der vielfältigen Nutzung der Bildungsangebote sowie der positiven Resonanz eines deutschen und internationalen Publikums.

Logistikzentrum Werk Hamburg

Im November 2019 wurde ein Bebauungsplanungsverfahren (B-Plan) zwischen einem Investor und der Stadt Hamburg zur Erweiterung des Mercedes-Benz Werk Hamburg um ein Logistikzentrum (Projekt Plant Consolidation Center Hamburg) gestartet. Ziel des Projektes war es, die künftigen Logistikaktivitäten des Werks Hamburg vor dem Hintergrund steigender Teilevolumina aufgrund des weltweit steigenden Fahrzeugabsatzes bei Mercedes-Benz, der wachsenden Modell- und Variantenvielfalt und der zunehmenden Elektrifizierung des Antriebsstrangs noch effizienter und flexibler gestalten zu können.

Im Zuge ihres Transformationsprozesses und vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen plant die Mercedes-Benz AG, die hohe Flexibilität ihres globalen Produktionsnetzwerks zu nutzen und Kapazitäten an die zu erwartenden Marktentwicklungen anzupassen.

Das Unternehmen hat daher im November 2020 entschieden, das Vorhaben zur Realisierung eines Plant Consolidation Centers für das Mercedes-Benz Werk Hamburg bis auf Weiteres zurückzustellen. Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Mercedes-Benz Werks Hamburg ist weiterhin ein wichtiger Bestandteil unserer langfristigen strategischen Planung, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts und die Sicherung der damit verbundenen Arbeitsplätze zu gewährleisten. Wir behalten uns vor, ein Projekt dieser Art zu einem späteren Zeitpunkt neu aufzusetzen.

Stuttgart, März 2021

Daimler AG