

DAIMLER

Hauptversammlung 2021

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 virtuellen ordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG am 31. März 2021.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

ein bis zum Ablauf des 16. März 2021 eingegangener, nach §§ 126, 127 Aktiengesetz zugänglich zu machender Gegenantrag oder Wahlvorschlag gilt als in der virtuellen Hauptversammlung gestellt, wenn der antragstellende oder den Wahlvorschlag unterbreitende 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 bislang an uns übermittelten, zugänglich zu machenden Gegenanträge und Wahlvorschläge sowie gegebenenfalls weitere von uns zugänglich gemachte Anträge von Aktionären. Anträge und Wahlvorschläge, die sich nicht in der Ablehnung eines Verwaltungsvorschlags erschöpfen, haben wir dabei mit Großbuchstaben gekennzeichnet.

Wenn Sie so gekennzeichnete Anträge und Wahlvorschläge unterstützen oder ablehnen wollen, geben Sie bitte auf dem zusammen mit dem Einladungsschreiben zur Hauptversammlung übermittelten Antwortbogen oder über den e-service für Aktionäre bei dem jeweiligen Antrag bzw. Wahlvorschlag Ihr Votum ab. Weil der Antrag bzw. Wahlvorschlag 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 und Wahlvorschläge, die sich in der Ablehnung der Verwaltungsvorschläge erschöpfen, sind nicht mit Buchstaben versehen. Diese Anträge bzw. Wahlvorschläge können Sie unterstützen, indem Sie beim jeweiligen Tagesordnungspunkt mit „Nein“ stimmen bzw. die entsprechende Weisung erteilen.

Die Anträge, Wahlvorschläge 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 **Boris Huscher**, Pommersfelden

Antrag A

Wahl Aufsichtsrat

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte mich selbst für einen Posten im Aufsichtsrat aufstellen lassen. Hierzu übersende ich Ihnen einen kleinen Lebenslauf von mir. Bitte werten Sie meine E-Mail als Wahlvorschlag.

Anlage:

Lebenslauf

Persönliche Daten

Name	Boris Huscher
Geburtsdatum /-ort	27.11.1983 Pforzheim
Familienstand	Verheiratet, zwei Kinder

Beruflicher Werdegang

Ab 2010	Sachbearbeiter Kfz-Leistungsabteilung (Debeka Versicherung)
2006 – 2010	Studium zum Bachelor of Arts Versicherungswirtschaft (University of Applied Science, Coburg)

Schwerpunkte

- Tarigestaltung
- Kalkulation
- Rechnungslegung
- Controlling

2003 – 2006	Ausbildung zum Versicherungskaufmann (Ergo-Versicherung)
-------------	---

Persönliche Interessen

Sport

Astronomie

Geschichte

Finanzanlagen

21.02.2021

Boris Huscher

Sehr geehrter Herr [...],

vielen Dank für Ihre E-Mail.

Ich schlage, in Ergänzung meiner ersten E-Mail, mich selbst, Herrn Boris Huscher, wohnhaft in 96178 Pommersfelden (Deutschland) für die Wahl als Aufsichtsratsmitglied vor. Eine Mitgliedschaft in einem anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsrat liegt nicht vor.

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

Der Aufsichtsrat 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 virtuellen ordentlichen Hauptversammlung sowie zum Zeitpunkt der Zugänglichmachung des Wahlvorschlags des Aktionärs Boris Huscher gehören dem Aufsichtsrat insgesamt sechs Frauen an, davon jeweils drei auf Anteilseigner- und auf Arbeitnehmerseite. Das Mindestanteilsgebot ist damit erfüllt. Mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2021 endet auch die Amtszeit von Petraea Heynike als Anteilseignervertreterin im Aufsichtsrat. Um auch künftig das Mindestanteilsangebot zu erfüllen, ist daher mindestens eine Frau als Vertreterin der Anteilseigner zu wählen.

* * *

Herr **Christian Pfingsten**, Hamburg

Zu Punkt 3 der Tagesordnung

Den Mitgliedern des Vorstandes wird die Entlastung verweigert.

Begründung:

Aufgabe des Vorstands der Daimler AG ist es, für die Umsatz- und Ertragsverbesserung des Konzerns zu sorgen.

Es ist bemerkenswert, dass sich die Daimler AG eine umfangreiche Kunstsammlung mit ca. 3.000 Kunstwerken leistet. Nicht erkennbar ist, dass die Kunstsammlung ("Daimler Art Collection") einen erkennbaren Beitrag zur Umsatz- und Ertragsverbesserung der Daimler AG leistet. Dieses Kunst-Steckenpferd passt nicht in die heutige Zeit und zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (Aktienkurs seit 2015: -25%, -11% Umsatz in 2020, Diesel-Altlasten, notwendige Investitionen in die Elektromobilität, geplanter Jobabbau: bis zu 20.000 Arbeitsplätze).

Die Kunstsammlung der Daimler AG sollte deshalb aufgelöst werden. Der Verkaufserlös soll dann in zukunftsorientierte Geschäftsmodelle investiert oder (2) zur Sicherung von Arbeitsplätzen verwendet oder (3) als Sonderdividende an die Aktionäre ausgeschüttet werden.

* * *

Herr **Prof. Christian Strenger**, Frankfurt

Zu Punkt 4 der Tagesordnung

Es wird beantragt, den im Jahr 2020 amtierenden Mitgliedern des Aufsichtsrats aufgrund seiner mangelnden aber behaupteten Unabhängigkeit keine Entlastung für das Geschäftsjahr 2020 zu erteilen.

Begründung:

Für die ordnungsgemäße Erledigung der Pflichten des Aufsichtsrats einer börsennotierten Publikums-Aktiengesellschaft ist gemäß den Vorgaben des Aktiengesetzes und des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) eine angemessene Unabhängigkeit eines erheblichen Teils der Anteilseignervertreter erforderlich. Die Sicherung eines „kritischen Blicks“ ist nicht nur feste Erwartung der Aktionäre, sondern wird auch durch die Vorgaben der EU-Aktionärsrichtlinie und des davon abgeleiteten ARUG II kodifiziert. Die von der Daimler AG in ihrem Geschäftsbericht auf der Seite 151 getroffene Feststellung der Unabhängigkeit aller Anteilseignervertreter ist insgesamt und insbesondere in Bezug auf die Vorsitzenden des

Aufsichtsrats sowie des Prüfungsausschusses bzw. des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten nicht nachzuvollziehen:

- Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist als ehemaliges Vorstandsmitglied der Gesellschaft seit 14 Jahren amtierend und Vorsitzender in drei Ausschüssen sowie Mitglied des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten.
- Der seit 2007, d.h. jetzt im 14. Jahr amtierende Vorsitzende des Prüfungsausschusses und Vorsitzende des für die sachgemäße Verfolgung des für die bereits jetzt schon Milliarden Euro kostenden LKW-Kartell- und Deselemissionsstrafen seit 2019 etablierten Ausschusses für Rechtsangelegenheiten war im Zeitpunkt seiner Ernennung in 2007 Aufsichtsratsvorsitzender der mit Daimler seit Jahrzehnten in verschiedener Form verbundenen Deutsche Bank AG. Da mit seiner über zwölfjährigen Amtszeit und der genannten Verbundenheit im Zeitpunkt seiner Ernennung zwei wesentliche Negativkriterien der Unabhängigkeit gem. Empfehlung C.7 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) vorliegen, hätte dies auch eine in C.8 geforderte Begründung für die Einschätzung als unabhängiges Mitglied in detaillierter Form als nur generelle Feststellungen gemäß S. 151 des Geschäftsberichts erfordert. Ebenfalls hätte eine Abweichung in der im Dezember 2020 ergangenen Entsprechenserklärung gem. § 161 AktG zum DCGK erklärt werden müssen.

Gerade der in der Daimler-Beschreibung wichtiger Aufsichtsratsqualifikationen postulierte „kritische Blick“ mit für den Vorsitz dieser so wichtigen Kontrollausschüsse ist von entscheidender Relevanz und kann nicht durch „langjährige Vertrautheit“ mit den die Aktionäre bereits stark belastenden Vorgängen ersetzt werden. Auch die von Daimler seit Jahren bestellten Rechtsgutachten von Prof. Habersack und jetzt Prof. Steinmeyer kommen nur zu dem Schluss, dass der Aufsichtsrat seinen Pflichten nachgekommen ist. Das bestätigt aber keineswegs die Vertretbarkeit einer Nichtverfolgung des Aufsichtsrats gegen die ab 2004 handelnden und verantwortlichen Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder. Dass die Prüfung der LKW-Kartellfragen laut dem Gutachten von Dr. Steinmeyer immer noch nicht abgeschlossen ist, obwohl schon drei Jahre seit den aus 2004 resultierenden LKW-Kartellstrafzahlungen von fast einer Milliarde Euro vergangen sind, ist wenig überzeugend.

Angesichts der behaupteten, aber nicht nachvollziehbaren fehlenden bzw. ungenügenden Unabhängigkeit entscheidender Mitglieder des Aufsichtsrats, der daraus resultierenden Unrichtigkeit wesentlicher Angaben in der Erklärung zur Unternehmensführung des Geschäftsberichts 2020 sowie der nicht zutreffenden Feststellung, dass der gesamte Aufsichtsrat (inkl. der Arbeitnehmervertreter) unabhängig sei und der Unterlassung der von § 161 AktG geforderten Abweichungserklärung ist die Entlastung des Aufsichtsrats abzulehnen.

Zu Punkt 7 der Tagesordnung

Es wird beantragt, die Beschlussfassung für die Satzungsänderung mit einer überdimensionierten Vergütungserhöhung (dem Vierfachen der derzeitigen Ausschuss-Normalvergütung) für den nicht ausreichend unabhängigen Vorsitzenden des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten abzulehnen.

Begründung:

Der 2019 begründete Ausschuss hat die intensiven Versäumnisse der Vergangenheit von Vorstand aber auch Aufsichtsrat der LKW Kartell- und die Dieselemissions-Vorfälle mit Milliardenstrafen vorbereitend für den erstverantwortlichen Gesamtaufsichtsrat aufzuarbeiten. Angesichts der Aufsichtsratsamtszeiten von bis zu 14 Jahren des Ausschussvorsitzenden und der damaligen gemeinsamen Vorstandsverantwortung für die LKW-Kartellfragen des derzeitigen Aufsichtsratsvorsitzenden sind aufgrund der genannten langen Amtszeiten auch Fragen möglicher Unterlassungen dieser Personen (wie die Einrichtung und Verfolgung von geeigneten Compliance- und Risikosystemen) zu prüfen und transparent zu verfolgen. Spätestens nach der Klärung der so hoch strafbewehrten LKW-Kartellprobleme hätte eine intensive Abklärung der Verantwortlichkeit aller involvierten Verwaltungsmitglieder sowie die Überprüfung möglicher Probleme, der von dem damaligen Vorstandsvorsitzenden zunächst verneinten, aber inzwischen auch reputationsmäßig belastenden Dieselemissionsfragen erfolgen müssen.

Dass nunmehr für die Arbeit an diesen langjährig bestehenden Problembereichen mit potentieller Eigenverantwortung eine Vervielfachung der Vergütung auf mehr als 115.000 Euro für den über 13 Jahre im Aufsichtsrat tätigen Ausschussvorsitzenden genehmigt werden soll, ist also nicht nur, aber auch aufgrund der Höhe abzulehnen.

* * *

Herr **Marc-André Mühlensiepen**, Sinsheim

Antrag B**Wahl Aufsichtsrat**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit schlage ich mich selbst, Herrn Marc-André Mühlensiepen, wohnhaft in 74889 Sinsheim (Deutschland) für die Wahl als Aufsichtsratsmitglied vor.

Eine Mitgliedschaft in einem anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsrat liegt nicht vor.

Anlage:

Lebenslauf

Name: Marc-André Mühlensiepen

Anschrift: [...]

Geburtsdatum:	08. Mai 1989	
Familienstand:	ledig	
Geburtsort:	Heidelberg	
Bildungsabschluss:	09/2005 – 07/2008	Ausbildung zum Versicherungskaufmann bei der Victoria Versicherung AG in Mannheim
	07/2008 – 05/2009	selbständige Agentur der Victoria Versicherung in Heidelberg
	05/2009 – 02/2010	Zivildienst bei der Kirchlichen Sozialstation Flinsbach
	02/2010 – heute	selbständiger Außendienst bei der Gothaer Versicherung / Schwerpunkt KMU-Kunden und KFZ
Ehrenamtliche Tätigkeit:	02/2016 – heute	2. Vorstandsvorsitzender Tennisclub Flinsbach
	01/2019 – heute	Kassenprüfer bei WEG-Verwaltung
Hobbys:	- Tennis - Motorsport - Finanzgeschäfte	

Sinsheim, 08.03.2021

Marc-André Mühlensiepen

Hinweis des Vorstandes der Daimler AG gemäß § 127 Satz 4 AktG zum Wahlvorschlag des Aktionärs Marc-André Mühlensiepen:

Der Aufsichtsrat 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 virtuellen ordentlichen Hauptversammlung sowie zum Zeitpunkt der Zugänglichmachung des Wahlvorschlags des Aktionärs Marc-André Mühlensiepen gehören dem Aufsichtsrat insgesamt sechs Frauen an, davon jeweils drei auf Anteilseigner- und auf Arbeitnehmerseite. Das Mindestanteilsgebot ist damit erfüllt. Mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2021 endet auch die Amtszeit von Petraea Heynike als Anteilseignervertreterin im Aufsichtsrat. Um auch künftig das Mindestanteilsangebot zu erfüllen, ist daher mindestens eine Frau als Vertreterin der Anteilseigner zu wählen.

* * *

Herr **Uwe Klaass**, Wernau

Zu Punkt 2 der Tagesordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit stelle ich folgenden Gegenantrag:

TOP 2. Beschlussfassung über die Verwendung des Bilanzgewinns

Die vorgeschlagene Verwendung des Bilanzgewinns wird abgelehnt.

Begründung:

Aus dem Bilanzgewinn soll keine Dividende in Höhe von 0,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie (insgesamt 962.853.702,30 €) ausgeschüttet werden.

Stattdessen soll der Bilanzgewinn zum Teil dazu genutzt werden, das genutzte Kurzarbeitergeld an die Bundesagentur für Arbeit zurückzuerstatten. Der Rest könnte dann in Form von einer Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet werden.

Im Sinne der „Grundsätze zur sozialen Verantwortung“ und der „Verhaltensrichtlinie“ der DAIMLER AG ist es hinsichtlich der sozialen Verantwortung nicht akzeptabel, auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland Gewinne zu erzielen und in Form von Dividenden an Aktionäre auszuschütten.

* * *

Frau **Ursula Seyfert**, Freiburg

Zu Punkt 3 der Tagesordnung

Aufgrund des geplanten Baus eines Logistikzentrums für das Hamburger Werk in einem Niedermoor, welches als Landschaftschutzgebiet ausgewiesen ist, wird beantragt, dem Vorstand die Entlastung zu verweigern.

Der BUND weist darauf hin, dass das betroffene rund 20 Hektar große Gebiet fast ausschließlich aus Sümpfen und Sumpfwäldern und damit geschützten Biotopen, von besonders hohem Wert: bestehe. Das Moor sei zwei Meter mächtig. Moore binden organisches Material und damit Kohlendioxid, weshalb sie helfen, das Klima zu schützen

Moore sind daher wertvolle CO₂-Speicher und bieten mit weiteren Biotopen geschützten Tier- und Pflanzenarten einen Lebensraum. Angesichts des auch durch Landschaftversiegelung verursachten bedrohlichen Artensterbens und des Verlusts von Naherholungsraum ist die Planung nicht zeitgemäß.

Durch den -Bau des Logistikzentrums an dieser Stelle würden die Niedermoorflächen „vollständig zerstört“, schreibt das Bezirksamt Hamburg Harburg.

Um die Versiegelung zu rechtfertigen, verweisen die Verantwortlichen auf 55 Hektar „Ausgleichsflächen“, die geschaffen würden. Etwa in den Naturschutzgebieten Moorgürtel und Neuländer Moorwiesen oder südlich des Neuländer Baggersees, wo man zu trockene Moorflächen vernässen könne.

Es ist nicht geboten vorhandene noch nicht versiegelte Flächen als Ausgleich für eine Versiegelung zu nehmen.

Ob es in diesem Zusammenhang sinnvoll sein könnte trockene Moorflächen zu vernässen, müsste vorab mit einem Umweltgutachten geprüft werden.

Daimler sollte von sich aus die Verantwortung übernehmen und nicht erst auf Proteste gegen dieses Vorhaben warten.

Daher beantrage ich andere ressourcenschonende Lösungen zu finden. Es wäre zu prüfen, ob das Logistikzentrum durch bauliche Umstrukturierungen auf dem vorhandenen Werksgelände integriert werden kann.

* * *

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

Zu Punkt 2 der Tagesordnung

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die von der Verwaltung vorgeschlagene Verwendung des Bilanzgewinns abzulehnen.

Begründung:

Durch die Erhöhung der Dividende inmitten der Corona-Pandemie zeigt sich die Daimler AG ignorant für die gesamtgesellschaftliche Stimmung. Während der Konzern Kurzarbeitergeld für Teile seiner Belegschaft erhält, schüttet er statt 90 Cent pro Aktie im Vorjahr nun 1,35 € aus. Den Daimler-Beschäftigten, denen durch den Sparplan von Daimler-Chef Ola Källenius die Löhne gekürzt wurden oder denen die Kündigung droht, ist nicht vermittelbar, dass die Aktionär*innen 1,4 Milliarden Euro erhalten sollen.

Ein verantwortungsvolles und sich der Herausforderungen der Zukunft bewusstes Management würde einen deutlich größeren Teil des Unternehmensgewinns für notwendige Investitionen wie die beschleunigte Umstellung auf Elektromobilität und deren Infrastruktur sowie die Produktion von Bussen und Schienenfahrzeugen vorsehen. Dadurch könnten auch Arbeitsplätze, die nun kaltherzig weggekürzt werden, erhalten bleiben.

Daher fordert der Dachverband, dass statt der Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 1,35 € je dividendenberechtigter Stückaktie nur eine Dividende von 0,10 € je Aktie ausgeschüttet wird.

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 2020 zu verweigern.

Begründung:

Kosten der Corona-Pandemie werden der Gesellschaft aufgebürdet

Im Geschäftsjahr 2020 hat die Daimler AG gezeigt, dass sie sich eher den Aktionär*innen, als den Mitarbeitenden verpflichtet fühlt. Während die Belegschaft in breiten Teilen in Kurzarbeit gehen musste und finanzielle Einbußen erlitt, erhöhte sich die Dividende im vermeintlichen Krisenjahr sogar. 500 € Gewinnbeteiligung für die Mitarbeitenden sind da nur ein geringer Ausgleich. Die Folgen der Pandemie wurden also sozialisiert, während Gewinne nun privatisiert werden sollen.

Wer die Autolobby VDA, die auch die Daimler AG im politischen Berlin vertritt, mit ihren ständigen Rufen nach neuen staatlichen Kaufbeihilfen noch im Ohr hat, kann sich ohnehin nur wundern. Trotz oder gerade wegen der Corona-Krise verzeichnete die Daimler AG im vergangenen Jahr einen Gewinnsprung. Neben Mehrwertsteuersenkung und Kurzarbeitergeld haben hierzulande vor allem die Kaufbeihilfen für Plug-in-Hybride und Elektroautos Wirkung gezeigt. Man kann also sagen: Die im Vergleich zu 2019 sogar höhere Dividende für die Aktionär*innen wurden wesentlich von den Steuerzahler*innen mitfinanziert.

Offizielle Verbrauchswerte für Plug-in-Hybride sind unrealistisch niedrig

Zusätzlicher Nebeneffekt für den Konzern: Mit dem Verkauf einer großen Zahl von Plug-in-Hybriden und deren unrealistisch niedrigen offiziellen Verbrauchswerten konnte auch der CO₂-Flottengrenzwert der EU für 2020 erreicht werden. Ein rein theoretischer Beitrag zum Klimaschutz, der sich auf Lücken in den gesetzlichen Regelungen stützt, die seinerzeit von den auch von der Daimler AG unterstützten Lobbyisten in Brüssel ausgehandelt wurden. Das eigentliche Ziel der maßgeblichen Verordnung, die Einsparung von Treibhausgasen für den Klimaschutz, wird durch die Ausnutzung von ausgehandelten Schlupflöchern konterkariert. Denn Untersuchungen zeigen, dass Plug-in-Hybrid-Varianten eines Modells im Vergleich zu einem reinen Verbrennerfahrzeug der identischen Modellreihe im Realbetrieb oft sogar höhere Kraftstoffverbräuche und damit CO₂-Emissionen haben. Zudem müssen weder die Inverkehrbringenden – in diesem Fall die Daimler AG – noch die Nutzenden einen Nachweis darüber erbringen, ob diese Fahrzeuge überhaupt jemals elektrisch geladen und gefahren werden.

Daimler hinkt bei Elektromobilität hinterher

Bei reinen E-Fahrzeugen ist bei der Daimler AG im Geschäftsjahr 2020 leider wenig passiert. Mit dem EQA, der elektrischen Variante des GLA, kommt aber immerhin 2021 ein für den Volumenmarkt taugliches Modell auf die Straße, auch wenn es leider ein Fahrzeug ist, dass

nicht als E-Auto, sondern primär als Verbrenner konzipiert wurde. Völlig unverständlich ist zudem, warum es von der neu auf den Markt kommenden C-Klasse lediglich eine Plug-in-, aber keine E-Variante gibt. Hier wird in Zeiten des E-Auto-Booms eine Chance, sich als Marke das Wandels zu etablieren und in Konkurrenz zu anderen Marken zu gehen, fahrlässig verschenkt.

Enddatum für Ende des Verbrennungsmotors nennen!

Wer sich „nachhaltigen Luxus“ auf die Fahnen schreibt, muss sich an diesem Slogan messen lassen. Große, schwere Plug-in-Hybride, die in der Realität ein Vielfaches an Treibstoff verbrauchen und damit CO₂ ausstoßen, sind das Gegenteil von Nachhaltigkeit; sie sind Ressourcenverschwender. Statt weiterhin solche Mogelpackungen auf den Markt zu bringen, sollte Daimler den öffentlichen Aussagen zu einer elektrischen Zukunft im Pkw-Bereich Taten folgen lassen: Die neue Mercedes-Benz AG muss – zumindest für Europa – endlich ein zeitnahes Enddatum für neue Autos mit Verbrennungsmotor benennen, das hat der Vorstand bislang versäumt. Aber natürlich ist auch nicht jedes E-Auto ein Ökomobil. Auch hier müssen strenge Umwelt- und Ressourcenstandards gelten.

Abgasskandal wird nicht aufgearbeitet

Auch 2020 muss sich die Daimler AG noch immer mit den Verfehlungen der Vergangenheit auseinandersetzen. Eine vollständige Aufarbeitung des Diesel-Abgasskandals lehnt der Konzern noch immer ab. Schuldeingeständnisse und wirksame Nachbesserungen bei den Fahrzeugen fehlen noch immer. Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) hat erst kürzlich noch einmal klar gemacht, dass die über 1 Mio. Rückrufe weiter Bestand haben. Anfechtungen dieser Entscheidung durch die Daimler AG wurden abgewiesen. Insgesamt hat das KBA offenbar fünf verschiedene Abschaltvorrichtungen bei Fahrzeugen des Konzerns gefunden, in einigen Modellen sogar gleich zwei. Das zumindest einige dieser Abschaltvorrichtungen illegal sind, haben Gerichte bereits bestätigt.

Trotz allem beteuert Daimler weiter, der Konzern habe bei den Abgaswerten seiner 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. Auch international gehen Behörden nach wie vor davon aus, dass in weitere Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen illegale Abschaltvorrichtungen verbaut sind.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Aufsichtsrats der Daimler AG für das Geschäftsjahr 2020 die Entlastung zu verweigern.

Begründung:

Der Aufsichtsrat hat es versäumt, die Weichen auf Verkehrswende zu stellen. Dazu wären strategische Vorgaben für den Vorstand erforderlich, damit dieser die notwendigen Maßnahmen für einen Konzernumbau einleitet.

Verkehrswende einleiten!

Motorisierter Individualverkehr in seiner heutigen Ausrichtung ist klima- und gesundheitsschädigend und trägt maßgeblich zur Einschränkung der Lebensqualität in Städten bei. Darum sind Alternativen zum Auto und eine Stärkung der öffentlichen Verkehre notwendig. Weiter wesentlich auf die Produktion von Privat-Pkws zu setzen, ist nicht nachhaltig und gefährdet den Fortbestand des Konzerns.

Gleichzeitig gibt es eine steigende Nachfrage für Elektrobusse und Schienenfahrzeuge für den öffentlichen Nahverkehr, die der Markt aktuell nicht deckt. Die Daimler AG hat diesen Trend lange verschlafen und ist nur sehr zögerlich in die Elektrobuss-Entwicklung eingestiegen. Erst 2018 startete man mit dem eCitaro, während andere Hersteller, vor allem aus China, schon seit Jahren auf diesem Markt aktiv sind. Offenbar haben die Konzernverantwortlichen den Zukunftsmarkt Schienenfahrzeuge nicht im Blick.

Die Politik hat inzwischen erkannt, dass für eine nachhaltige Verkehrswende der massive Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs ebenso unumgänglich ist wie dessen Dekarbonisierung. Deshalb fließen vermehrt öffentliche Mittel in den Um- und Ausbau dieses Bereichs. Gleichzeitig ist damit zu rechnen, dass die Subventionierung des motorisierten Individualverkehrs über Instrumente wie das Dienstwagenprivileg politisch nicht mehr lange zu halten sein wird. Der Wegfall dieser Subventionen wird gerade bei Anbietern, die stark auf typische Dienstwagen setzen, zu weiteren Absatzrückgängen führen.

Daimler lässt nicht klimafreundliche Batterien größtenteils in China fertigen

Auf den ersten Blick sind E-Autos deutlich klimaschonender als Verbrenner. Kommt die Energie jedoch aus nicht erneuerbaren Energiequellen, ist auch das E-Auto nicht klimaneutral. Dieses Problem besteht auch bei der Produktion von Batterien, wie sie Daimler für seine E-Autos braucht. Denn die Batterien von Daimler und anderer deutscher Autohersteller kommen größtenteils aus Asien, vor allem aus China. Erst Mitte 2020 begann Daimler hierzu eine Kooperation mit dem chinesischen Unternehmen Farasis. Die Batterieherstellung erfordert enorme Energiemengen, die in China hauptsächlich von klimaschädlichen Kohlekraftwerken kommen. Eine Studie des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) zeigt, dass für ein Diesel-Auto derzeit 8,4 Tonnen CO₂-Emissionen anfallen, für ein E-Auto mit Batterie aus China sind es 16,8 Tonnen

(<https://www.vdi.de/news/detail/einseitige-fokussierung-auf-pkw-mit-batterieantriebs-gefaehrdet-co2-ziele>).

Nicht von ungefähr ist die Berichterstattung der Daimler AG über verantwortungsvollen Rohstoffbezug sehr selektiv. Da das jetzige CSR-Richtlinien-Umsetzungsgesetz es Konzernen ermöglicht, selbst zu entscheiden, worüber und in welchem Umfang sie berichten, weist der Daimler-Nachhaltigkeitsbericht viele Lücken auf (https://power-shift.de/wp-content/uploads/2020/12/Performance-Check-Automobilindustrie-Verantwortungsvoller-Rohstoffbezug-PowerShift-Inkota_Fehlerkorrektur.pdf).

Fehlende Transparenz bei Rüstungsexporten

Daimler ist Mitglied im Bundesverband der deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie (BDSV), der Interessensvertretung der deutschen Rüstungsindustrie. Zudem tritt Daimler auf Waffenmessen auf und steht z.B. auf der Ausstellerliste der Rüstungsmesse IDEX, die Ende Februar in Abu Dhabi stattfand. Trotzdem sucht man Begriffe wie „militärisch“ oder „Rüstung“ im Geschäftsbericht vergeblich. Deshalb fragen wir regelmäßig auf

Hauptversammlungen, wohin Daimler-Militärfahrzeuge exportiert werden. Bislang listete die Daimler AG in ihren Antworten stets alle Empfängerländer namentlich auf. Dabei wurde bekannt, dass in den vergangenen Jahren Daimler-Militärfahrzeuge immer wieder in Länder geliefert wurden, die in Kriege involviert sind, in Krisenregionen liegen und in denen Menschenrechte mit Füßen getreten werden. Im Jahr 2020 hieß es jedoch: "Zu den einzelnen Empfängern ... nehmen wir grundsätzlich keine Stellung." Bekannt wurde allerdings: 86 % (gemessen am Gesamtwert) der exportierten Daimler-Militärfahrzeuge wurden 2019 an Drittstaaten (Staaten außerhalb der EU, NATO und gleichgestellten Staaten) geliefert. Der Militärfahrzeug-Export darf nicht einfach so unter den Teppich gekehrt werden. Zumal der Konzern betont, dass die Achtung von Menschenrechten für Daimler ein „grundlegender Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung [ist]“ und der Konzern den „Umgang mit dem Thema Menschenrechte noch transparenter kommunizieren (möchte)“. Der Aufsichtsrat muss darauf hinwirken, dass eine kritische Bewertung der Exportpraxis von Daimler-Militärfahrzeugen seitens des Konzerns wieder ermöglicht wird und sicherstellen, dass Militärfahrzeug-Exporte an kriegführende und menschenrechtsverletzende Staaten umgehend gestoppt werden.

Zu Punkt 6 der Tagesordnung

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die unter b) und c) genannten Kandidaten nicht in den Aufsichtsrat der Daimler AG zu wählen.

Begründung:

Der Dachverband hält den unter b) vorgeschlagenen Kandidaten **Ben van Beurden**, Den Haag, Niederlande, Chief Executive Officer der Royal Dutch Shell plc, Vereinigtes Königreich, Niederlande, für ungeeignet. In einer Zeit, in der Klima- und Umweltschutz ganz oben auf der Agenda steht, wäre es ein verheerendes Signal, wenn der Chef eines der weltweit größten Öl-Konzerne, der für Umweltverschmutzung und die Förderung klimaschädlicher fossil fuels steht, in den Aufsichtsrat der Daimler AG einzieht. Um das Shell-Imperium zu vergrößern, setzte van Beurden 2015 den 70 Milliarden Dollar teuren Kauf von BG Gas durch, ein Unternehmen, das vor allem im Tiefwasser aktiv ist. Seine Begründung: BG werde Shells Finanzwachstumsstrategie voranbringen - besonders im Tiefwasser und beim Thema LNG (verflüssigtes Gas). In beiden Feldern gehört Shell bereits zu den Branchenführern.

<https://www.manager-magazin.de/unternehmen/personalien/shell-chef-van-beurden-und-der-70-milliarden-dollar-deal-a-1027474.html>

Auch in Deutschland ist der Ruf des von van Beurden geführten Öl-Multis denkbar schlecht. Wie im Juli 2020 bekannt wurde, sind in der Shell-Raffinerie im Kölner Stadtteil Godorf aus einer Pipeline insgesamt bis zu 450.000 Liter Dieselöl ausgelaufen und haben das Erdreich verseucht. Shell war die Umweltkatastrophe bereits seit April 2020 bekannt. Der Umweltverband BUND wirft Shell vor, die Sicherheitskontrollen an Pipelines zu vernachlässigen. So seien die Intervalle der Prüfungen an der 60 Jahre alten Pipeline zu lang. Shell konnte das gewaltige Ausmaß des Schadens erst nicht einschätzen. Nach eigenen Angaben wurde das Leck zufällig entdeckt.

<https://www1.wdr.de/nachrichten/rheinland/neuer-umweltskandal-bei-shell-in-koeln-godorf-100.html>

Der Dachverband hält den unter c) vorgeschlagenen Kandidaten **Dr. Martin Bruder Müller**, Mannheim, Vorsitzender des Vorstandes der BASF SE, für ungeeignet. Als langjähriges Vorstandsmitglied des weltgrößten Chemie-Konzerns und seit 2018 als dessen Vorstandsvorsitzender ist Bruder Müller für zahlreiche Missstände mit verantwortlich. So wird die BASF SE einem ihrer Unternehmenszwecke nicht gerecht, nämlich – so die eigene Darstellung – „in Einkauf und Produktion verantwortungsvoll zu handeln“. Spätestens seit der BASF-Hauptversammlung 2015 war dem Vorstand – und damit auch Bruder Müller – bekannt, dass die BASF sich nicht mit ausreichender Sorgfalt um Vergehen in der Lieferkette kümmerte und die Missachtung international anerkannter Standards bei seinem britisch-südafrikanischen Platin-Zulieferer Lonmin plc (heute Sibanye-Stillwater) jahrelang ignorierte. So war der Bergbaukonzern Lonmin mit verantwortlich für das blutige Niederschlagen eines Bergarbeiterstreiks im Jahr 2012 bei einer Platinmine nahe Johannesburg/Südafrika. Bei dem „Massaker von Marikana“ wurden 34 Bergleute von der südafrikanischen Polizei erschossen (<https://basflonmin.com/home/de/>). Problematisch ist auch der Umgang des BASF-Vorstands mit der Veröffentlichung von Audits, die der Konzern bei seinem Lieferanten Lonmin in Südafrika durchführen ließ. Trotz wiederholter Aufforderung des Dachverbands, anderer Nichtregierungsorganisationen und Aktionär*innen verweigerte BASF eine Begutachtung der Audits.

Des Weiteren lehnt der Dachverband es ab, dass nach dem Ausscheiden von Dr. Manfred Bischoff aus dem Aufsichtsrat das amtierende Aufsichtsratsmitglied **Dr. Bernd Pischetsrieder** als Kandidat für den Aufsichtsratsvorsitz vorgeschlagen wird. Die Vorschusslorbeeren für Pischetsrieder sind eindeutig: „Dass Daimler jetzt den Ex-VW-[und BMW-]Chef als Nachfolger für die Spitze des Aufsichtsrates präsentiert, ist ein Rückschritt und kein Signal für einen Aufbruch in eine bessere Zukunft.“ (<https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/neuer-aufsichtsratschef-bei-daimler-pischetsrieder-ein-mann-aus-der-steinzeit-der-autoindustrie/26683820.html>). Die Wirtschaftswoche steht mit ihrer Beurteilung des „Mann[s] aus der Steinzeit der Autoindustrie“ nicht allein. Dass der 72-jährige Bayer den 78-jährigen Schwaben Manfred Bischoff ablöst, ist kein Zeichen des Neuaufbruchs im Stuttgarter Altherren-Gremium.

* * *

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

Zu Punkt 4 der Tagesordnung

Es wird beantragt, den im Jahr 2020 amtierenden Mitgliedern des Aufsichtsrats keine Entlastung für das Geschäftsjahr 2020 zu erteilen

Begründung:

Noch immer ist der Aufsichtsrat, insbesondere dessen Vorsitzender, Manfred Bischoff, und dessen stv. Vorsitzender, Michael Brecht, seinen gesetzlichen Pflichten zur lückenlosen Aufklärung der Verantwortlichkeiten von Vorstandsmitgliedern für die dem Unternehmen auferlegten substanziellen Strafzahlungen im LKW-Kartellverfahren nicht ernsthaft nachgekommen.

Die gleiche mehrjährige Untätigkeit zeigt sich bei den von deutschen und US-amerikanischen Aufsichtsbehörden wegen unzulässiger Abschaltvorrichtungen bei PKW-Dieselmotoren verhängten milliardenschweren Bussgeldern.

In beiden Sachverhalten hätten die damals handelnden Personen, insbesondere der Exvorstandsvorsitzende, Dieter Zetsche, zumindest vorsorglich in Anspruch genommen werden müssen. Dies ist jedoch zum Schaden der Aktionäre bis heute unterblieben.

Stattdessen hat Manfred Bischoff diverse Gutachten von den Professoren Habersack und Steinmeyer erstellen lassen, um freie Hand für die Regelung seiner Nachfolge entsprechend seinen persönlichen Vorstellungen zu gewinnen. Folgerichtig erklärte er Dieter Zetsche monatelang bis zu dessen „Outcoming“ gegenüber der Stuttgarter Zeitung am 27. September 2020 als „alternativlos“ für seine Nachfolge. Seit wann diese „symbiotische Beziehung“ die Entscheidungen im Hause überlagert hat, sei dahingestellt.

In seiner Eigenschaft als Aufsichtsratsvorsitzender seit 2007 hat es Manfred Bischoff nicht verstanden, nach dem Rückzug der Deutschen Bank einen äquivalenten und loyalen Ankeraktionär aus dem europäischen oder westlichen Wirtschaftsraum zu finden. Auch die „Abgesandten“ der Deutschen Bank seit 2000, Hilmar Kopper, Paul Achleitner und Clemens Börsig sahen offensichtlich in der traditionellen Verbundenheit mit Daimler-Benz seit 1927 kein verpflichtendes Vermächtnis ihres Hauses, um Daimler hierbei an die Seite zu treten. So nimmt es nicht Wunder, wenn die Daimler-Führung vom trickreichen Einstieg des chinesischen Konglomerats Geely Anfang 2018 quasi im Schlaf überrascht wurde. Mittlerweile hat sich mit BAIC ein weiteres chinesisches Konglomerat und bedeutender NFZ-Produzent eingekauft. Damit wurde die Forderung der chinesischen Parteiführung nach Einflussnahme und Spitzenstellung in wichtigen Industriebereichen wohl aber erst partiell erfüllt sein.

Manfred Bischoff versucht die daraus entstandene Bedrohungssituation zu verharmlosen, indem er die diese Beteiligungen wie die zweier voneinander unabhängiger Privatunternehmen darstellt. Diese Argumentation kann jedoch nicht überzeugen: Vielmehr ist das Einfallstor für einen Mehrheitseinstieg von chinesischer Seite weit geöffnet. Umso mehr, als nach dem Verkauf der Beteiligung von Renault/Nissan von dem die Daimler-Führung mutmasslich erneut überrascht wurde. Thomas Fromm stellt in der Süddeutschen Zeitung vom 13./14. März 2021 daher die Frage: "Kommt nun bald die Übernahme?"

Angesichts der geschilderten aufsichtsrechtlichen und strategischen Fehlleistungen des Aufsichtsrats und zwar einschliesslich der Arbeitnehmervertreter, ist daher die Entlastung zu versagen,

Zu Punkt 7 der Tagesordnung

Es wird beantragt, die Beschlussfassung über die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder und entsprechende Satzungsänderungen zu versagen

Begründung:

Bereits in der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. März 2017 erregte die damals beantragte Erhöhung der Aufsichtsratsvergütung lautstarken Protest der anwesenden Aktionäre. Sie stand keinesfalls in Relation zu der damals in der EU offiziell festgestellten Inflationsrate noch zu einem nachgewiesenen höheren Arbeitsaufwand für die

Aufsichtsratsstätigkeit. Vielmehr bleibt zu vermuten, dass sie als Äquivalent zu dem damals neu eingeführten verpflichtenden jährlichen Bezug von Aktien des Unternehmens errechnet war, d.h. als Add On bzw. zu deren quasi kostenlosem Bezug.

Auch in die jetzt fällige Überprüfung der Aufsichtsratsvergütung, insbesondere für die Teilnahme an Ausschüssen, ist weder sachlich begründet noch an öffentlich zugänglichen Parametern orientiert, sondern überdimensioniert.

* * *