

Hauptversammlung 2010 Gegenanträge von Aktionären

Nachfolgend finden Sie Anträge von Aktionären gegen die Vorschläge von Vorstand und/oder Aufsichtsrat zur Tagesordnung der Hauptversammlung am 14. April 2010, die von der Gesellschaft zugänglich zu machen sind.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

zu unserer Hauptversammlung am 14. April 2010 in Berlin haben Aktionäre zu den Punkten 2,3 und 6 der Tagesordnung Gegenanträge eingereicht.

Herr **Paul Russmann**, Stuttgart

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

„Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

Begründung:

Die Daimler AG baute im Geschäftsjahr 2009 nicht nur Militär-Unimogs und Militär-Lastkraftwagen, sondern über die Beteiligung am drittgrößten europäischen Rüstungskonzern, der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) auch Trägersysteme für Atomsprengköpfe und andere menschenverachtende Waffen. Der Vorstand unter der Leitung von Dieter Zetsche unterstützt als Hauptaktionär die Entscheidung der EADS, in Zukunft erklärtermaßen den Rüstungsanteil der EADS massiv erhöhen zu wollen. Viele Aktionäre kaufen wegen der Rüstungsgeschäfte keine Aktien der Daimler AG, Nachhaltigkeitsfonds schließen Daimler-Aktien aus ihren Fonds aus, potentielle Kunden entscheiden sich nicht für Autos der Mercedes Car Group, sondern für Fahrzeuge der Konkurrenz. Für dieses – durchaus nachvollziehbare – Käuferverhalten trägt der Vorstand die ethische und ökonomische Verantwortung. Mit dem Rüstungsengagement bei der EADS verstößt die Daimler AG nach Ansicht der Kritischen Daimler Aktionäre (Arndtstr. 31, 70197 Stuttgart, Tel: 0711-608396, www.kritischeaktionaeere.de) gegen die Intentionen der „Guten Unternehmensführung“ („Corporate Governance“) und gegen die „Unternehmenssozialverantwortung“ (CSR).“

Herr **Jürgen Grässlin**, Freiburg

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

„Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet, da ihr Handeln im Widerspruch zum Ethikcode (Code of Ethics) steht.

Begründung:

Die Daimler AG ist einer der führenden Stimmrechtseigner des Rüstungsriesen European Aeronautic Defence and Space Company (EADS N.V.). Im weltweiten Ranking liegt die EADS auf Platz 7 der Rüstungsexporteure. Der Vorstand der Daimler AG, personell eng verwoben mit der Führungsebene des Rüstungsriesen EADS, unterstützt Waffenlieferungen – sogar an menschenrechtsverletzende Regime.

Beispielsweise erhalten die Vereinigten Arabischen Emirate und Saudi-Arabien Tankflugzeuge des Typs A330MRTT. Folgeschwer ist auch der Export von Militärhelikoptern, einem Bereich, in dem EADS/Eurocopter über die „weltweit größte Auswahl« verfügt. 140 Länder sind Eurocopter-Kunden, darunter menschenrechtsverletzende und kriegsführende Staaten. So erhalten die brasilianischen Streitkräfte Hubschrauber der 11-Tonnen-Klasse des Typs EC725. Auch zukünftig sind Waffenexporte an Gewaltregime geplant: Malaysia soll Militärtransporter des Typs A400M erhalten. Die immense Zahl von 72 Kampfflugzeugen des Typs Eurofighter/Typhoon soll an das menschenrechtsverletzende Regime in Saudi-Arabien exportiert werden. Die indische Luftwaffe erprobt Eurofighter-Kampfflugzeuge.

Vielzählige weitere Waffentransfers wären zu nennen. All diese Waffenexporte sind moralisch zutiefst verwerflich, sie entbehren jeglicher Grundlage eines ethisch verantwortungsvollen Handelns. Für den Einsatz der Waffen bei Kriegen und Bürgerkriegen sind, neben der Bundesregierung, auch die Vorstände von Daimler/EADS verantwortlich. Sie tragen Mitschuld an den Opfern des Einsatzes von Daimler/EADS-Waffen auf den Schlachtfeldern in aller Welt.

In ihrem aktuellen Rüstungsexportbericht kritisiert die Gemeinsame Konferenz Kirche und Entwicklung (GKKE 2009) vehement die erneut dramatisch gestiegenen Waffenlieferungen aus Deutschland – auch die des führenden Rüstungsexporteurs EADS. Zu Recht verweisen die Vertreter der evangelischen und katholischen Kirche darauf, dass die »interne Menschenrechtssituation« in den Vereinigten Arabischen Emiraten, Malaysia, Saudi-Arabien, Indien und Brasilien »sehr schlecht« ist. In vielen Empfängerländern, so die GKKE, herrsche zudem eine Unverträglichkeit von Rüstung und Entwicklung.

Der im Juli 2003 verabschiedete »Code of Ethics« verpflichtet die Vorstände dazu, »Fehlverhalten« zu vermeiden und »ethisches Verhalten« zu fördern. Wiederholt wird im aktuellen Daimler-Geschäftsbericht 2009 ethisch verantwortungsvolles Handeln eingefordert. Auch die EADS-Führung erklärt die »Anwendung höchster moralischer Standards« in ihrem Geschäftsbericht zur Grundlage ihres Handelns.

Größer könnte die Diskrepanz zwischen dem Anspruch ethisch verantwortungsvollen Handelns und der Wirklichkeit einer völlig enthemmten Rüstungsexportpolitik nicht sein. Über die EADS-Rüstungsexporte und auch über die grenzenlosen Lieferungen von Mercedes-

Militärfahrzeugen in Krisen- und Kriegsgebiete ist der Daimler-Konzern Profiteur der 34 derzeit tobenden kriegerischen Auseinandersetzungen.

Um der dramatischen Entwicklung menschenverachtender Rüstungsexporte und Fahrzeuglieferungen entgegen zu treten, verstärken die Kritischen AktionärInnen Daimler (KAD) gemeinsam mit der Deutschen Friedensgesellschaft - Vereinigte KriegsdienstgegnerInnen (DFG-VK), dem Friedenszentrum e. V. Braunschweig, der Informationsstelle Militarisation (IMI e.V.), Ohne Rüstung Leben (ORL), der pax christi-Bewegung (deutschen Sektion), dem RüstungsInformationsBüro (RIB e.V.) und der Werkstatt für Gewaltfreie Aktion/Baden (WfgA) die Kampagne **»Wir kaufen keinen Mercedes: Boykottiert Rüstungsexporte!«** (siehe www.wir-kaufen-keinen-mercedes.de). Solange Daimler/EADS vom Geschäft mit dem Tod profitiert, bitten wir alle Bürgerinnen und Bürger: Verzichten auch Sie auf den Kauf von Mercedes-Fahrzeugen.

Für Nachfragen stehe ich gerne zur Verfügung (j.graesslin@gmx.de). Weitere Informationen siehe www.juergengraesslin.com.

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

Zu den Punkten 2 und 3 der Tagesordnung:

„Anträge, Beschlussfassung über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands (TOP 2) und der Mitglieder des Aufsichtsrats (TOP 3) nicht zu zustimmen

Antrag A

Zu Punkt 6 der Tagesordnung:

Antrag, Beschlussfassung über die Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien (TOP 6), hier Verwendung d) cc), abzulehnen

Begründung:

Die Vertragsverlängerung des Herrn Zetsche ist eine Verhöhnung der Aktionäre und der Belegschaft. Die Strategischen Investments, Mitsubishi und Chrysler, wurden von ihm abgewrackt und plattgemacht, statt wie erforderlich saniert. Viele Mrd. Euro verbrannt und dabei das Kernunternehmen in seiner Substanz gefährdet d.h. die Marktführerschaft im Automobilbau geopfert. Er ist der Totengräber der Beteiligungen. Es gibt keine Lobhudlereien mehr - es wird ernüchternde Bilanz gezogen. Ist die Aktiengesellschaft nur eine raffinierte Einrichtung zur persönlichen Bereicherung ohne persönliche Verantwortung? Und ist der Kleinaktionär dabei das Kanonenfutter? Was haben sie aus der Finanz-/Wirtschaftskrise gelernt? "Denk ich an "Daimler" in der Nacht - bin ich um den Schlaf gebracht!"
Daimler AG - Korruption: Verirrung oder Orientierung? Es sind stärkere Kontrollen und

strengere Regeln zwingend notwendig. Den ehemaligen Innovationsmarktführer zu einem gefährdeten Automobilbauer herabgewirtschaftet? Das Schicksal ist beschämend!

Die 185 Mio. Dollar Strafzahlung sind den Aktionären als Sonderbonus auszuschütten. Davon sind 50% von den Organen u. dem Wirtschaftsprüfer abzuzweigen. Weitere Ausführungen auf der HV.

Herr **Holger Rothbauer**, Tübingen

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

„Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

Begründung:

Die Daimler AG hat sich als frühere Daimler Benz AG von 1948 bis 1994 im früheren Apartheids-Südafrika ökonomisch stark engagiert und somit auch stark von der Unterdrückung der schwarzen und farbigen Bevölkerungsmehrheit profitiert.

Derzeit läuft in den USA eine Klage gegen 6 Konzerne; darunter auch gegen die Daimler AG. In der sogenannten Khulumani-Sammelklage machen 58.000 Opfer des Apartheidregimes und ihre Familien ihre Schadensersatzforderungen u. a. gegen Daimler, wegen Beihilfe zu schweren Menschenrechtsverletzungen während der Apartheidzeit in Südafrika, geltend.

Nachdem die 2002 eingereichten Klagen erst nicht zugelassen wurden, gab ein Bundesgericht in der Berufung den südafrikanischen Klägern recht und ließ die Klagen zu. Die Verfahren gingen zurück ans Ausgangsgericht in New York. In einer Entscheidung vom 8. April 2009 ließ Richterin Shira Scheindlin auf Basis des „Alien Tort Claims Act“ die Klagen zu. Die Klagen sind derzeit noch gegen Ford, IBM, Daimler, GM und Rheinmetall anhängig.

Der Daimler AG wird wie den anderen Beklagten vorgeworfen, über ihre südafrikanischen Gesellschaften Beihilfe zu schweren Menschenrechtsverletzungen des Apartheidregimes geleistet zu haben. Die Vorwürfe gegen Daimler lauten auf Beihilfe durch Kollaboration mit den Sicherheitskräften und durch Belieferung derselben mit Nutzfahrzeugen bzw. Nutzfahrzeugkomponenten. Auch die Belieferung mit Militär-Unimogs und Multisensorplattformen zur Überwachung der Schwarzen in den Homelands gelten als Beihilfehandlungen zu Menschenrechtsverletzungen.

Die Beklagten Ford, IBM und Daimler haben gegen die Klagezulassung Berufung eingelegt mit dem Antrag, die Klagen abzuweisen.

Anstatt außergerichtliche Lösungen mit den Opferverbänden in Südafrika zu suchen – natürlich nur gegen einen rechtswirksamen und unwiderruflichen Verzicht der Verbände auf Klagen/juristische Schritte – beteiligt sich Daimler an einer imageschädigenden gerichtlichen Mammutauseinandersetzung. Dabei könnte man die jetzt schon guten sozialen Aktivitäten

der Daimler AG in Südafrika zur Aufarbeitung der Apartheidzeit und Unterstützung von Projekten für junge Südafrikaner zur Überwindung der Rassentrennung und des Rassismus mit einer Anerkennung der Schuld, einer ausführlichen Entschuldigung und einer Entschädigung zugunsten der Apartheidopfer verbinden.

Stattdessen wird entgegen jedes historischen Beweises die Verstrickung der Daimler AG in das Apartheidsystem durch juristisches Geplänkel geleugnet. Dabei ist die Verwendung von Mercedes Fahrzeugen z. B. bei Gewalttrazzen der Apartheidpolizei in den Hometowns bis hin zur UNO eindeutig dokumentiert. Der Vorstand muss dieses unwürdige juristische Schauspiel schnellstmöglich beenden und in ernsthafte Verhandlungen mit den Opferverbänden in Südafrika eintreten.

Der Vorstand kann ebenfalls nicht entlastet werden, da er trotz Rückfragen auf der Aktionärshauptversammlung 2006 zu den hohen Rückstellungen im Geschäftsjahr 2005 keine konkreten Angaben gemacht hat und es mit allgemeinen Risiken im US Automarkt begründet hatte. Nach der aktuell bekanntgewordenen Korruptionsklage des US Justizministeriums gegen Daimler wird klar, dass schon 2005 mit einer erheblichen Strafe wegen der Bestechung in mindestens 22 Ländern gerechnet wurde, ohne dass man offenbar in der Vorstandsetage willens war, das offenkundig systematische Korruptions-Vertriebsmodell intern abzustellen. Die Bestechungsfälle sollen nämlich bis 2008 weitergelaufen sein. Was für ein desaströses Compliancekonzept hat denn da unser Konzern oder wollte man dieses System gar nicht abstellen?? Es kann und darf jedenfalls nicht wahr sein, dass die Aktionäre nun diesen dreistelligen Millionenbetrag ausgleichen, ohne dass die Verantwortlichen in die Haftung genommen werden!“

Frau **Winkler-Pedernera**, Stade

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

„Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet, da sie augenscheinlich bereits vor Jahren Kenntnis von Korruptionsfällen hatten, die Bestechung erst 2008 vollständig unterbunden haben und z.T. Hinweisgeber sogar juristisch verfolgten.

Begründung:

Es ist nicht hinzunehmen, dass den Vorstandsmitgliedern jedes Jahr Bonizahlungen in Millionenhöhe zustehen, obwohl vermutlich einige der langjährigen Mitglieder dem Unternehmen gleichzeitig enormen Schaden in dreistelliger Millionenhöhe durch den aktuellen Korruptionsskandal zugefügt haben.

Das Angebot, Vergleichszahlungen von ca. 185 Mio USD zu leisten, spricht Bände. Sicherlich ist es für unseren Konzern von finanziellem Vorteil und daher auch richtig, einen Vergleich zu suchen. Zugleich lässt dieses Vorgehen erahnen, warum dem Vorstand so sehr daran gelegen

ist, die seit Jahren laufenden Untersuchungen zu beenden. Dem US-Justizministerium zufolge waren die höchsten Managementebenen an der unzulässigen Vorgehensweise beteiligt, denn mindestens ein Mitglied des Topmanagements musste die Eröffnung eines Schwarzgeldkontos genehmigen.

Zudem gibt es deutliche Hinweise, dass der frühere Chef der Daimler-Revision bereits im Mai 2000 den Vorstand, dem damals Jürgen Schrempp als Vorstandsvorsitzender und Dieter Zetsche als Mitglied angehörte, vor dem System interner Fremdkonten gewarnt hat.

Die Daimler AG soll ein Jahrzehnt lang bis 2008 über ein Netz von unter anderem mehr als 200 Auslandskonten solche Zahlungen vorgenommen haben. Die Gelder flossen in mindestens 22 Länder. Das US-Ministerium schreibt von „einer Firmenkultur, die Bestechungsgelder toleriert und gefördert hat“.

Ausgelöst wurde die Beschwerde durch einen mutigen ehemaligen Mitarbeiter, der sich sehr wohl an die ethischen Vorgaben hielt. Der Buchprüfer wurde damals aber entlassen, nachdem er von Mercedes-Benz-Töchtern in Südamerika kontrollierte Konten in Frage gestellt hatte.

Dies macht deutlich, dass die Daimler AG den richtigen Weg in Richtung Compliance gewählt hat. „Die Förderung der Einhaltung von einschlägigen Gesetzen und Regelungen, den zugehörigen internen Richtlinien und Verfahren sowie den Selbstverpflichtungen bei allen Geschäftsaktivitäten“ benennt die Daimler AG in einem Brief an den Dachverband der kritischen Aktionäre (www.kritischeaktionaeere.de) als „höchste Priorität des Vorstands der Daimler AG und ihrer Mitarbeiter“. Aber erst seit Januar 2008 wird im „Null-Toleranz-Prinzip“ gefordert, dass sogenannte Hinweisgeber (siehe <http://www.whistleblower-netzwerk.de>) u.a. einen fairen Umgang erfahren.

Hinweisgeber im Konzern werden als Korrektiv erkannt und gefördert, was hiermit ausdrücklich begrüßt wird. Es gibt aber auch Hinweisgeber von ausserhalb, zu denen u.a. wir Kritischen AktionärInnen Daimler zählen (KAD). Jürgen Grässlin, ein Sprecher der KAD, hat im Sommer 2005 in einem Interview zur Ankündigung des Rücktritts des damaligen Vorstandsvorsitzenden Jürgen Schrempp geäußert, dass dieser auch zurücktreten musste, weil seine Geschäfte wohl „nicht immer so sauber“ gewesen seien. Dieser Verdacht verdichtet sich spätestens jetzt auf bittere und teure Weise.

Es widerspricht den Leitlinien der Compliance, dass gegen einen Kritiker dubioser Graumarkt- und Korruptionspraktiken, der fundierte Argumente hatte, mehrfach juristisch seitens Schrempp und des Konzerns vorgegangen wurde. (www.daimler-prozesse.net). Es ist auch nicht nachzuvollziehen, weshalb der Konzern und damit im eigentlichen Sinne alle Aktionäre das zu Recht verlorene Gerichtsverfahren vor dem Bundesgerichtshof am 22. September 2009 gegenüber Grässlin zahlen sollen - und nicht diejenigen, deren Geschäfte offenbar nicht immer so sauber gewesen sind.“

Herr **Alexander Dauensteiner**, Solingen

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

„Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

Begründung:

„Wir fahren nicht nur in der Formel 1 um den Sieg, sondern auch in der ‚Formel Grün‘ mit Premium-Automobilen, die Verantwortung für die Umwelt und die Faszination von Mercedes-Benz vereinen,“ so Dieter Zetsche anlässlich des Genfer Autosalons 2010. Das Problem: derzeit reicht es in der „Formel Grün“ noch nicht einmal für einen Platz auf dem Treppchen. Der Konzern fährt den Wettbewerbern nach wie vor meilenweit hinterher. Konkret: Der aktuelle Flottenverbrauch von BMW beträgt umgerechnet 150 Gramm CO₂ pro Kilometer. Die Pkw der Daimler AG liegen bei 160 Gramm pro Kilometer. Der Wettbewerber aus München hat vor wenigen Wochen den 320d EfficientDynamics Edition mit einer Leistung von 120 kW vorgestellt, der lediglich 4,1 Liter Diesel auf 100 km verbraucht. Zum Vergleich: Der C 200 CDI BlueEFFICIENCY verbraucht 5,0 Liter/100 km, der C 220 CDI BlueEFFICIENCY 4,8 Liter/100 km. BMW zählt inzwischen zu den Herstellern, die ihren Flottenverbrauch in den vergangenen Jahren am deutlichsten senken konnten. Grund dafür ist die frühzeitige Einführung verbrauchsmindernder Maßnahmenpakete weit vor den Wettbewerbern, darunter auch der Daimler AG.

Betrachtet man die gesamte derzeitige Angebotspalette beider Hersteller, so verbrauchen alle Pkw der Marke Mercedes-Benz im Durchschnitt 8,9 Liter/100 km. Der Wettbewerber BMW kommt im direkten Vergleich auf lediglich 7,6 Liter/100 km. Im Vergleich zu den Auswertungen der Angebotspalette 2007 konnte die Daimler AG den durchschnittlichen Verbrauch lediglich um 0,55 Liter/100 km reduzieren. BMW hat im selben Zeitraum den mittleren Kraftstoffverbrauch aller angebotenen Pkw um 1,4 Liter/100 km reduziert. Inzwischen bietet der Wettbewerber aus München 27 Modelle mit höchstens 140 g CO₂/km.

Grundsätzlich ist die Ausrichtung auf verbrauchsarme Modelle und der Einsatz neuer, alternativer Antriebskonzepte von entscheidender wirtschaftlicher Bedeutung. Die Kritischen Aktionäre haben in ihren Gegenanträgen und Redebeiträgen in den vergangenen 15 Jahren immer wieder auf die Bedeutung der Forschung & Entwicklung effizienter Pkw hingewiesen. Der Konzern hat viel zu lange benötigt, um sich auf diesen Markttrend einzustellen. Heute fährt man nach wie vor dem Wettbewerb hinterher.“

Herr **Ulrich Stockhausen**, Reutlingen

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

„Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

Ulrich Stockhausen
Baumstätterstr. 32
72762 Reutlingen

DRÄMME
FAZITOWÄR

RT 29/03/2010

21:42

Tel.: 07121 204377
Fax: 07121 204377

An Daimler AG
Investor Relations

Z Hd. ROLF BASSELMANN
PER FAX 0711-17-94075
[TEL 0711-17-95277

Bctr.: Daimler HV 14.4.2010 Berlin,
Mein Gegenantrag (Ergänzungsantrag, Tagessordnungspunkt 2 - Entlastung Vorstand
(vgl. Aktiengesetz § 119/120/126

Bezug: Menschen im Aufbruch - Projekte, Die die Welt verändern, 1. Auflage 2003

a) Via Nova - www.verlag-vianova.com
Regenwald - Projekt POEMA mit DAIMLER

b) Internet-Info: POEMA-NINA HOSS, Pressinfo 5.11.07 (12.00 Uhr) Berlin
c) THE NOBEL LAUREATE SYMPOSIUM, 2007 Potsdam - MAY 2009 LONDON

Vergleiche Internet: potsdam institut - nobel cause) (vgl. FAX-BELEG)

NOBEL Laureates : "TROPICAL FOREST"
"PROTECTION" : "fierce urgency of now"

"SOFORTIG STOPP DER ENTWÄLDUNG" Pro: „INNOVAT. Finanzierung aus
öffentlichen- privaten Quellen: „Waldgebiete-BIODIVERSITÄT schützen“

UNVERZICHTBAR“: „ZUR VERMEIDUNG DES KLIMAWANDELS“: „Erhalt
von Regenwaldgebieten unterstützen...belohnen“.

Bezug d) Interview mit Prof. H.J. Schellnhuber,
Süddeutsche Zeitung 13/14.2.2010 Seite 22 (Chef Potsdam Institut - Berater der
KANZLERIN)

Rechte Spalte: „Entwicklung ist DRAMATISCH“: „nichts für den Klimaschutz zu tun,
wäre GROB FAHLÄSSIG“ ... „Juristen, Ökonomen... wenig OFFEN für „SYSTEM
UND LANGFRISTARGUMENTE“

c) UN-Charter, Nov.1989: „EVERY CHILD HAS THE INHERENT RIGHT TO LIFE“

In diesem Kontext a - e und AKG § 93 „SORGFALTPFLICHT -
VERANTWORTLICHKEIT - unternehmerische Entscheidungen auf Grundlage
angemessener Infos zum WOHLE DER GESELLSCHAFT“...

Beantrage, ich den Vorstand für das vergangene Geschäftsjahr nicht zu entlasten,
weil u.a.:

PR-wirksame POEMA Projekt NICHT ausgebaut wurde

Daimler Vorstand, obwohl seit Monaten Büro Dr. Zetsche zugefaxt...mehrfach strategisch
falsche Prioritäten gesetzt hat, im Widerspruch zu über 20 Nobelpreisträgern.

Naturwissenschaftlich gut begründete Prioritäten zu ignorieren und erste Priorität
auf technische Inovation zu setzten ist grob fahrlässig und entspricht nicht seiner
„Sorgfaltspflicht“ (AKG § 93.)

Sincerely

3/2010
 blue efficiency } innovative financing mechanism
 blue motivation }
 blue }
 Willi Hoss und das POEMA Projekt

Indianer am Amazonas, arme Landbevölkerung, Umwelt-

probleme und das Engagement eines Automobilherstellers

1) **PROTECTION TROPICAL FOREST**

Als Willi Hoss, Initiator und Motor des Poema-Projektes in Brasilien, Anfang des Jahres 2003 starb, schrieb Liberal, die größte Tageszeitung im brasilianischen Belém: „Morreu o cacique amazônico Willi Hoss na Alemanha“, „einer von uns ist in Deutschland gestorben.“
 Willi Hoss hatte sich Zeit seines Lebens für eine bessere Welt eingesetzt, als Betriebsrat bei DaimlerChrysler, als Politiker in der Partei der Grünen, auch im Deutschen Bundestag. In Brasilien fand er Anfang der 90er Jahre die letzte große Aufgabe seines Lebens: POEMA: Pobreza e Meio ambiente na Amazônia.

Die Botschaft dieses Entwicklungsprojektes zur Bekämpfung der Armut und für den Schutz des tropischen Regenwaldes im Amazonasdelta im Großraum Belém, „ist einfach und einleuchtend“, sagt der Leiter des Projektes, Thomas Mitschein: „Wir werden die Regenwälder Amazoniens nicht retten, wenn es uns nicht gelingt, die Lebensbedingungen der Menschen vor Ort nachhaltig zu verbessern. Willi Hoss hat diese Botschaft mit Begeisterung vertreten. Zunächst seinem ehemaligen Arbeitgeber gegenüber. Die langjährige und extrem produktive Kooperation zwischen der DaimlerChrysler AG und POEMA wäre ohne seine Vermittlung schwerlich zustande gekommen.“

Das POEMA-Projekt erforscht die nachhaltige Nutzung des tropischen Regenwaldes und will damit den dort lebenden Menschen eine Lebensgrundlage und Perspektive eröffnen. Abholzung, Brandrodung und Raubbau dieser unschätzbaren Ressource der Menschheit lassen sich nur dann verhindern, wenn Alternativen aufgezeigt werden. Im Rahmen des POEMA-Projektes produzieren kleinbäuerliche Familien unter anderem Kokosfasern und verarbei-

1) 1981 repeta soure NOBEL PRENTZLÄGER SYMPOSIUM LONDON 2009

3/2010
 blue efficiency } innovative financing mechanism
 blue motivation }
 blue }
 Willi Hoss und das POEMA Projekt

Indianer am Amazonas, arme Landbevölkerung, Umwelt-

probleme und das Engagement eines Automobilherstellers

1) **PROTECTION TROPICAL FOREST**

Als Willi Hoss, Initiator und Motor des Poema-Projektes in Brasilien, Anfang des Jahres 2003 starb, schrieb Liberal, die größte Tageszeitung im brasilianischen Belém: „Morreu o cacique amazônico Willi Hoss na Alemanha“, „einer von uns ist in Deutschland gestorben.“
 Willi Hoss hatte sich Zeit seines Lebens für eine bessere Welt eingesetzt, als Betriebsrat bei DaimlerChrysler, als Politiker in der Partei der Grünen, auch im Deutschen Bundestag. In Brasilien fand er Anfang der 90er Jahre die letzte große Aufgabe seines Lebens: POEMA: Pobreza e Meio ambiente na Amazônia.

Die Botschaft dieses Entwicklungsprojektes zur Bekämpfung der Armut und für den Schutz des tropischen Regenwaldes im Amazonasdelta im Großraum Belém, „ist einfach und einleuchtend“, sagt der Leiter des Projektes, Thomas Mitschein: „Wir werden die Regenwälder Amazoniens nicht retten, wenn es uns nicht gelingt, die Lebensbedingungen der Menschen vor Ort nachhaltig zu verbessern. Willi Hoss hat diese Botschaft mit Begeisterung vertreten. Zunächst seinem ehemaligen Arbeitgeber gegenüber. Die langjährige und extrem produktive Kooperation zwischen der DaimlerChrysler AG und POEMA wäre ohne seine Vermittlung schwerlich zustande gekommen.“

Das POEMA-Projekt erforscht die nachhaltige Nutzung des tropischen Regenwaldes und will damit den dort lebenden Menschen eine Lebensgrundlage und Perspektive eröffnen. Abholzung, Brandrodung und Raubbau dieser unschätzbaren Ressource der Menschheit lassen sich nur dann verhindern, wenn Alternativen aufgezeigt werden. Im Rahmen des POEMA-Projektes produzieren kleinbäuerliche Familien unter anderem Kokosfasern und verarbei-

1) 1981 repeta soure NOBEL PRENTZLÄGER SYMPOSIUM LONDON 2009

3/2010
 blue efficiency } innovative financing mechanism
 blue motivation }
 blue }
 Willi Hoss und das POEMA Projekt

Indianer am Amazonas, arme Landbevölkerung, Umwelt-

probleme und das Engagement eines Automobilherstellers

1) **PROTECTION TROPICAL FOREST**

Als Willi Hoss, Initiator und Motor des Poema-Projektes in Brasilien, Anfang des Jahres 2003 starb, schrieb Liberal, die größte Tageszeitung im brasilianischen Belém: „Morreu o cacique amazônico Willi Hoss na Alemanha“, „einer von uns ist in Deutschland gestorben.“
 Willi Hoss hatte sich Zeit seines Lebens für eine bessere Welt eingesetzt, als Betriebsrat bei DaimlerChrysler, als Politiker in der Partei der Grünen, auch im Deutschen Bundestag. In Brasilien fand er Anfang der 90er Jahre die letzte große Aufgabe seines Lebens: POEMA: Pobreza e Meio ambiente na Amazônia.

Die Botschaft dieses Entwicklungsprojektes zur Bekämpfung der Armut und für den Schutz des tropischen Regenwaldes im Amazonasdelta im Großraum Belém, „ist einfach und einleuchtend“, sagt der Leiter des Projektes, Thomas Mitschein: „Wir werden die Regenwälder Amazoniens nicht retten, wenn es uns nicht gelingt, die Lebensbedingungen der Menschen vor Ort nachhaltig zu verbessern. Willi Hoss hat diese Botschaft mit Begeisterung vertreten. Zunächst seinem ehemaligen Arbeitgeber gegenüber. Die langjährige und extrem produktive Kooperation zwischen der DaimlerChrysler AG und POEMA wäre ohne seine Vermittlung schwerlich zustande gekommen.“

Das POEMA-Projekt erforscht die nachhaltige Nutzung des tropischen Regenwaldes und will damit den dort lebenden Menschen eine Lebensgrundlage und Perspektive eröffnen. Abholzung, Brandrodung und Raubbau dieser unschätzbaren Ressource der Menschheit lassen sich nur dann verhindern, wenn Alternativen aufgezeigt werden. Im Rahmen des POEMA-Projektes produzieren kleinbäuerliche Familien unter anderem Kokosfasern und verarbei-

1) 1981 repeta soure NOBEL PRENTZLÄGER SYMPOSIUM LONDON 2009

blue efficiency } innovative financing mechanism
 blue motivation }
 blue }
 Willi Hoss und das POEMA Projekt

Indianer am Amazonas, arme Landbevölkerung, Umwelt-

probleme und das Engagement eines Automobilherstellers

1) **PROTECTION TROPICAL FOREST**

Als Willi Hoss, Initiator und Motor des Poema-Projektes in Brasilien, Anfang des Jahres 2003 starb, schrieb Liberal, die größte Tageszeitung im brasilianischen Belém: „Morreu o cacique amazônico Willi Hoss na Alemanha“, „einer von uns ist in Deutschland gestorben.“
 Willi Hoss hatte sich Zeit seines Lebens für eine bessere Welt eingesetzt, als Betriebsrat bei DaimlerChrysler, als Politiker in der Partei der Grünen, auch im Deutschen Bundestag. In Brasilien fand er Anfang der 90er Jahre die letzte große Aufgabe seines Lebens: POEMA: Pobreza e Meio ambiente na Amazônia.

Die Botschaft dieses Entwicklungsprojektes zur Bekämpfung der Armut und für den Schutz des tropischen Regenwaldes im Amazonasdelta im Großraum Belém, „ist einfach und einleuchtend“, sagt der Leiter des Projektes, Thomas Mitschein: „Wir werden die Regenwälder Amazoniens nicht retten, wenn es uns nicht gelingt, die Lebensbedingungen der Menschen vor Ort nachhaltig zu verbessern. Willi Hoss hat diese Botschaft mit Begeisterung vertreten. Zunächst seinem ehemaligen Arbeitgeber gegenüber. Die langjährige und extrem produktive Kooperation zwischen der DaimlerChrysler AG und POEMA wäre ohne seine Vermittlung schwerlich zustande gekommen.“

Das POEMA-Projekt erforscht die nachhaltige Nutzung des tropischen Regenwaldes und will damit den dort lebenden Menschen eine Lebensgrundlage und Perspektive eröffnen. Abholzung, Brandrodung und Raubbau dieser unschätzbaren Ressource der Menschheit lassen sich nur dann verhindern, wenn Alternativen aufgezeigt werden. Im Rahmen des POEMA-Projektes produzieren kleinbäuerliche Familien unter anderem Kokosfasern und verarbei-

1) 1981 repeta soure NOBEL PRENTZLÄGER SYMPOSIUM LONDON 2009

SOCRATES CONSULT TELEFAX 4121-204 37
 JONKERET 3205 1 JAHR GARTENTIE 14. APRIL 2010 BERLIN
 mein BEITRAG PRO POEMA ZWEI-DREI-ANNUAL MEETING

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

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

„Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

Begründung:

Unklare und unprofitable Produktpolitik bei Mercedes Cars

Die Auflösung des Vorstandsressorts „Konzernentwicklung und Strategie“ und die Rückverlagerung dieser Aufgaben in die operativen Bereiche wurden in der vorjährigen Hauptversammlung mit allgemeiner Zustimmung zur Kenntnis genommen. Die mit dem Abgang des seinerzeitigen Inhabers und Mitverantwortlichen für katastrophale Fehlinvestments (Chrysler, Mitsubishi, Internetfirmen, Batterieproduktion u. a.) gehegten Hoffnungen haben sich bislang jedoch nicht erfüllt.

Vielmehr kann das einst ertragsstärkste deutsche Unternehmen für 2009 nicht einmal mehr eine Dividende zahlen. Die Kursentwicklung der Aktie zeigt die skeptische Einschätzung des Kapitalmarktes.

Zwar hat der Vorstandsvorsitzende vor seiner Wiederernennung angekündigt, dass Mercedes im Jahre 2015 (!) 1,5 Mio. Fahrzeuge produzieren werde, Aus Aktionärssicht ist jedoch völlig unklar, ob und wie die PKW-Sparte bei dieser im internationalen Vergleich eher mittelmäßigen Zielsetzung wieder nachhaltig profitabel werden soll.

In seiner derzeitigen Produktstruktur verfügt Mercedes über eine Reihe von Modulen bei Motoren, Achsen und Getrieben für Fahrzeuge von der unteren Mittelklasse bis zur Oberklasse (C, E, M und S-Klasse), die es ermöglicht, Nachfrageschwankungen zwischen verschiedenen Klassen und Märkten in begrenztem Umfang auszugleichen. Die Attraktivität dieser typischen Mercedes-Segmente wird durch Nischenfahrzeuge, wie z.B. die CLS oder die jetzt vorgestellte Cabriolet-Variante gesteigert. Allerdings haben auch BMW und Audi durch eine vergleichbare Produktpolitik gerade in diesen Segmenten in den letzten Jahren erhebliche Zuwächse zu verzeichnen. Vor dem Hintergrund des auch im Premiumsegment offensichtlichen Verdrängungswettbewerbs dürften die Steigerungspotentiale für Mercedes-Modelle daher künftig eher begrenzt bleiben.

Ferner ist zu befürchten, dass die früheren Ertragsmargen in diesen Segmenten nicht wieder zu erreichen sind, da die weltweite Absatzkrise das Preisniveau auch im Premiumsegment erheblich ausgehöhlt hat. Rabatte früher nie gekanntes Ausmaßes und hohe Abwertungen von Gebrauchtwagenbeständen – gerade bei Mercedes – belegen dies.

In noch höherem Maße ist die Ertragslage von Mercedes-Cars durch die A- und B-Klasse sowie die Smart-Klasse gefährdet, die seit Jahren als zwei Stand-alone Segmente ohne jede Verknüpfung untereinander oder gar zum Premiumsegment produziert werden. Da sie in dieser Aufstellung im internationalen Maßstab nie eine kritische Masse erreichen konnten, resultieren hieraus völlig unzureichende Betriebsergebnisse.

Kooperationen mit anderen Produzenten sind daher geboten, um wie bei anderen Konzernen auf Baukastenteile/-module zugreifen zu können. Der von Herrn Schrempp und seinem Team unternommene Versuch, im Rahmen einer Welt-Auto AG Kostenvorteile zu erzielen, ist bekanntlich an der Auswahl ungeeigneter Partner gescheitert. Aber auch in den fünf Jahren nach seinem Abgang sind bislang keine zielführenden Kooperationen zustande gekommen.

Sollten Gerüchte zutreffen, dass Mercedes mit den Großserienherstellern Renault/Nissan bei Klein- und Kompaktfahrzeugen eine Zusammenarbeit mit gegenseitiger Kapitalbeteiligung eingehen möchte, so wird der Vorstand gebeten, diese in der HV darzulegen und konkrete Ertragsziele für das Klein- und Kompaktfahrzeugsegment im mittelfristigen Zeitraum zu nennen.

Ferner sollte auch dargelegt werden, wie die höchst unterschiedlichen Engagements bei Herstellern von Elektrofahrzeugen (BYD, Tesla, evtl. Nissan/Renault) zu einer profitablen Gesamtstrategie zusammengeführt werden sollen.“

* * *

Herr **Walter Schwenninger**, Tübingen

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

„Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

Begründung:

Die Daimler AG mit ihrem Vorstand hat bis jetzt nicht auf die Forderungen der Internationalen Kampagne für Entschuldung und Entschädigung im Südlichen Afrika reagiert, sich einer öffentlichen Debatte über die Verflechtung des Daimlerkonzerns mit dem ungerechten Apartheidsystem in Südafrika zu stellen, eine Entschuldigung auszusprechen und sich an der finanziellen Entschädigung der Opfer zu beteiligen.

Erzbischof Desmond Tutu, der immer das Engagement von deutschen Firmen während der Apartheid angeprangert hatte, war am 15. Juni 2009 beim Dialogprogramm von Prof. Hans Küng im Festsaal der Universität Tübingen und wurde darauf angesprochen. Er sagte: „Sie müssen bezahlen“.

Die ehemalige Daimler-Benz AG hat Milliarden beim Geschäft mit Rüstungsfirmen im Apartheidsland Südafrika verdient und trägt so die Mitverantwortung dafür, dass mit Hilfe des Sicherheitsapparats dieses laut UNO „einzigartige Unrechtsregime“ solange sich halten konnte. Gerade durch teure Rüstungsgüter (Militärfahrzeuge usw.) und dortige zivile Lizenzproduktion (Motoren, die in Militärfahrzeugen eingebaut worden sind) hat die Firma mitgeholfen, den UNO-Rüstungsboykott zu brechen und den Schuldenberg mit diesen häßlichen Schulden (Odious debts) in die Höhe zu treiben.

Nach dem Bericht der Wahrheitskommission in Südafrika hätte unsere Firma längst einmal öffentlich erklären müssen, daß sie eine Mitschuld an den schweren Menschenrechtsverletzungen (Mord, Folter, sexuelle Gewalt, willkürliche Verhaftung) trägt.

Die Khulumani-Klägergruppe, die 32000 Opfer vertritt, führt in den USA gerade einen Prozeß gegen Internationale Konzerne darunter auch unsere Daimler AG. Mitte Januar wurde er in die nächst Instanz verwiesen. Noch vor der Fussball-WM in Südafrika wird das Urteil erwartet.

Eine Firma, die jetzt auch noch 185 Millionen € Strafe für weltweite Korruption bezahlen muss, sollte in Zeiten der Globalisierung zuerst einmal Altlasten beseitigen und der Forderung von Bischof Tutu nachkommen und bezahlen. Nur so können unsere Nationalmannschaftsspieler den Mercedesstern auf ihrem Trikot glaubhaft tragen, der als „guter Stern auf allen Strassen“ im Apartheidland Südafrika zum Symbol der Unterdrückung und Gewalt geworden war. Nur durch Vergangenheitsbewältigung kann unsere Firma beim Aufbau einer nachhaltigen Wirtschaft in einem apartheidsfreien Südafrika glaubhaft mitwirken. Das käme auch der ganzen Region im Südlichen Afrika zugute.

Deshalb: Keine Entlastung für den Vorstand.

Herr **Jürgen Grässlin**, Freiburg

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

„Die Mitglieder des Aufsichtsrats werden wegen mangelnder Kontrolle des Vorstands nicht entlastet.

Begründung:

Mit Dieter Zetsche als Vorstandsvorsitzendem und Manfred Bischoff als Aufsichtsratsvorsitzendem stehen der Daimler AG zwei Manager vor, die bereits das Daimler-Desaster der Ära Schrempp/Kopper als Führungsmanager mitzuverantworten haben.

Momentan lässt sich der katastrophale Zustand der Daimler AG wie folgt skizzieren:

- Das **Ergebnisdesaster** drückt sich im Verlust von 2.644 Millionen € (2009) aus. Zwei Jahre zuvor hatte das Konzernergebnis noch bei +3.985 Mio € (2007) gelegen.
- Das **Umsatzdesaster** drückt sich im Geschäftsjahr durch einen Umsatzeinbruch von 101.569 Mio € (2007) auf nunmehr 78.924 Mio € (2009) aus.
- Das **Verkaufdesaster** offenbart sich in allen vier Automobilsparten Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Vans und Buses, deren Verkäufe sich teilweise innerhalb eines Jahres fast

halbiert haben (siehe Trucks and Vans). Mercedes-Benz Cars verkaufte 2009 rund 200.000 Fahrzeuge weniger als zwei Jahre zuvor.

- Das **Aktienkursdesaster** zeigt sich im Jahresabschlusskurs der Daimler-Aktie, die am 31.12.2009 bei 37,23 € dahindümpelte. Zum Vergleich: Im Jahr 2007 hatte sie noch bei 66,50 € gelegen, 1998 gar bei 94,20 € (DC).
- Das **Ökologiedesaster** hat Alexander Dauensteiner in seinem Gegenantrag aufgezeigt.
- Das **Datenschutzdesaster** bei Gesundheitstests mit Blutabnahme während des Bewerbungsverfahrens von Mitarbeitern wird von der Aufsichtsbehörde für den Datenschutz als Verstoß gegen den Datenschutz bewertet und muss beendet werden.
- Das **Menschenrechtsdesaster** hat Holger Rothbauer exemplarisch am Beispiel der Unterstützung des Apartheidsregimes in Südafrika dargelegt.
- Das **Korruptionsdesaster** in mehr als 22 Ländern beschreibt die *Stuttgarter Zeitung* am 29.03.2010 wie folgt: ‚Daimler hat nach Ansicht der US-Justiz nichts zur Eindämmung der Korruption unternommen. ... Die Rede ist von einer Firmenkultur, die Bestechung nicht nur toleriert, sondern sogar ermuntert habe. ... die Bemühungen einzelner Mitarbeiter, gegen unsaubere Zahlungen vorzugehen‘, seien ‚bis 2005 vom Management nicht ausreichend unterstützt worden.‘ Der letzte Fall wird für das Jahr 2008 dokumentiert – in der Ära Zetsche. Während Bürger für Straftaten belangt werden, will sich Daimler mit 185 Millionen Dollar freikaufen – was für ein Rechtsverständnis!? Näheres siehe im Gegenantrag von Beate Winkler-Pedernera.
- Das **Rüstungdesaster** zeigt sich insbesondere an Waffenlieferungen von Daimler/EADS an menschenrechtsverletzende Regime und kriegsführende Staaten. Näheres siehe in den Gegenanträgen von Paul Russmann und mir.
- Das **Beschäftigtendesaster** wirkt sich für die Betroffenen dramatisch aus: Im vergangenen Jahr arbeiteten noch 256.407 (2009) Beschäftigte bei der Daimler AG. Zwei Jahre zuvor waren es noch 272.382 (2007) gewesen.
- Das **Gehaltsdesaster** besteht darin, dass der Vorstandsvorsitzende Zetsche, der diese gescheiterte Geschäftspolitik zu verantworten hat, mit einem Jahresgehalt von 4,2 Millionen € <!--> belohnt worden ist.

Kritiker, wie Prof. Wenger oder ich, wurden in den vergangenen Jahren von den Herren Schrempf und Zetsche sowie dem Unternehmen mit Prozessen überzogen. Wir sollten juristisch mundtot gemacht werden. Diese Maulkorbstrategie ist mit dem wegweisenden Urteil des Bundesgerichtshofs vom 22.09.2009 im Sinne der Meinungs- und Pressefreiheit restlos gescheitert (siehe www.daimler-prozesse.net). Die Prozesskosten sind – trotz der juristischen Niederlage der Konzernführung – bis heute weitgehend noch immer nicht beglichen.

Die Fortsetzung des langjährigen Daimler-Desasters ist maßgeblich hausgemacht. Zu verantworten haben diese Katastrophenbilanz die Mitglieder des Aufsichtsrats, allen voran die Mitglieder der Kapitaleseite. Sie haben die Vorstandspolitik Sitzung für Sitzung abgesegnet.

Angesichts dieses Daimler-Desasters hilft nur die Neubesetzung von Vorstand und Aufsichtsrat mit kompetenten Frauen und Männern. Erst eine neue Führungsmannschaft muss die unumgänglichen Maßnahmen zur nachhaltigen Ökologisierung, zur Konversion der Rüstungsparte (Umstellung auf eine sinnvolle zivile Fertigung), zur grundlegenden Demokratisierung und damit zu ethisch und moralisch verantwortungsvollem Handeln umsetzen.

Bitte richten Sie Ihre Nachfragen an die Kritischen AktionärInnen (dachverband@kritischeaktionaeere.de, www.kritischeaktionaeere.de). Über die menschenverachtenden Rüstungsgeschäfte von Daimler/EADS und Daimler/Tognum klären das RüstungsInformationsBüro (rib@rib-ev.de, www.rib-ev.de) und die DFG-VK (info@dfg-vk.de, www.dfg-vk.de) auf. Für Nachfragen zum Daimler-Desaster stehe ich zur Verfügung (Tel.: 0761-7678208, Mob.: 0170-6113759, j.graesslin@gmx.de, www.juergengaesslin.com).“

Sie können sich diesen Anträgen anschließen, indem Sie beim den entsprechenden Tagesordnungspunkten mit NEIN stimmen.

Wenn Sie die mit Buchstaben besonders hervorgehobenen Anträge unterstützen wollen, kennzeichnen Sie bitte das entsprechende Feld auf dem Weisungsformular bzw. in der Weisungsmaske im Internet.

Stellungnahme der Verwaltung zu den Gegenanträgen:

Vorstand und Aufsichtsrat halten an ihren Beschlussvorschlägen zur Tagesordnung fest und empfehlen, im Sinne der Verwaltung abzustimmen.