

DAIMLER

Hauptversammlung 2019 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 22. Mai 2019.

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

* * *

Herr **Ulrich Ruth**, Öhningen

Zu den Punkten 3 und 4 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden nicht entlastet.

Begründung:

Die Daimler AG hat am 07.05.18 insgesamt 320.000 € an politische Parteien gespendet: Jeweils 100.000 € an CDU und SPD und jeweils 40.000 € an CSU, FDP und Bündnis 90/Die Grünen. Nach welchen Kriterien diese Aufteilung erfolgte ist nicht ersichtlich.

Ohne Zuwendung bleibt die AfD. Darauf angesprochen, verweist ein Sprecher darauf, dass Daimler dafür einstehe, Demokratie zu stabilisieren und zu fördern: „Basis dafür ist aus unserer Sicht eine freiheitliche, demokratische, marktwirtschaftliche und europafreundliche Überzeugung der einzelnen Parteien.“

Der Vorstand der Daimler AG maß sich demnach die Rolle eines Ersatz-Bundesverfassungsgerichts an. Aber „Verfassungsgerichtspräsident“ Dr. Ing. Dieter Zetsche kennt sich ja sicher mit Art. 5 GG aus. Wie er dabei im Zusammenhang mit der NO₂-Schadstoffdiskussion das „Gezwitscher“ des grünen Bundestagsabgeordneten Dieter Janecek, als dieser CDU, FDP „zusammen mit ein paar verirrten Lungenärzten“ auf Reichsbürgerniveau definierte, und die Äußerungen des grünen Europaabgeordneten Michael Cramer in einem Radiointerview im Deutschlandfunk „Es gibt Leute die leugnen den Holocaust. Es gibt Leute, die leugnen, dass Feinstaub und Feinstaubpartikel und CO₂ und Sickoxide gesundheitsschädlich sind, das gehört dazu“, einordnet, wird wohl das Geheimnis von Dr. Zetsche bleiben.

Nicht unerwähnt bleiben soll auch die Stellungnahme der „Grünen“ zu einem Antrag der AfD vom 14.03.2018 der im Wesentlichen beinhaltete, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, eine neuerliche Überprüfung des europäischen Grenzwertes von 40 µg/m³ NO₂ für öffentliche Bereiche herbeizuführen. Zur Begründung führte die AfD aus, die wirtschaftlichen Schäden aufgrund des EU-Grenzwertes (Jahresmittelwert) von 40

$\mu\text{g}/\text{m}^3$ seien immens; es müsse deshalb seitens der Bundesregierung alles getan werden, um Belastungen, wie die Einführung von Fahrverboten, zu vermeiden.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, es sei unsäglich, wie die Fraktion der AfD an verschiedenen Stellen versuche, wissenschaftliche Ergebnisse zu diskreditieren und Grenzwerte in Frage zu stellen. Für eine intakte Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung sei es gerade erforderlich, die vorhandenen Grenzwerte einzuhalten bzw. enger zu fassen. Nur weil der Grenzwert nicht eingehalten werde, sei er nicht falsch. Der heutige Grenzwert sei eher zu lasch als zu streng.

Der Partei spendete der Vorstand der Daimler AG 40.000 €!

Auch die Stellungnahme der CDU/CSU zu o. e. Antrag der AfD ist interessant:

Die **Fraktion der CDU/CSU** hob hervor, es handle sich bei dem EU-Wert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ um eine Festlegung der Europäischen Union. Wenn die antragstellende Fraktion eine ernsthafte Überprüfung dieses oder auch anderer Höchstwerte veranlassen wolle, müsse sie dies auf EU-Ebene betreiben; bereits aus formalen Gründen könne daher dem Antrag nicht zugestimmt werden. Ferner wies die Fraktion darauf hin, dass eine neuerliche Diskussion über die Höhe des Grenzwertes vor dem Hintergrund der derzeitigen Debatte in der Öffentlichkeit nicht zielführend sei.

Am 17.10.2018 lehnte die CDU/CSU zusammen mit allen anderen Fraktionen diesen Antrag der AfD ab und am 31.01.2019 forderte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (wie von der AfD beantragt!) Brüssel zur Neuprüfung von Grenzwerten auf!

Der „Parteienfamilie“ spendete der Vorstand der Daimler AG insgesamt 140.000 €!

Die **Fraktion der SPD** führt in einer Stellungnahme zu einem anderen Antrag der AfD aus, die Messungen würden, wie bereits erwähnt, durch die 39. BImSchV, geregelt. Sofern es in anderen EU-Ländern Defizite bei den Messungen der Luftqualität geben sollte, bilde dies jedenfalls keine Rechtfertigung dafür, Regelungen hierzulande unzulänglich umzusetzen.

Die Europafreundlichkeit der SPD erschöpft sich also offensichtlich darin, in Deutschland eine „worstcase“ NO₂-Schadstoffmessung zu tolerieren und somit die freie Mobilität des Einzelnen und die Arbeitsplätze von vielen zu gefährden und die Augen zuzudrücken, wenn es in anderen EU-Staaten Defizite bei der NO₂-Schadstoffmessung gibt anstatt z. B. bei der EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die anderen Mitgliedstaaten zu initiieren!

Der Partei spendet der Vorstand der Daimler AG 100.000 €!

Die Arbeitnehmervertreter im AR der Daimler AG fühlen sich anscheinend nicht den Interessen der Belegschaft verpflichtet, sondern den **Des**Interessen ihrer Partei, der SPD! Auch aus diesem Grund ist die Verweigerung der Entlastung des AR für das Geschäftsjahr 2018 erforderlich!

Es ist nicht akzeptabel, dass aus dem Aktionärsvermögen vom Vorstand der Daimler AG Parteien unterstützt werden, die entweder unmittelbar oder mittelbar durch Subventionsgewährung an die DUH die Arbeitsplätze der Belegschaft gefährden und zu wirtschaftlichen Verlusten der Kunden der Daimler AG beitragen.

Herr **Rudolf Thom**, Stuttgart

Zu den Punkten 3 und 4 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden nicht entlastet.

Begründung:

In mehreren Schreiben habe ich den Herren Prof. Dr. Weber, Dr. Zetsche sowie die beiden Aufsichtsratsvorsitzenden erläutert, dass das Unternehmen durch höchst fragwürdige Applikationen bei Dieselmotoren dem Unternehmen einen großen Schaden zugefügt haben und was das Unternehmen tun sollte um weiteren Schaden vom Unternehmen fern zu halten.

Der gesamte Vorstand betont zwar immer, mit den Behörden „voll umfänglich zusammenzuarbeiten“ aber in Wirklichkeit wird alles verzögert, vertuscht und es wird nur zugegeben, was wirklich nicht mehr abgestritten werden kann. Siehe nun GLK/GLC.

Wer seinen Kunden vollblumig verspricht „Das Beste oder nichts“ darf so etwas nicht machen.

Es ist nur der Unfähigkeit der Behörden zu verdanken, dass man den Automobilherstellern nicht gesamtheitlich nachweist, dass alle gegen die bestehenden Emissionsvorschriften verstoßen haben.

Ein CEO der Compliance so interpretiert, dass ein Mitarbeiter die Annahme einer Flasche Wein verweigern muss und gleichzeitig eine offensichtliche Gesetzesverfehlung nicht sauber aufklärt und die Verantwortlichen abstraf, der macht sich selbst schuldig und das hat Herr Dr. Zetsche gemacht.

Die Herren Winterkorn und Stadler lassen grüßen!

Ich als ehemaliger Mitarbeiter werde nichts unternehmen was „meinem Daimler“ schadet, aber als Anteilseigner schaue ich nicht länger zu, wie sich gewisse Herren Millionen an Gehalt und Boni zuschanzen und gemeine Mitarbeiter die sauber arbeiten am Ende die Suppe auslöffeln müssen.

Deshalb beantrage ich, dass die HV beschließt, dass die Gehälter und Boni der Herren, die am Dieselskandal seit Einführung der Euro5 Stufe Diesel, also seit 2010 beteiligt und verantwortlich waren, eingefroren und gesichert werden.

So wie jetzt VW gegen die Herren Winterkorn, Neusser, Hatz, Krebs, ... vorgeht müssen auch Daimler/Mercedes AUDI und BMW gegen ihr eigenes Management vorgehen um das Geld, das diese Herren in den letzten 9 Jahren vom Konzern trotz unfähiger Arbeit bekommen haben, für das Unternehmen und die Kunden zu sichern.

Wenn jemand dazu Gesprächsbedarf hat, dann bitte ich um Kontaktaufnahme.

* * *

Herr **Dietrich-E. Kutz**, Biberach

Zu den Punkten 3 und 4 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden nicht entlastet.

Begründung:

Mangelndes Know-how für Produkte, die den seit über 20 Jahren gestellten gesetzlichen Anforderungen an Abgasgrenzwerten und darüber hinaus, den zukünftigen nicht gerecht werden.

Verlorenen Rechtsstreit und Nachbesserung wg. unzulässig eingesetztem Kältemittel R134a

Rückruf wegen fehlerhafter Software im Abgassystem an ausgelieferten Fahrzeugen

Keine schnelle Umsetzung des neuen Abgasprüfverfahren (WLTP-Test)

Auslieferungsverzögerungen wg. diversen Mängeln und deren Beherrschbarkeit (Vermeidbarkeit)

Mangel an überzeugenden umweltfreundlichen Antriebs-Alternativen (Brennstoffzelle, eMotoren (beschränkt) u. a.)

Wir sind in den **Club der großen Kapitalvernichter in 2018 aufgestiegen.**

Damit können und wollen wir nicht zufrieden sein.

Was für eine Mentalität dem Investor gegenüber!

* * *

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

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

Begründung:

Dass sich die Daimler AG weiterhin mitten im Diesel-Abgasskandal befindet und dieser bei weitem noch nicht ausgestanden, geschweige denn komplett intern aufgeklärt wurde, zeigt eine Reihe von Vorgängen im Geschäftsjahr 2018.

Im Juni 2018 hatte der Bundesverkehrsminister einen offiziellen Rückruf von europaweit rund 700.000 Diesel-Fahrzeugen des Konzerns angekündigt, der nun vom zuständigen Kraftfahrtbundesamt ausgesprochen wurde. Betroffen von diesem offiziellen Rückruf sind Fahrzeuge der Baureihen Vito, C, G, E, S, ML & GLC, alle mit einem Dieselmotor der Abgasnorm Euro 6b. Diese Fahrzeuge sind teilweise noch im Geschäftsjahr 2018 von der Daimler AG als Neuwagen verkauft worden. Über diese Rückrufe hinaus heißt es im Geschäftsbericht 2018 auf Seite 155: *„Es ist nicht ausgeschlossen, dass das KBA im Zuge weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen mit vergleichbaren Feststellungen erlassen wird. Daimler hat für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann.“*

Ein pflichtbewusst handelnder Vorstand hätte die Überprüfung der Rechtmäßigkeit der Abgasanlagen aller im Verkauf befindlichen Fahrzeugmodelle anordnen müssen. Nur da dies auch nach der letzten Hauptversammlung nicht geschehen ist, konnte der Verkauf nicht rechtskonformer Fahrzeuge weitergehen.

Der im Geschäftsjahr 2018 zuständige Daimler-Chef Zetsche hatte noch letztes Jahr öffentlich beteuert, die Daimler AG habe bei den Abgaswerten ihrer Dieselfahrzeuge nicht betrogen; diese Beteuerungen waren offenkundig falsch und lassen entweder auf mangelnde Übersicht des Konzernvorstands schließen oder waren bewusste Falschaussagen.

Die mit 24 Mrd. € erneut höheren Rückstellungen lassen den Schluss zu, dass der Vorstand mit weiteren Strafen oder Entschädigungen in erheblicher Höhe rechnet. Nicht zuletzt, weil die US-Behörden nach wie vor davon ausgehen, dass in Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen illegale Abschaltvorrichtungen verbaut sind. Diesbezüglich wird auf Seite 155 des Geschäftsberichts 2018 auf einen anderen Autohersteller verwiesen, der in den USA eine Reihe von Vergleichen geschlossen hat; für die Daimler AG offenbar ein attraktiver Weg, um den Folgen von Verstößen in den USA zu begegnen.

Noch immer plant Daimler in Europa nicht, die vom Konzern verkauften Dieselfahrzeuge so nachzurüsten, dass diese ihre gesetzlichen Stickoxidgrenzwerte auch beim Betrieb auf der Straße einhalten. Und auch die vom Konzernvorstand im Rahmen des Dieselpfahls versprochenen, so genannten 'freiwilligen' Softwareupdates hatten wohl vor allem das Ziel, offizielle Rückrufe zu verhindern. Der Vorstand muss sich hier die Frage gefallen lassen, warum Konzerngelder in solche vermeintlich freiwilligen Aktionen bei rund 3 Mio. Fahrzeugen investiert werden sollten, wenn diese doch nach Konzernmeinung seinerzeit völlig legal und mit korrekter Abgasnachbehandlung verkauft wurden. Die Antwort geben die jetzt erfolgten offiziellen Rückrufe.

Der Konzern lässt die Kund*innen in Europa mit aktuellen sowie kommenden Fahrverboten und den daraus resultierenden Wertverlusten ihrer Diesel-Fahrzeuge allein. Wer seinerzeit im guten Glauben einen Diesel der Abgasstufe 5 der Marke Mercedes-Benz oder Smart gekauft

hat, sieht sich mit im Realbetrieb nachgewiesenen, teils massiven Überschreitungen der gesetzlichen, fahrzeugspezifischen Grenzwerte für Stickstoffoxid (NOx) konfrontiert.

Aus unserer Sicht gilt ganz grundsätzlich: Der Vorstand der Daimler AG muss gewährleisten, dass alle Fahrzeuge des Konzerns so ausgestattet sind, nachgerüstet oder nachgebessert werden, dass sie alle gesetzlichen Schadstoffgrenzwerte auch beim realen Betrieb auf der Straße einhalten. Gegebenenfalls muss die Nachrüstung mit zusätzlich eingebauten Minderungssystemen auf Konzernkosten durchgeführt werden.

Große Unterschiede bestehen zudem zwischen den Ankündigungen des Vorstands und der Realität im Bereich der CO₂-Emissionen bei Pkw. Geschäftsbericht 2018, S. 111f: *„Im Berichtsjahr sind die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Gesamtflotte von Mercedes-Benz Cars in Europa (EU28 + Island) auf 132 (i.V. 125) g/km (NEFZ) gestiegen.“* Dieser Anstieg ist nicht zuletzt auf eine falsche Modellpolitik zurückzuführen, die vermehrt auf vergleichsweise große, schwere und leistungsstarke SUV setzt. Es ist eine mehr als zweifelhafte Strategie, die Herausforderungen in Sachen Klimaschutz und Nachhaltigkeit mit immer größeren Fahrzeugen meistern zu wollen, auch wenn diese zukünftig zumindest teilweise elektrisch fahren sollen. Vor allem Fahrzeuge mit plug-in Hybrid Technologie sind dabei lediglich eine Scheinlösung. Der Konzernvorstand sollte tunlichst vermeiden, diese Fahrzeuge ‘grün‘ zu rechnen. Je nach Nutzung liegt der tatsächliche Verbrauch der plug-in Fahrzeuge bei einem Mehrfachen des offiziellen Normverbrauchs. Darauf müssen auch die Kund*innen klar hingewiesen werden, sonst droht ein massiver Imageverlust.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Aufsichtsrats werden nicht entlastet.

Begründung:

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben der Beratung und Überwachung des Vorstands im Geschäftsjahr 2018 nur unzureichend wahrgenommen. Bei Fragestellungen wie der vollständigen und lückenlosen Aufklärung des Dieselskandals und der Einhaltung von Rüstungsexportbestimmungen hat der Aufsichtsrat komplett versagt.

Gerade beim Dieselskandal hätte der Aufsichtsrat im Auge haben müssen, wie wichtig es für den Konzern ist, verlorenes Vertrauen zurückzugewinnen. Stattdessen tolerierte der Aufsichtsrat die Taktik des Vorstands, immer nur solche Versäumnisse zuzugeben, die bereits gerichtsfest nachgewiesen waren. Damit hat der Aufsichtsrat dazu beigetragen, die Zukunft des Konzerns zu gefährden.

Im Fall der Lieferung von Unimog-Chassis an das französische Rüstungsunternehmen Nexter hätte dem Daimler-Aufsichtsrat auffallen müssen, dass der Vorstand gegen Rüstungsexportbestimmungen verstößt, weil Nexter auf dem Chassis seine Haubitze Caesar installierte und nach Saudi-Arabien exportierte.

Deutlich wurde durch die Auswertung eines Videos des Senders Sky News Arabia vom Mai 2015 durch das Recherchebündnis #GermanArms. Das Video zeigt offensichtlich eine Haubitze des französischen Typs Caesar. Bei der Geolokalisierung des Ortes zeigte sich, dass die Haubitze von einem Ort in der saudischen Region bei Najran nahe der Grenze zum Jemen feuert. Die von Nexter nach Saudi-Arabien exportierten Caesar-Modelle nutzen ein Unimog-Chassis von Daimler.

Auf Fragen des Recherchebündnisses versicherte eine Konzernsprecherin, dass die "Belieferung eines deutschen Aufbauherstellers mit handelsüblichen Unimog-Chassis "im Einklang "mit allen anwendbaren Gesetzen" erfolgt sei. Daimler gehe auch davon aus, "dass die Lieferung des deutschen Aufbauherstellers an seinen französischen Geschäftspartner ebenfalls gesetzeskonform erfolgte". (Magazin „Stern“, 26.02.2019, www.stern.de/politik/ausland/germanarms-waffentechnik-aus-deutschland-im-kriegseinsatz-im-jemen-8597442.html und Policy Brief vom BICC

www.bicc.de/publications/publicationpage/publication/einsatz-deutscher-ruestungstechnik-im-jemen-fuer-ein-umfassendes-waffenembargo-gegen-die-kriegskoalition/, S. 2)

Diese Auskünfte müssen einer juristischen Prüfung unterzogen werden.

Auf der Daimler-Hauptversammlung 2018 hatte der Vorstand angegeben, noch im Jahr 2017 militärische Fahrzeuge nach Saudi-Arabien und die Vereinigten Arabischen Emirate exportiert zu haben (siehe: <https://www.ohne-ruestung-leben.de/nachrichten/article/daimler-hauptversammlung-exporte-militaerfahrzeuge-2017-katar-saudi-arabien-tuerkei-232.html>).

Eine Bilanz des Krieges im Jemen macht deutlich, warum die Rüstungsexporte zu verurteilen sind. Seit nunmehr vier Jahren kämpft eine von Saudi-Arabien angeführte Koalition im Jemen gegen die schiitischen Huthi-Rebellen. Den Vereinten Nationen zufolge sind bereits annähernd 18.000 Zivilisten bei den Kämpfen umgekommen. Unabhängige Forscher des Armed Conflict Location and Event Data Projects (ACLED) sprechen sogar von mehr als 56.000 Menschen, die im Zuge der Kampfhandlungen allein zwischen Januar 2016 und Oktober 2018 getötet wurden. Über drei Millionen Jemeniten sind auf der Flucht. 14 Millionen Menschen sind akut von Hunger bedroht; mehr als 24 Millionen Menschen, darunter 11 Millionen Kinder, auf humanitäre Hilfe angewiesen. Die Vereinten Nationen sprechen im Jemen von einer der schlimmsten humanitären Katastrophen der Welt.

* * *

Dr. Bernd T. Gans, Vaterstetten

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

Begründung:

Die Mitglieder des Vorstands haben mit Ausnahme eines einzigen Mitglieds eine komplexe neue Konzernstruktur ohne zwingende Gründe und mit vager Motivation, jedoch mit überwiegend nachteiligen Auswirkungen vorgeschlagen:

- Das seit langem zu hohe Kostenniveau des Unternehmens wird erneut mit einem milliarden schweren Einmalaufwand belastet. Die Dividendenkürzung 2018 dürfte damit nur den Anfang einer rückläufigen Dividendenpolitik darstellen.
- Die Mehrstufigkeit der Holdingstruktur wird in den Folgejahren zu dauerhaften weiteren Kostenbelastungen führen. Drei neu zu bildende Vorstands- und Aufsichtsratsgremien Daimler AG, Daimler Truck AG, Mercedes-Benz AG werden zu zeitaufwändigen Berichtswegen mit entsprechend kostspieligen Personal- und IT-Strukturen führen.
- Die Kontrollfunktionen der Aktionäre, insbesondere der Kleinaktionäre, werden durch Einrichtung völlig autonom fahrender Tochtergesellschaften abgeschottet. Denn künftig werden die Geschäfte der Tochtergesellschaften von der Daimler AG als Alleinaktionärin quasi im Hinterzimmer genehmigt.

Insgesamt ähnelt das vorgeschlagene Modell in fataler Weise der in den 1980er Jahren von Edzard Reuter betriebenen - und letztlich gescheiterten - Konzernstruktur mit einer sog. „Geschäftsführenden Holding“.

Ein Mehrwert für die Aktionäre ist mit der neuen Konzernstruktur nicht darstellbar, solange nicht eine der Tochtergesellschaften mit Erfolg an die Börse gebracht werden kann. Dazu dürfte aber wegen der nachlassenden Profitabilität im gesamten Fahrzeuggeschäft und den hohen Aufwendungen für die Elektromobilität auf längere Zeit keine Chance bestehen.

Wenn die Verwaltung die Geschäftsbereiche wirklich verselbständigen wollte, wäre es ehrlicher gewesen, die Daimler AG zu beenden, jedem Aktionär Aktien der neuen Tochtergesellschaften auszuhändigen und deren Einführung an der Börse zu beantragen. Dieses Modell wurde im Automobilbereich bei FIAT/IVECO und bei Volvo PKW/Trucks überzeugend besritten. Nur auf diese Weise hätte dargestellt werden können, dass Einzelteile des Konzerns höher wertgeschätzt werden, als der Konzern in seiner derzeitigen monolithischen Aufstellung.

Es drängt sich daher der Verdacht auf, dass es eigentlich nicht um die Schaffung von Mehrwert für die heutigen Aktionäre, sondern um die „Zementierung“ des Einflusses des ausscheidenden Vorstandsvorsitzenden, Dr. Dieter Zetsche, sowie des Aufsichtsratsvorsitzenden, Dr. Manfred Bischoff geht. Wie auf Seite 113 (letzter Absatz) der Einladung zu entnehmen ist, wird Dr. Bischoff auf der Hauptversammlung 2021 Dr. Zetsche, dann 68 Jahre, als Aufsichtsratsvorsitzenden der Daimler AG „empfehlen“. Er selbst, dann 79 Jahre, soll danach den Aufsichtsratssitz Mercedes-Benz AG für weitere fünf Jahre übernehmen.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

Die Mitglieder des Aufsichtsrats werden nicht entlastet.

Begründung:

Trotz mehrfacher Aufforderung durch zahlreiche Aktionäre in vorhergegangenen Hauptversammlungen hat es der Aufsichtsrat bis heute nicht vermocht, die Frage der mutmaßlichen Mitverantwortlichkeit von Herrn Dr. Zetsche für das LKW-Kartell durch seine langjährigen Führungstätigkeit im Nutzfahrzeugvertrieb zu klären. Die von der EU-Kommission gegenüber Daimler verhängte Strafe in Höhe von gut einer Milliarde Euro wurde bislang allein aus den Taschen der Aktionäre bezahlt.

Weiterhin ist zu befürchten, dass die Gerichte den geschädigten und bereits klagenden Käufern erhebliche Schadenersatzansprüche zusprechen werden. Auch hierfür sollte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Zetsche vorsorglich in Anspruch nehmen. Nicht zuletzt hierfür hat das Unternehmen extrem hohe Prämien für D & D Versicherungen für mögliche Fehlhandlungen von Vorstandsmitgliedern abgeschlossen.

Höchst vorsorglich sollte auch vom Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats die Mitwirkung einzelner Vorstandsmitglieder, insbesondere des möglichen Kronzeugen, in ein mutmaßliches PKW-Kartell zu Absprachen über unzureichende Vorratsbehälter für Add Blue (Harnstoff) zur Verringerung von NOX-Emissionen untersucht werden.

* * *