

DAIMLERCHRYSLER

Nachfolgend finden Sie Anträge von Aktionären gegen die Vorschläge von Vorstand und Aufsichtsrat zur Tagesordnung der Hauptversammlung am 7. April 2004, die von der Gesellschaft zugänglich zu machen sind.

Gegenanträge

zur 6. ordentlichen Hauptversammlung
der DaimlerChrysler AG
am 7. April 2004, Messe Berlin

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

zu unserer Hauptversammlung am 7. April 2004 in Berlin haben uns Aktionäre zu den Punkten 2, 3, 4, 6, 7 und 8 der Tagesordnung Gegenanträge eingereicht.

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

Hans-Walter Grünewälder, Brahmsstraße 27, 42289 Wuppertal

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

„Dem Vorsitzenden des Vorstands, Herrn Jürgen Schrempp, wird die Entlastung verweigert.“

Begründung:

Auf einer der ersten Hauptversammlungen nach dem Abschied seines Vorgängers Reuter hat Herr Schrempp zugegeben, dass er den Kauf von Fokker zu verantworten habe und daher für den daraus resultierenden Milliardenverlust (seinerzeit noch in DM) verantwortlich sei. Nachdem auch durch die Fusion mit Chrysler und den Erwerb eines Anteils von Mitsubishi weitere Milliardenverluste – diesmal in Dollar bzw. Euro – entstanden sind, ist Herr Schrempp aus Sicht eines Aktionärs der kostspieligste Vorstandsvorsitzende, den das Unternehmen je gehabt hat. Die jüngste kostenträchtige Handlung von Herrn Schrempp ist das bekannte Interview in der Financial Times, welches laut einem Bericht des Spiegel bereits 300 Mill. Dollar gekostet hat, um eine Sammelklage von früheren Chrysler Aktionären abzuwehren, die aus diesem Interview geschlossen hatten, dass eine

Fusion unter Gleichen nie geplant gewesen sei. Darüber hinaus ist zu vermuten, dass die Anwaltskosten für das Verfahren gegen Herrn Kerkorian, dessen Ausgang noch völlig ungewiss ist und das zu weiteren Milliardenverlusten führen könnte, höher sein werden, als das feste Gehalt von Herrn Schrempp. Es ist kaum vorstellbar, wo der Kurs der Daimler Aktie heute stünde, wenn die sog. globale Aufstellung nicht stattgefunden hätte. Während die DaimlerChrysler Aktie etwa den gleichen Wert aufweist wie Ende 1994, hat sich die BMW Aktie im gleichen Zeitraum etwa verdoppelt. Der „Schrempp-Effekt“ hat sich also zu einem gravierenden Nachteil des Unternehmens und der DaimlerChrysler Aktionäre ausgewirkt.“

Zu Punkt 4 der Tagesordnung

„Dem Aufsichtsrat wird die Entlastung verweigert.

Begründung:

Wie in meinem Antrag zu dem vorhergehenden Tagesordnungspunkt bereits dargestellt, hat die Tätigkeit von Herrn Schrempp den Konzern in den vergangenen Jahren Milliarden gekostet. Laut Presseberichten soll der Vertrag von Herrn Schrempp vom Aufsichtsrat verlängert werden.

Anstatt den Vertrag zu verlängern, wäre es die Pflicht des Aufsichtsrats, Herrn Schrempp nicht nur zu entlassen, sondern ihn auch wegen der Konsequenzen seines Interviews in der Financial Times auf Schadenersatz zu verklagen. Wäre Herr Schrempp wie von anderen Aktionären bereits früher gefordert, von seinen Pflichten entbunden worden, wären zumindest die Verluste aufgrund seines Interviews nicht entstanden. Insofern ist der Aufsichtsrat bereits mitschuldig und es kann nur als unzumutbar angesehen werden, wenn er den Vertrag von Herrn Schrempp tatsächlich verlängern sollte.

Darüber hinaus hat das Verhalten des Aufsichtsrats auch gesellschaftspolitische Auswirkungen. Es wird immer wieder beklagt, breite Kreise wären neidisch auf hohe Vorstandsbezüge. Es mag dahin gestellt bleiben, ob es sich tatsächlich um Neid oder lediglich um Wut über die Ohnmacht des Aktionärs handelt, wenn ein Vorstand den Anforderungen seines Jobs nicht gerecht wird und trotzdem im Amt bleibt. Tatsache ist jedoch, dass sich die Diskussion nie an Herren wie Herrn Hartmann von Eon, Herrn von Pierer von Siemens oder Herrn Dormann von Hoechst – heute Aventis – entzündet hat, die ihre Konzerne hervorragend geleitet haben, sondern insbesondere an Personen wie Herrn Schrempp, die extrem hohe Bezüge erhalten und als Vorstände versagt haben.

Mit Schreiben vom 2. Januar 2001 an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Herrn Hilmar Kopper, hatte ich den Aufsichtsrat bereits auf die – aus der Sicht eines Aktionärs – gravierenden Fehlleistungen von Herrn Schrempp durch Überreichung der Kopie eines an Herrn Schrempp selbst gerichteten Schreibens mit diesen Vorhaltungen hingewiesen und weder von Herrn Schrempp, noch vom Aufsichtsrat eine Antwort erhalten. Stattdessen ist sein Vertrag damals gegen jede Vernunft vorzeitig verlängert worden.“

Zu Punkt 8 der Tagesordnung:

„§ 13 Abs. 1 der Satzung soll unverändert bleiben.

Begründung:

Der Bundesgerichtshof hat vor wenigen Tagen Aktienoptionen verboten, die Aufsichtsräte von Unternehmen erhalten sollen, die sie zu kontrollieren haben. Phantomaktien wären nichts anderes als eine Umgehung diese Verbots, und es ist mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass der Bundesgerichtshof sie daher auch verbieten wird.“

Paul Russmann, Forststr. 160 c, 70193 Stuttgart

Zu den Punkten 3 und 4 der Tagesordnung

„Vorstand und Aufsichtsrat werden nicht entlastet.

Begründung:

Zahlreiche Aktionäre übertragen den Kritischen AktionärInnen DaimlerChrysler, Arndtstr. 31, 70197 Stuttgart, Tel: 0711 - 608396, e-mail: orl@gaia.de, www.kritischeaktionaeere.de ihre Stimmrechte, weil Vorstand und Aufsichtsrat die Forderungen nach einem Ausstieg aus der Rüstungsproduktion und dem Rüstungsexport ignorieren. Zwar hat sich DaimlerChrysler von den Rüstungsanteilen der MTU getrennt, doch bei der Daimler-EADS-Beteiligung soll der Rüstungsanteil in den kommenden Jahren sogar von 25 auf 30 Prozent gesteigert werden. Mit anderen Worten: In Zukunft werden noch mehr Daimler-EADS-Waffen in alle Welt exportiert: Durch Rüstungsexporte werden „auf verantwortungslose Weise Konflikte verschärft.“ (Stuttgarter Erklärung christlicher Kirchen von 1988 zum Thema Rüstungsexporte)

Zu den Daimler/EADS Waffen gehören die von der EADS Lenkflugkoerpersysteme GmbH (EADS-LFK) angebotenen Minenverlegesysteme wie das für den Export bestimmte Autonomus Freeflight Dispenser System (AFDS). Mit diesem, laut LFK, "low cost system" können Submunitionen wie die Minen MIFF und MUSPA sowie das Bomblett MUSA verschossen werden. MIFF und MUSPA werden von anderen Staaten als Antipersonenminen klassifiziert, was Italien veranlasste, diese Minen zu zerstören. Daneben bietet EADS-LFK auch sogenannte Verlegesysteme wie das DWS 39 oder Taurus an, die ebenfalls mit Minen und gegen Personen gerichtete Submunitionen bestückt werden können. (vgl. Frankfurter Rundschau, 25. Sept. 2003).

Obwohl die Gefahr eines Atomkrieges nach Einschätzung des Direktors der Internationalen Atomenergiebehörde (IAEO) Mohammed el Baradei, noch nie so groß war wie heute und Atomwaffen "generell völkerrechtswidrig", "ein Verbrechen gegen die Menschheit" und "moralisch verabscheuungswürdig" sind, setzte sich DaimlerChrysler auch 2003 über die Aussagen christlicher Kirchen und des Internationalen Gerichtshofes bedenkenlos hinweg: Anstatt sich als verantwortlich handelnder "Global Player" dafür einzusetzen, dass alle Atomwaffen vernichtet werden, beteiligt sich Daimler/EADS an der Herstellung

von neuen französischen Trägerraketen für Atomsprenköpfe (M-51-Programm). Damit trägt Daimler/EADS zu einem neuen atomaren Wettrüsten bei. Darüber hinaus verstößt Daimler mit der Beteiligung am französischen Atomwaffenprogramm gegen die hauseigenen "Kontrollmaßnahmen beim Export von Embargowaren, insbesondere von Verteidigungstechnik".

Der Kernsatz dieser nach dem Golfkrieg 1991 entstandenen Richtlinien verbietet Daimler-Chrysler-Mitarbeitern die Beteiligung an der Herstellung von atomaren, biologischen und chemischen Massenvernichtungswaffen: "So ist jegliche Mitwirkung bei ABC-Waffen und deren Komponenten sowie bei der Errichtung von Produktionsstätten für solche Waren ausgeschlossen."

Fazit: Anstatt den dringend notwendigen Beitrag zur Umstellung der Arbeitsplätze in der Rüstungsproduktion auf zivile Fertigung einzuleiten, haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG auch 2003 die konzern(anteilige) Produktion von Waffen und Rüstungsgütern ignoriert. Damit ist er seiner moralischen und ethischen Verantwortung nicht gerecht geworden und hat zugleich bei seiner Aufgabe der Kontrolle des Konzernvorstands versagt.“

DSW, Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e. V.,
Postfach 35 01 63, 40443 Düsseldorf

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

„Der Vorstand wird nicht entlastet.

Begründung:

Die Vision des Vorstandsgremiums von der Welt-AG ist gescheitert. Alle Ertragsprognosen sind über Jahre hinweg nicht erreicht worden. Dies spiegelt sich auch in der schlechten Performance des Aktienkurses wider.

Die „Toll-Collect-Misere“ hat dem Unternehmen neben einer realen Belastung auch einen enormen Imageschaden zugefügt.“

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

„Der Aufsichtsrat wird nicht entlastet.

Begründung:

Trotz fortwährender Planverfehlungen und des Scheiterns seiner Vision einer Welt-AG wurde der Vertrag des Vorstandsvorsitzenden durch den Aufsichtsrat verlängert.

Überdies will sich der Aufsichtsrat variable, vom Aktienkurs abhängige Vergütungen genehmigen lassen. Dieses widerspricht der jüngsten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (Az.: II ZR 316/02) und ist deshalb rechtswidrig. Zur weiteren Begründung verweisen wir auf unseren Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 8.“

Zu Punkt 8 der Tagesordnung:

„Für die Änderung des § 13 Abs. 1 der Satzung der DaimlerChrysler AG wird die Einräumung von aktienkursabhängigen Vergütungsanteilen abgelehnt.

Begründung:

Der Bundesgerichtshof hat in seiner Entscheidung unter dem Aktenzeichen II ZR 316/02 unmissverständlich festgestellt, dass die Vergütung des Aufsichtsrates nicht von der Performance des Aktienkurses abhängig sein darf.

Die Unabhängigkeit des Aufsichtsrates ist beeinträchtigt, wenn Teile der Vergütung auf den gleichen Anreizen beruhen, wie bei dem von ihm zu kontrollierenden Vorstandsgremium. Damit gilt das vom Bundesgerichtshof ausgesprochene Verbot nicht nur für Aktienoptionspläne für Aufsichtsratsmitglieder, sondern auch für alle kursorientierte Vergütungsbestandteile.

Die gemäß Tagesordnungspunkt 8 zur Beschlussfassung vorgeschlagene variable Vergütung des Aufsichtsrates in der Form von Phantomaktien stellt eine kursabhängige Vergütung dar und ist daher von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs erfasst.“

Holger Rothbauer, Poststraße 12, 72072 Tübingen

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

„Die Mitglieder des Aufsichtsrates werden nicht entlastet“

Begründung:

Da es aktienrechtlich nicht möglich ist zu beantragen, nur die Aufsichtsräte der Kapitaleignerseite nicht zu entlasten, wird dieser Antrag auf Nichtentlastung des gesamten Aufsichtsrates gestellt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates haben es versäumt zu beschließen, dass die Gehälter der einzelnen Vorstandsmitglieder separat aufgelistet werden müssen. Aus dem Geschäftsbericht 2003 ergibt sich nur, dass die Gehälterzahlungen für den Gesamtvorstand im Vergleich zum Jahr 2002 erneut enorm gestiegen sind. Darüber hinaus hätte die Personalfrage zum Vorstandsvorsitz gestellt werden müssen, da Herr Schrempp den Konzern wegen seines Interviews in der Financial Times zur Übernahme von Chrysler im laufenden Kerkorian Prozess um Milliardenbeträge schädigen könnte. Stattdessen wird der Vertrag um drei Jahre verlängert und vermutlich auch das Gehalt erhöht.

Insbesondere aber ist die Nichtentlastung zu erteilen, weil es die Mitglieder versäumt haben trotz des Corporate Governance Codex kompetente Frauen und jüngere Kandidatinnen und Kandidaten für den Aufsichtsrat zu benennen. Sämtliche Kandidaten sind Männer, allesamt über 60 Jahre alt und zumeist Mitglieder von Gremien anderer Unternehmen, so dass schon dadurch funktionell

eine echte Kontrolle des Vorstandes durch den Aufsichtsrat von vornherein ausgeschlossen ist.“

Zu Punkt 7 der Tagesordnung:

Antrag A

„ Frau Marion Struck-Garbe, 56 Jahre, Hamburg, Diplom-Sozialwirtin, Lehrbeauftragte an der Universität Hamburg, Vorstandsvorsitzende im Pazifik-Netzwerk, Referentin für Frieden und Umwelt bei Greenpeace e. V. Deutschland und

Antrag B

Prof. Dr. phil. Ulrich Albrecht, 63 Jahre, Berlin, Dipl. Ingenieur, derzeit Professor für Friedens- und Konfliktforschung am Fachbereich Politik und Sozialwissenschaften der Freien Universität Berlin,

werden hiermit zur Wahl in den Aufsichtsrat der Daimler-Chrysler AG, Stuttgart vorgeschlagen.

(Einwilligungserklärungen von Frau Marion Struck-Garbe und Prof. Ulrich Albrecht zur Kandidatur liegen bereits vor. Beide üben derzeit keine weiteren Aufsichtsratsmandate aus.)

Begründung:

Dem Wahlvorschlag der Verwaltung wird insoweit hinsichtlich der zwei Kandidaten in TOP 7 c) Nr.7 (Herrn Manfred Schneider) und Nr.8 (Herrn Bernhard Walter) in der Hauptversammlung widersprochen.

Als Aktionärsvertreter des Dachverbandes der Kritischen AktionärInnen DaimlerChrysler (KADC), Arndtstr.31 in 70178 Stuttgart bin ich über die strukturelle und wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns sehr beunruhigt. Die insbesondere vom Vorstandsvorsitzenden Jürgen Schrempp zu verantwortenden Desaster ‘Kerkorian-Klage‘ und ‘Toll-Collect-Pleite‘ sind nur zwei herausragende Ereignisse aus dem vergangenen Geschäftsjahr, die das Image des Konzerns stark beschädigt haben und immer noch in eine unklare Zukunft mit möglicherweise horrenden Schadensersatzforderungen weisen.

Auch das ungeklärte Festhalten am größten Anteil des Rüstungskonzerns EADS trägt nicht zu einem positiven Image bei.

Erst aufgrund des massiven und unüberhörbaren Drucks des KADC in Zusammenarbeit mit Greenpeace konnte sich der Konzern wenigstens zur ansatzweisen Einführung des Russpartikelfilters bei einigen wenigen Dieselfahrzeugen entscheiden. Dies ist viel zu halbherzig und zeigt auch in diesem Bereich den Verlust der Technologieführerschaft.

Anstatt sich den neuen verkehrstechnologischen und ökologischen Herausforderungen unserer Zeit und somit den Märkten der Zukunft zu stellen, lässt man sich in der Konzernführung auf unkalkulierbare Abenteuer ein und hält zudem an der imageschädlichen Rüstungsproduktion durch die EADS fest. Eine Umorientierung insbesondere in diesen vorerwähnten Bereichen ist dringend notwendig.

Prof. Dr. Ulrich Albrecht ist der renommierteste Konversionsexperte in Deutschland. Als in Stuttgart promovierter Ingenieur, Politikwissenschaftler und

Volkswirt ist er die notwendige Fachkraft zur Kompetenzerweiterung im Aufsichtsrat. Aufgrund seiner langjährigen Erfahrungen, über Jahre hinweg war er Mitglied der United Nations University in New York und somit in vielen internationalen Fachgremien, die sich mit wirtschaftlichen Umstrukturierungsmaßnahmen beschäftigt haben, ist Prof. Albrecht als Aufsichtsratsmitglied besonders befähigt, die weiteren Umstrukturierungsprozesse im Konzern fachkompetent zu beaufsichtigen. Gerade zur fachkompetenten Begleitung des Ausstiegs des Konzerns aus der Rüstungsproduktion und aus der EADS ist Prof. Albrecht als Aufsichtsratsmitglied eine hervorragende Kompetenzergänzung, der nicht wie viele andere Aufsichtsratsmitglieder und von der Verwaltung vorgeschlagene Kandidaten zum Aufsichtsrat noch in vielzähligen anderen Unternehmen mitwirkt, sondern sich voll auf diese Funktion bei DaimlerChrysler konzentrieren kann.

Frau Marion Struck-Garbe ist 56 Jahre alt, Diplom-Sozialwirtin, Lehrbeauftragte an der Universität Hamburg, Vorstandsvorsitzende im Pazifik-Netzwerk und derzeit als Referentin für Frieden und Umwelt bei Greenpeace Deutschland e. V. tätig. Sie ist insbesondere im Bereich der Umwelttechnologie eine hochkompetente Expertin und könnte der bisher ausschließlich betagteren Herrenriege im Aufsichtsrat gerade im Bereich der Umweltorientierung im Konzern interessante Impulse geben und die diesbezügliche Arbeit des Vorstandes kompetenter kontrollieren. Mit der Wahl einer solchen kompetenten Frau in den Aufsichtsrat würde der Konzern den Anforderungen des Corporate Governance Codex erst wirklich gerecht werden.

Maria Postel, Roßbergstraße 11, 73734 Esslingen

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

„Der Vorstand der DaimlerChrysler AG wird nicht entlastet.“

Begründung:

Bereits seit nunmehr 4 Jahren fordern die Kritischen AktionärInnen DaimlerChrysler (www.kritischeaktionaeere.de/Konzernkritik/konzernkritik.html) die serienmäßige Einführung von Rußpartikelfilter (RPF) in alle Diesel-Pkw. Auf der letzten Hauptversammlung hat der Vorstand wiederholt die serienmäßige Einführung dieser innovativen Technologie abgelehnt, obwohl zweifelsfrei nachgewiesen ist, dass Dieselruß ab einer bestimmten Konzentration Krebs erzeugen kann. Die unverantwortliche Blockade der Unternehmensleitung führt seit mehreren Jahren zu einem stetig zunehmenden öffentlichen Druck. Zahlreiche Aktionen u.a. von Greenpeace vor der DaimlerChrysler Hauptverwaltung in Möhringen und bei der letzten Hauptversammlung in Berlin haben zu einer breiten Mobilisierung für die Einführung von RPF geführt und der Öffentlichkeit die Verweigerungshaltung des Konzerns deutlich gemacht. Im Juli 2003 hat

Greenpeace Deutschland dazu aufgerufen, Strafanzeige gegen DaimlerChrysler zu stellen. Das Verhalten der DaimlerChrysler AG stößt in der Öffentlichkeit hingegen weiterhin auf keinerlei Verständnis. Inzwischen sind erste Fälle bekannt, in denen Kunden vom Kauf von Diesel-Pkw aus dem Hause DaimlerChrysler absehen, weil diese keinen ausreichenden Schutz bieten. Zudem ist ein massiver Wertverlust für Pkw ohne Rußpartikelfilter zu erwarten. Die Folge: DaimlerChrysler verliert im vierten Jahr in Folge wichtige Kunden auf dem gleichzeitig an Bedeutung zunehmenden Markt der Diesel-Pkw. Seit langem hat man die Technologieführerschaft insbesondere an den französischen Konzern PSA (mit seinen Marken Peugeot und Citroen) verloren. Dieser hatte bereits vor vier Jahren ein Rußfilter-System für Diesel-Pkw erfolgreich zur Serie entwickelt. Allein bei Peugeot wurden weit über 500.000 Diesel-Pkw mit Rußpartikelfilter verkauft. DaimlerChrysler hingegen bietet gerade einmal 4 Modelle mit RPF an – alle gegen Aufpreis von mindestens 580 EUR. Anders beim Technologieführer PSA: dort werden in alle Diesel-Pkw der Marken Peugeot und Citroën inzwischen serienmäßig Rußfilter eingebaut. Der Peugeot 307 HDi FAP 135 ist der zurzeit sauberste Diesel-Pkw auf dem Markt.

DaimlerChrysler hingegen spielt weiter auf Zeit und verkauft seinen Kunden Technik von gestern. Jürgen Hubbert weigert sich beharrlich für jeden Pkw Rußpartikelfilter einzubauen. Zitat: „Da, wo wir Euro 4-Diesel ohne Partikelfilter darstellen können, tun wir es ohne Filter.“ Als ob es nur darum gehen könne, bestehende Normen einzuhalten! Gleichzeitig versucht der Konzern im VDA durch massiven Druck auf die Bundesregierung, den Grenzwert für Dieselruß von 2,5 mg/km zu verhindern, auf den sich 16 Landesumweltminister und das Bundesumweltministerium im November 2003 verständigt haben. Stattdessen soll ein mehr als dreimal höherer Grenzwert von 8,5 mg/km festgeschrieben werden. Diese Politik ist in keiner Weise mit einer verantwortlichen Unternehmenspolitik für Gesundheits- und Umweltschutz vereinbar. Insbesondere Jürgen Hubbert hat es in seiner Verantwortung für die Mercedes Car Group in Fragen des Umweltschutzes an Kompetenz und Problembewusstsein gefehlt und den Konzern um Jahre hinter die Konkurrenz zurückfallen lassen. Seine Ablösung ist auch deshalb dringend geboten.

Die Verwaltung wird in diesem Jahr darauf verweisen, als angeblich „erste Automobilmarke der Welt“ seit Oktober 2003 für seine Diesel-Personenwagen die „Kombination aus EU-4-Abgasnorm und Diesel-Partikelfilter“ anzubieten. Dabei wird verschwiegen, dass die Filter seither nur für wenige Pkw angeboten werden, die Käufer hierfür mindestens 580 Euro bezahlen müssen und die Blockadestrategie von DaimlerChrysler weiter zum Ziel hat, sich der serienmäßigen (!) Einführung dieser Technologie für alle (!) Diesel-Pkw zu verweigern. Der Konzern versucht zudem unablässig den Eindruck zu erwecken, Filtersysteme ohne Additive seien besser und wirksamer – man verfolgt also auch hier die „Toll-Collect-Lösung (over-engineered, komplizierter, später, teurer). Andere Hersteller aber haben enorme Fortschritte mit der serienmäßigen

Einführung von Rußpartikelfiltern erreicht und arbeiten sinnvollerweise parallel an weiteren Reduktionszielen. Eine Verhinderungsstrategie – wie von DaimlerChrysler seit Jahren praktiziert – wird von Mitbewerbern aus Frankreich, Italien und Japan als verantwortungslos abgelehnt.

Ich fordere von DaimlerChrysler die unverzügliche serienmäßige Einführung von Rußpartikelfiltern in alle Diesel-Pkw ohne Aufpreis und gleichzeitig erhebliche Anstrengungen dafür, künftig alle Gebrauchtdiesel mit einer wirksamen Filtertechnologie nachrüsten zu können. Herr Dauensteiner von den Kritischen AktionärInnen DaimlerChrysler wird diesen Antrag auf der Hauptversammlung vertreten und zur Abstimmung stellen. Nachfragen erbitte ich deshalb direkt an ihn (alexander@dauensteiner.de).“

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

"Der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG wird nicht entlastet.

Begründung:

Die Kontrolle des Vorstands durch den Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG erfolgt in Fragen des Umweltschutzes und bei dem Toll Collect-Desaster nicht oder nur völlig unzureichend. Aus einer Vielzahl zu beklagenden Vorgänge aus dem Geschäftsjahr 2003 seien stellvertretend nur einige wichtige genannt: Die für den internationalen Klimaschutz erforderliche Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs bei allen Fahrzeugen des Konzerns macht inzwischen sogar Rückschritte: Auf Basis der vom Verband der Automobilindustrie (VDA) vorgelegten Zahlen ergibt sich für Pkw der DaimlerChrysler AG vom Modelljahr 2003 auf das Modelljahr 2004 eine Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs von im Durchschnitt 0,03 l/100km oder 0,3 Prozent. Bereits im Vorjahr hat der Konzern lediglich eine magere Verbrauchsreduzierung von im Durchschnitt lediglich 0,06 l/100km erreicht. Rechnet man die Verbrauchswerte der Maybach-Pkw hinzu, so ergibt sich ein durchschnittlicher Verbrauch von über 9 Liter/100 km und somit eine Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs um 1,3%. Der Konzern kommt somit der zugesagten Verbrauchsreduzierung nicht nach. Dass auch hier die Mitbewerber teils deutlich erfolgreicher agieren, zeigen Beispiele anderer deutscher Automobilhersteller, die eine Verbrauchsreduzierung binnen eines Jahres um bis zu 4,5% erreichen konnten.

Bereits im Jahr 1996 hatten die Kritischen AktionärInnen DaimlerChrysler (www.kritischeaktionaeere.de/Konzernkritik/konzernkritik.html) darauf hingewiesen, dass die (technisch durchaus vielversprechende) Brennstoffzelle im mobilen Sektor als Fahrzeugantrieb nach Expertenansicht aber erst nach dem Jahr 2010 in Serie gehen dürfte und zur Reduzierung des Flottenverbrauchs deshalb weitergehende Konzepte notwendig sind. Der KADC-Sprecher Alexander Dauensteiner verwies in seiner Rede vom 22. Mai 1996 auch auf hocheffiziente Hybrid-Antriebe (wie im so genannten Hypercar) als Alternative zur

Brennstoffzelle. Damals hatte der Konzern das Konzept lediglich als „rechnerisch belegbar“ bezeichnet. Viel zu spät wurde erkannt, dass diese hocheffiziente Technologie einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs leisten kann. Jürgen E. Schrempp selbst hatte auf der Hauptversammlung 2003 den Hybridantrieb einschränkend nur für Pkw gesehen, wo er „die technisch optimale Lösung darstellt“. Im Geschäftsbericht 2003 wird nun die Hybridtechnologie als Brücke zur Brennstoffzelle bezeichnet und dabei „die gesamte Fahrzeugpalette vom Pkw über Transporter und Lkw bis zum Bus einbezogen“. Den weitreichenden Strategiefehler, die Brennstoffzelle als nahezu einzige Option zukünftiger Antriebstechnologien zu verfolgen, hätte der Aufsichtsrat frühzeitig erkennen müssen.

Vor der Hauptversammlung 1998 hatte der KADC Hinweise veröffentlicht, wonach die damalige Daimler-Benz AG ein Konzept für die Entwicklung eines 2-Liter-Autos eingestellt hat. Inzwischen von Volkswagen – welches ein Ein-Liter-Prototyp entwickelte – in die Schranken verwiesen, will man offensichtlich an der starren Haltung festhalten und weitere innovative und anspruchsvolle Verbrauchsziele nicht verfolgen. Aktivitäten des Aufsichtsrates den Verlust der Innovationsführerschaft bei umweltfreundlichen Entwicklungen auch nur zu kompensieren, gibt es nicht.

Auf der DaimlerChrysler Hauptversammlung 2003 hatten die Kritischen AktionärInnen DaimlerChrysler angemahnt, dass die M-Klasse von Mercedes-Benz lediglich die EURO 2-Norm einhält. Beworben wurde zum Teil aber die Einhaltung der EURO 3-Norm, obwohl es sich dabei nur um die Grenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge handelt, die deutlich höher liegen als für PKW. Im letzten Geschäftsjahr musste nun DaimlerChrysler einlenken: Der Konzern verzichtet bei der Werbung für ein Modell der M-Klasse nun auf eine irreführende Abgastabelle mit zu niedrigen Abgaswerten. Der Aufsichtsrat ist seiner Aufsichtspflicht auch hier nur unzureichend nachgekommen und hat dem Ansehen des Konzerns in der Öffentlichkeit damit geschadet.

Der Aufsichtsrat hat das Versagen der Toll Collect GmbH mit zu verantworten. Nicht nur, dass er der Finanzierung der Toll Collect GmbH zustimmte, ein im Sinne des Konzerns notwendiges Agieren im Toll Collect-Desaster ist nicht zu erkennen. Neben dem immensen finanziellen Verlust für die DaimlerChrysler AG (im vergangenen Geschäftsjahr immerhin 200 Millionen EURO), hat das stümperhafte Vorgehen im Rahmen dieses Betreiberkonsortiums zu einem massiven Imageverlust geführt, dessen Schaden bis heute nicht zu beziffern ist. Technisch gesehen hat Toll Collect bis dato ohnehin komplett versagt. Dennoch bezeichnete Jürgen E. Schrempp das satellitengestützte Mautsystem zuletzt in der Bilanzpressekonferenz am 19. Februar 2004 als "das beste System, was es derzeit in der Welt" gebe. Eine ungeschicktere Kommunikationsstrategie ist kaum vorstellbar, liegt doch die Zukunft des Mautsystems weiterhin völlig im Unklaren.“

Andreas Berger, Diplom-Wirtschaftsingenieur, Parkweg 1a, 15374 Müncheberg

Zu Punkt 7 der Tagesordnung:

Antrag C

„Hiermit bekunde ich mein Interesse an einem Anteilseigner-Mandat im Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG und beantrage die zusätzliche Aufnahme in die Kandidatenliste.

Zusätzliche Angaben:

Ausgeübte Tätigkeit: Geschäftsführer der IGT innovative Gebäudetechnik GmbH
15 374 Müncheberg

Weitere Mandate: keine Mandate in anderen Aufsichtsräten.“

Wimmar Breuer, Mozartstrasse 13, 51427 Bergisch Gladbach

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

„Der Vorstand der DaimlerChrysler AG wird nicht entlastet.

Begründung:

Trotzdem Studien eindeutig belegen, dass jährlich tausende Menschen in der EU an Krebs durch Dieselruß sterben, ignoriert der Vorstand noch immer diesen Tatbestand und verzögert die für die Umwelt und Gesundheit der Menschen so wichtige Markteinführung eines Rußpartikelfilters für alle seine Fahrzeuge, ohne zusätzliche Kosten.

DaimlerChrysler und die Automobilindustrie blockiert nicht nur die Einführung wirksamer Filtertechnik für Neufahrzeuge, sie untergräbt auch jeden Fortschritt in der Nachrüstung mit gezielter Lobbyarbeit auf Bundes- und EU Ebene. Ebenfalls wollen die im Verband der Automobilindustrie zusammengeschlossenen Unternehmen einen wesentlichen Teil ihrer Diesel PKW ohne Rußpartikelfilter verkaufen. Durch einen massiven Druck auf die Bundesregierung versucht man einen strengen gesundheitsschützenden Schadstoffgrenzwert für Dieselfahrzeuge von 2,5 mg/km, auf den sich die Landesumweltminister und das Bundesumweltministerium im November 2003 verständigt haben, zu verhindern. Stattdessen soll ein höherer oder gar kein Grenzwert festgeschrieben werden. Ein höherer Grenzwert würde bedeuten, dass es den Rußpartikelfilter nur bei extrem starken Diesel PKW, nicht aber in der Kompakt- und Mittelklasse geben würde.

Werte von 1 mg/km sind auch in der Nachrüstung technisch machbar. Dies beweist seit über 2 Jahren realitätsnah ein vom TÜV im Auftrag von Greenpeace nachgerüsteter Mercedes. Ein Grenzwert von 2,5 mg/km kann also problemlos eingehalten werden.

Durch das Bemühen, einen höheren Grenzwert festzulegen wird auch die vorhandene deutsche Rußfiltertechnologie und ihre weltweite Exportchance blockiert. Zudem ist ein massiver Wertverlust für unsere PKW ohne Rußpartikelfilter zu erwarten. Durch die Verweigerungshaltung und den öffentlichen Druck der Umwelt- und Verbraucherverbände sowie Verkehrsclubs, verlieren wir wichtige Kunden auf dem Diesel PKW Markt an die Konkurrenz, denn die Öffentlichkeit hat wenig Verständnis für diese umweltfeindliche Einstellung, die außer tausenden von Krebstoten, auch bei den Menschen Asthma, Allergien und Kreislaufbeschwerden verursacht.

Ich fordere daher unverzüglich eine serienmäßige Einführung von Rußpartikelfilter in alle Diesel PKW ohne zusätzliche Kosten. Es gibt keinen plausiblen Grund der dagegen spricht.“

Otto-Bernd Beckmann-Vagedes, Grüner Weg 4, 46395 Bocholt

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

„Der Vorstand der DaimlerChrysler AG wird nicht entlastet.

Begründung:

Dieser, unter Führung des Vorstandsvorsitzenden, Herrn Schrempp, hat das Desaster der Fusion mit Chrysler, der Beteiligung bei Mutsubishi und auch die Beteiligung an Toll Collect zu verantworten mit Milliardenverlusten für die Gesellschaft, von den Imageverlusten gar nicht erst zu reden, die noch hinzukommen. Der Vorstand müsste für die entstandenen Schäden aufkommen, wie dies jeder „Unternehmer“ für sein Unternehmen tut, stattdessen beziehen diese Angestellten der Gesellschaft noch horrenden Vorstandsbezüge und vergeuden das Geld ihrer Eigentümer, der Aktionäre, und gefährden die Arbeitsplätze ihrer Mitarbeiter.“

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

„Der Aufsichtsrat wird nicht entlastet.

Begründung:

Statt die verlustbringenden Aktivitäten des Vorstandes und insbesondere des Vorsitzenden, Herrn Schrempp, zu unterbinden, hat der Aufsichtsrat tatenlos dem Treiben des Vorstandes zugesehen und den Vertrag des Hauptschuldigen, Herrn

Schrempp, sogar vorzeitig verlängert statt ihn mit Schimpf und Schande aus dem Amt zu jagen.“

Zu Punkt 6 der Tagesordnung:

Antrag D

„Kein Erwerb eigener Aktien, es sei denn, Punkt f und g werden gestrichen/nicht genehmigt.“

Zu Punkt 7 der Tagesordnung

„Die Vorschläge zur Wahl des Aufsichtsrats werden abgelehnt.“

Begründung:

Zum einen haben diese Herren in der Vergangenheit keineswegs die Interessen der Aktionäre wahrgenommen.

Zum anderen sollte kein Mitglied des Aufsichtsrates bei seiner Wahl das 70.

Lebensjahr bereits vollendet haben. Kein Mitglied des Aufsichtsrates sollte mehr als 2 andere Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Positionen innehaben.

Aufsichtsräte mit 4 oder 12 oder auch 5 oder 8 bzw. 7 anderen Mandaten sind nicht in der Lage, ihren Pflichten als Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG und Vertreter der Aktionärsinteressen nachzukommen. Man kann annehmen, dass es ihnen in erster Linie darum geht, die Vergütungen zu kassieren. – Dafür spricht auch der Antrag unter Punkt 8. – Die mangelnde Aufsicht führt dann zu der desaströsen Geschäftsführung, die wir durch den Vorstand erleben. Und – ein Banker als Vorsitzender des Aufsichtsrats ist eine Fehlbesetzung, ein Banker kennt nichts von den Problemen eines Produktionsbetriebes.

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrates liest sich wie die Mitgliederliste eines Pensionärvereins. Bei allem Respekt vor der Lebensleistung zumindest von einigen der vorgeschlagenen Herren, aber in den Aufsichtsrat sollten auch einige jüngere Mitglieder, die noch im Berufsleben aktiv sind und nicht Rentner.

Sollten kurzfristig keine geeigneten jüngeren Herren zu finden sein, dann sollten die vorgeschlagenen Herren nur für ein Jahr gewählt werden oder von sich aus zur nächsten Hauptversammlung zurücktreten und den Platz für jüngere qualifizierte Herren oder Damen frei machen.“

Zu Punkt 8 der Tagesordnung:

„Nein.“

Begründung:

Die vorgeschlagene Änderung ist dem Geist nach ungesetzlich und widerspricht dem neuesten Urteil des BGH. Zudem hat aufgrund des vorher Gesagten der Aufsichtsrat keine Erhöhung seiner Bezüge verdient. Der Antrag untermauert aber den Verdacht, dass die Herren des Aufsichtsrates diesem vor allem aufgrund der lukrativen Vergütung gern angehören, nicht im Interesse ihrer formellen Auftraggeber, der Aktionäre.“

Gert Schulze, Jagdweg 13, 01445 Radebeul

Zu Punkt 7 der Tagesordnung:

Antrag E

„Ich bin seit vielen Jahren Aktionär von DaimlerChrysler. Das Unternehmen wird nicht im Sinne der Eigentümer geführt und bedarf dringender Reformen! Deshalb stelle ich mich zur Wahl des Aufsichtsrates zur nächsten HV am 7. April 2004 in Berlin um die Konzernleitung zu kontrollieren. Ich bin am 25.12.1950 geboren und im Städtischen Krankenhaus Dresden Neustadt als Leitender Betriebsingenieur beschäftigt, weitere Aufsichtsratsmandate bekleide ich nicht.“

Dr. med. Christoph Klotz, Im Bilskamp 2e, 48167 Münster

Zu Punkt 7 der Tagesordnung:

Antrag F

„Zu Punkt 7 der Tagesordnung der HV am 7.4.2004 stelle ich den Antrag, mich als Bewerber für ein Mandat als Anteilseignervertreter zur Wahl zum Aufsichtsrat aufzustellen.“

Bewerber: Dr. med. Christoph Klotz
Im Bilskamp 2e
48167 Münster/Westfalen

Berufliche Angaben: Arzt & Apotheker
Inhaber des Verlags VPMI
Geschäftsführer der ÖVO mbH
(Gesellschaft für Öffentlichkeitsarbeit und Vertrieb zur
Unterstützung karitativ gemeinnütziger Organisationen
mbH)

Angaben nach § 125 Abs. 1 Satz 3 AktG: Keine weiteren Mandate.
Sonstige Angaben: 51 Jahre, Aktionär der DaimlerChrysler AG

Wegen eines Auslandstermins kann ich nicht persönlich auf der HV anwesend sein.
Im Fall einer Wahl nehme ich die Wahl an.

Begründung für die Kandidatur:

Der Aufsichtsrat soll die AG kontrollieren zum Wohl der AG und der Aktionäre. Er soll unabhängig und nicht irgendwelchen Partikularinteressen verpflichtet sein. Die von der Verwaltung vorgeschlagenen Aufsichtsratskandidaten weisen einen Altersdurchschnitt von 65 Jahren auf. Die Bewerber Owens, Walter und Wössner weisen bereits zahlreiche andere Mandate vor. Das Aktiengesetz schreibt nicht umsonst vor, dass ein Aufsichtsrat nicht mehr als 10 Punkte bei der Bewertung seiner Mandate zusammen bekommen darf, um eine sachgerechte Arbeit zu gewährleisten und mögliche Interessenkonflikte zu vermeiden.“

* * *

Bernd Becker, Taunusstrasse 32, 61239 Ober-Mörlen

Zu Punkt 7 der Tagesordnung:

Antrag G

„Der Wahlvorschlag zum Aufsichtsrat Nr. 8 – Bernhard Walter – ist zu streichen!
Stattdessen schlage ich vor, folgenden Anteilseigner-Vertreter für die Amtszeit bis
2008 zu wählen:

Bernd Becker

Bankfilialleiter i.R. – Seit 1989 „ehrenamtl. Richter“ und „Schiedsperson“

Inhaber des „Ehrenbriefes des Landes Hessen“, keine weiteren

Aufsichtsratsmandate.

Begründung:

Herr Walter übt z. Zt. 9 (neun !) Aufsichtsrats-Mandate aus! Hierbei sind
Interessenkonflikte nicht auszuschließen und es ist außerdem sehr
problematisch, alle 9 Mandate mit 100 % - Leistung gewissenhaft zu bewältigen.
Herr Becker kommt auch aus Hessen und ebenfalls aus der Banken-Branche; aber
Herr Becker – ist im Gegensatz zu H. Walter unverbraucht – ohne
Interessenkonflikte – und auch mit entspr. Erfahrung. Im übrigen sollte auch ein
Klein-Aktionär seine Chance bekommen!“

Zu Punkt 8 der Tagesordnung:

Antrag H

„Ich schlage vor, zu beschließen:

- a) 1. Der Absatz „Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrates usw. ein Sitzungsentgelt von EURO 1.100,– wird ersatzlos gestrichen!

Begründung:

Die vorgeschlagene feste und variable Vergütung ist absolut ausreichend! Der AR sollte bei der aktuellen wirtschaftlichen Lage ebenfalls ein „Spar-Signal“ setzen!“

Hans-Jürgen Simbal, Karl-Finkelnburgstr. 19, 53173 Bonn

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

„Der Vorstand der DaimlerChrysler AG wird nicht entlastet

Begründung:

„Der Geschäftsbericht stellt die verfehlte Expansionspolitik als "Global Player" in Eindeutigerweise dar. Alle Beteiligungen zeichnen sich durch ihre negativen Ergebnisse aus. Das Erreichen des "Break Even" ist nicht erkennbar.

Unter der Wachstumsperspektive will der Vorstand hinsichtlich bei der Produktqualität und Effizienz lediglich zu den Wettbewerbern aufschließen. Beim Einkommen wird schon heute der Vergleich zu den Weltbesten zu Grunde gelegt. Es stellt sich die Frage, ob ein leistungsgerechtes Einkommen nur für die "Produktiv Tätigen" als Maßstab herangezogen wird.

Auch der Vorstand sollte die Regeln der Effektivität beachten und nicht nur die wirtschaftliche Effizienz im Auge haben.

Zu Corporate Governance bei DaimlerChrysler:

Die Nicht-Veröffentlichung und die vom Vorstand in den Medien vorgebrachten Argumente hinsichtlich der Einzelvergütungen (pro Vorstandsmitglied) sind nicht nachvollziehbar. Wer Vertrauen erwartet, sollte auch Vertrauen schaffen. Bei Anerkennung der Leistung, sofern diese nachgewiesen wird, gibt es weniger Neider in dieser Gesellschaft, als angenommen.

Stock Options und Vergütungen sollten nur bei jährlich vorliegender positiver Geschäftsentwicklung und steigenden Aktienkursen gewährt werden, um den Anschein von Selbstbedienung zu vermeiden. Die derzeitige Form ist abzulehnen!

D&O-Versicherung

Der Selbstbehalt für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sollte eindeutig festgelegt werden, z.B. %-X vom Gesamteinkommen in allen beschriebenen Fällen. Die derzeitige Form ist abzulehnen.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

„Der Aufsichtsrat wird nicht entlastet

Begründung:

Diese ist im o. g. Pkt enthalten.“

Zu Punkt 7 der Tagesordnung:

„Die Wahl ist abzulehnen.

Begründung:

Bei der Wahrnehmung von bis zu zwölf Ämtern ist eine 100% Leistung im Sinne des Unternehmens und der Aktionäre nicht erfüllbar.“

Zu Punkt 8 der Tagesordnung:

„Die Änderung der Vergütung ist abzulehnen.

Begründung:

Diese ist in den o.g. Pkt. enthalten.“

Dietrich-E. Kutz, Gymnasiumstr. 10, 88400 Biberach

Zu den Punkten 3 und 4 der Tagesordnung:

„Anträge, Vorstand (Top 3) und Aufsichtsrat (Top 4) die Entlastung zu verweigern“.

Zu Punkt 6 der Tagesordnung:

Antrag I

„Antrag, der Beschlussfassung über die Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien zur Bedienung des Aktienoptionsplans 2000 (Top 6), wg. Erfolglosigkeit dieses Aktienoptionsplans und wg. Zielverfehlung, nicht zu zustimmen.“

Zu Punkt 7 der Tagesordnung:

„Antrag, Wahl zum Aufsichtsrat (Top 7), den Wahlvorschlägen, wg. fehlendem Background, die Zustimmung nicht zu erteilen. Antrag, die Wahl zum Aufsichtsrat (Top 7), um sich eingehender mit der Intension der einzelnen Kandidaten befassen und um diese besser beurteilen zu können sowie evtl. Kandidaten aus

der Gruppe der Freien Aktionäre platzieren zu können, in Einzelabstimmung vorzunehmen.“

Zu Punkt 8 der Tagesordnung:

„Antrag, Beschlussfassung über die Änderung der Vergütung (Top 8), wg. hemmungsloser Maßlosigkeit, die Zustimmung zu verweigern.“

Begründung zu den Punkten 3, 4, 7 und 8 der Tagesordnung:

„Der erreichte Shareholder Value ist mangelhaft - also nicht entlastungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat sind den Perspektiven und Visionen wieder nicht gerecht geworden. Die Diskrepanz zwischen Potential und Performance ist nicht beseitigt. Anspruch und Wirklichkeit klaffen noch immer sehr weit auseinander. Für die 300 Mio. US\$ extra Zahlung an die Chrysler-Aktionäre fehlt die Begründung. Wo bleibt der Ausgleich für die Daimler-Aktionäre? Wie hoch ist die zu leistende Lkw-Maut (Fa. Toll Collect) Versagensentschädigung? Die jährlich wiederholte banale Aussage, wir können nicht zufrieden sein, zeugt nicht von der hier erforderlichen Fähigkeit zur Bewältigung der anstehenden Aufgaben. Wer sind die personifizierten Fragezeichen im Management? Vielleicht ist auch ein Sesselrücken angezeigt, um wieder auf die Erfolgsspur zu kommen. Die Aktienoptionspläne sind wg. erwiesener Erfolgs- und Wirkungslosigkeit, s. aktuellen Aktienkurs, und wg. Selbstbedienung nicht sinnvoll und moralisch fragwürdig. Sie haben ihr Ziel verfehlt und sollten nicht zum Selbstläufer werden. Es sind bisher schon zu viele Aktien an das Management im Rahmen des Aktienoptionsplans ausgegeben, eine Verwässerung der Aktien ist schon vorhanden und der Schutz / die Intension der Aktionäre lange genug nicht beachtet worden. Unter diesen Vorzeichen sollte der Aktienoptionsplan nicht fortgesetzt werden. Dies ist vom Vorstand erkannt und in 07/2003 (M. Gentz, CFO) öffentlich gemacht worden, mit der Maßgabe bis zum Herbst das Thema zu bearbeiten und Lösungsvorschläge vorzustellen. Warum ist dies nicht geschehen und warum ist dies nicht ein Top auf dieser Hauptversammlung? Die beanstandeten AR- Vorschläge haben keinen Performance-Nachweis und das Vertrauen (Herr Hilmar Kopper) ist nicht gegeben. Ihr Nutzen für die Gesellschaft ist nicht dargestellt und begründet. Somit ist ihr Verbleiben/ihr Eintritt in den Aufsichtsrat nicht sakrosankt. Auch fehlt ein Vertreter des Freefloats und es fehlen qualifiziert vorgestellte Alternativen zu den Wahlvorschlägen. Den moralisch fragwürdigen und nicht zeitgemäßen hohen AR-Vergütungen sollen weitere nicht transparente und nicht nachvollziehbare Komponenten hinzugefügt werden. Diese Forderungen sind bei der schlechten Unternehmenssituation und dem miserablen Aktienkurs nicht glaubhaft zu vermitteln. Wo bleiben die anzulegenden ethischen Maßstäbe für die Managementvergütung? Der sich hier ausufernde Egoismus sollte nicht auf die Spitze getrieben werden. Mein eindringlicher Appell an alle Aktionäre, die langfristigen Auswirkungen dieser Selbstbegünstigung und dieser Vorhaben zu erkennen und die überhebliche Selbstinszenierung und Selbstgefälligkeit zu beenden. Bitte stimmen sie für die Gegenanträge.“

Hans-Jürgen Schmidt, Primelweg 7, 12357 Berlin

Zu Punkt 7 der Tagesordnung

Antrag J

„Es sind nur solche Mitglieder in den Aufsichtsrat zu wählen, die am Tage der ordentlichen Hauptversammlung das 65. Lebensjahr nicht vollendet haben.“

Begründung:

Von Seiten der Industrie ist man seit Jahren der Meinung, dass Mitarbeiter ab 50 Jahren nicht mehr leistungsfähig sind, und sie deshalb immer früher in die Altersteilzeit schickt. Es kann nicht sein, dass 68 bis 75jährige in das Kontrollgremium zu wählen sind.“

Jonas Pendzialek, Stiftungsstraße 7, 30880 Laatzen

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

„Die Auszahlung einer Dividende von 1,50€ wird abgelehnt.“

Begründung:

Die Auszahlung des Gewinns stellt nur eine Kumulation und Zentralisation von Kapital da. Davon profitieren jedoch nur Großaktionäre. Werk tätige Kleinaktionäre erhöhen nur scheinbar ihr Vermögen. Außerdem liegt ein Interessenkonflikt des Vorstands und des Aufsichtsrats vor, da deren Mitglieder selbst Anteile halten.“

Zu den Punkten 3 und 4 der Tagesordnung

„Die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat wird abgelehnt“

Begründung:

Daimler-Chrysler hat als größter deutscher Konzern sowohl national als auch international eine große Verantwortung. Dieser ist er im vergangenen Jahr nicht gerecht geworden. Beispiele im Einzelnen:

- Daimler-Chrysler macht sich der Ausbeutung von Erwerbstätigen schuldig. Ein Gewinn von 1,5 Mrd. € zeigt überdeutlich die Produktion von Mehrwert und damit die Ausbeutung der Erwerbstätigen im Konzern.

- Daimler-Chrysler macht sich der Entfremdung der eigenen Erwerbstätigen schuldig. Die Arbeit stellt nicht mehr die Selbstverwirklichung des Menschen durch Arbeit da, sondern dient nur noch zur Selbsterhaltung.
- Daimler-Chrysler macht sich der Zerstörung der Welt schuldig. Dadurch, dass Daimler-Chrysler bestimmte umweltschonenden Innovationen nicht einsetzt (z.B. Rußfilter) oder deren Erforschung nicht genügend vorantreibt (Alternativer Antrieb).
- Daimler-Chrysler macht sich am Mord und körperlichen Leid unschuldiger Menschen schuldig. Statt die Beteiligung an der Rüstungsindustrie vollständig zurückzufahren, wird diese sogar noch ausgebaut.
- Daimler-Chrysler verweigert die Einführung der LKW-Maut mit Hilfe der Tochter Toll-Collect. Dadurch, dass ein technisch mögliches System nicht umgesetzt wurde, ist ein immenser wirtschaftlicher und politischer Schaden entstanden, den jeder Verkehrsteilnehmer spüren wird. Die Verweigerung anständiger Entschädigungszahlungen, trotz Bilanzgewinns, zeigt das kriminelle Verhalten des Konzerns.
- Die genannten Punkte belegen, dass sich der Vorstand, wenn auch scheinbar nicht juristisch, aber zumindest moralisch strafbar gemacht hat. Jeder Mensch mit Verstand und/oder Herz wird die Entlastung verweigern. Die genannten Punkte belegen, dass der Aufsichtsrat seine Kontrollfunktion nicht wahrgenommen hat. Jeder Mensch mit Verstand und/oder Herz wird die Entlastung verweigern.“

Zu Punkt 7 der Tagesordnung

Antrag K

„Ich, Jonas Pendzialek, 19, Abiturient, keine Aufsichtsratsmandate, kandidiere hiermit für den Aufsichtsrat.“

Begründung:

Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe den Vorstand zu kontrollieren. Da jedoch die Aufsichtsräte und Vorstände aller großen Konzerne aus nur einem kleinen Zirkel von Führungskräften besteht, ist eine wirkliche Kontrolle nicht möglich. Besonders Eindrucksvoll zeigt dies der aktuelle Mannesmann-Prozess in Düsseldorf.

Zukünftige Aufsichtsratsmitglieder sollten darum kein weiteres Vorstands- oder Aufsichtsratsmandat führen.

Da ich weder über ein Vorstands- noch ein Aufsichtsratsmandat verfüge, erfülle ich die Bedingung. Ich fühle mich mehr als imstande der von der Hauptversammlung aufgelegte Kontrollpflicht zu erfüllen; im Gegensatz zu den sonstigen Kandidaten. Eine Katastrophe wie die „Toll-Collect-Affäre“ wäre bei meiner Mitgliedschaft evtl. verhindert worden.“

Michael Grünheit, Pfarrlandstraße 19, 14165 Berlin

Zu Punkt 7 der Tagesordnung:

Antrag L

„ Es wird beantragt, in der Hauptversammlung vom 7.4.2004, Herrn Michael Grünheit (geb. 22.05.1967). Pfarrlandstraße 19, 14165 Berlin, als Mitglied in den Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG zu wählen. Herr Michael Grünheit ist als Gesellschafter-Geschäftsführer der Unternehmensgruppe TREUHAND, Grünheit Treuhand Wirtschaftsberatungsgesellschaft mbh und als Vorstandsvorsitzender des LBC Lohnsteuer-Beratungs-Centrum e. V. tätig. Weitere Mandate bestehen nicht.“

SDK Schutzgemeinschaft der Kleinaktionäre e.V., Karlsplatz 3, 80335 München

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

„Der Vorstand wird nicht entlastet

Begründung:

Das Projekt der Welt-AG muss auch im sechsten Jahr seiner Umsetzung als gescheitert gelten. Rund 40 Mrd. Euro Kapitalvernichtung und wenig rosige Aussichten für die einzelnen Sparten: Verantwortlich hierfür ist der Vorstand unter Jürgen Schrempp. Chrysler erweist sich 2003 nach einem Hoffnungsschimmer im Jahr davor erneut als totes Kapital und tendenziell als Milliardengrab. Grund zu größter Sorge ist auch die beginnende Demontage des Rufes von Mercedes in Sachen Qualität, eine Folge des Kostendrucks aufgrund der überbelastenden Quersubventionierungen innerhalb des Konzerns. Und Mitsubishi droht, der Chrysler-Sparte ihren Rang als Albtraum der Aktionäre abzulaufen. Der erfreuliche Turnaround der Nutzfahrzeugsparte kann diese Entwicklungen nicht überstrahlen. Hinzu kommt noch, dass der Vorstand es bei Toll Collect fertiggebracht hat, die DaimlerChrysler AG deutschland-, europa- und weltweit zur Lachnummer zu degradieren. Ob hier eine Schadensbegrenzung gelingen kann, ist noch offen. Die Aktienkursentwicklung bleibt weiter hinter der von Konkurrenten und auch hinter der hypothetischen Kursentwicklung der Daimler-Benz AG zurück.“

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

„Der Aufsichtsrat wird nicht entlastet

Begründung:

Der Aufsichtsrat hat der schlechten Performance des Vorstandes tatenlos zugehört und Hoffnungen der Aktionäre zunichte gemacht, indem er die

Vertragsverlängerung des glücklosen Jürgen Schrempp ankündigte und den Rest des Vorstandes auf die Machtinteressen des Vorstandsvorsitzenden zuschnitt. Außerdem hat er auch für das vergangene Jahr ohne Ansehen der Lage des Unternehmens Aktienoptionen zu unverdient günstigen Referenzkursen an das Top-Management ausgegeben und so das Vermögen der Aktionäre verschleudert.“

Zu Punkt 8 der Tagesordnung:

„Es wird beantragt, die vorgeschlagene Neuregelung der Vergütung des Aufsichtsrates abzulehnen.

Begründung:

Die Einführung von variablen Vergütungsbestandteilen beim Aufsichtsrat führt zu einem Gleichlauf der materiellen Interessen von Vorstand und Aufsichtsrat und untergräbt so die vom Aktiengesetz gewollte und höchst sinnvolle Aufgabenverteilung in der Geschäftsführung und eher langfristig ausgerichtete Kontrolle. Sie ist daher abzulehnen.“

Prof. Peter Salvers, Im Walde 11, 14532 Kleinmachnow

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

„1. Hiermit beantrage ich, den Vorstand für das Geschäftsjahr 2003 nicht zu entlasten.

Begründung:

- Der Vorstandsvorsitzende, Herr Schrempp, versprach anlässlich der Fusion mit Chrysler, für die Steigerung des Aktienkurses zu sorgen. Damals lag der Kurs bei € 70,-, am 31.12.2003 betrug er nur noch etwas mehr als die Hälfte. Das Ziel wurde damit nicht nur klar verfehlt, sondern offenbar in sein Gegenteil verkehrt.
- Der Kursanstieg der Aktien der DaimlerChrysler AG vom 31.12.2002 bis zum 31.12.2003 betrug 26,1 %. Damit blieb er unter der durchschnittlichen Performance des DAX von 37 %. In der Rangfolge belegte DaimlerChrysler lediglich den 18. Platz, hinter BMW und VW mit einem Kursanstieg von jeweils 27,1 %. (Vgl. Der Tagesspiegel, 31.12.2003, S. 20)
- Während der Global Titans Auto-Index zwischen dem 26.10.1998 um gut 5 % gestiegen ist, verlor die Aktie von DaimlerChrysler im selben Zeitraum über 40 %. (Vgl. Der Spiegel, Nr. 7/2004, S. 73). Auch hier zeigt sich das schlechte Management des Vorstandes und das deutliche Verfehlen der selbst gesteckten Ziele.
- Aufgrund unbedachter Äußerungen von Herrn Schrempp (Acquisition statt Merger) wurde die DaimlerChrysler AG von ehemaligen Chrysler-Aktionären

verklagt. Meines Wissens wurde mit diesen ein Vergleich geschlossen, der die Firma rund 230 Mio. US\$ gekostet hat.

- Wegen desselben Fehlers läuft noch ein Prozess mit dem Großaktionär Kirk Kerkorian. Er hat die DaimlerChrysler AG auf eine Schadensersatzsumme von 1,2 Mrd. US\$ verklagt. Selbst wenn auch hier ein Vergleich geschlossen werden sollte, dürfte auf die DaimlerChrysler AG ein Mehrfaches des o.g. Betrages zukommen.
- Die Marke Mercedes leidet laut einer Untersuchung des ADAC unter einem Image-Schwund. Dies kann den Unternehmenswert negativ beeinflussen.
- Die Fahrzeuge von Mercedes leiden ferner unter Qualitätsmängeln. Eine Untersuchung des ADAC zeigt dies zum Beispiel. Im Ranking der Marken liegt Mercedes hier nur noch auf dem 30. Platz, weit hinter japanischen und anderen Modellen, die zum größten Teil erheblich weniger kosten. Auch darunter kann der Wert des Unternehmens mittelfristig weiter leiden. Aber auch die Rückrufaktion von Modellen der E-Klasse der Baureihe 2001 (?) wegen erheblicher Rostmängel bestätigt dies.
- Aufgrund einer verfehlten Modellpolitik und zu spät eingeleiteter Maßnahmen zur Entwicklung neuer, zeitgemäßer Modelle gingen die Absatzzahlen der Chrysler Group in 2003 gegenüber 2002 um rund 5,2 % zurück, der Marktanteil sank auf unter 13 %. Gleichzeitig schrieb der Bereich weiterhin rote Zahlen.
- Selbst der Absatz in der Mercedes Car Group sank um 1,4 %.
- Der Gesamtabsatz von DaimlerChrysler sank in 2003 um rund 150.000 Fahrzeuge oder rund 4,0 %. Dem Konkurrenten BMW ist es dagegen im selben Zeitraum gelungen, den Absatz um 4,3 % zu steigern.
- Mit Mitsubishi wurde ein Unternehmen erworben, das mit einem Verlust von rund 620 Mio. € allein in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2003/ 2004. Ebenfalls tieferrote Zahlen schreibt. Offenbar hat der Vorstand mit dieser Acquisition ebenfalls keinen guten Griff getan. Zumindest muss man annehmen, dass der Kaufpreis hier viel zu hoch war.
- Ob die indirekte Beteiligung bei Hyundai positive Effekte zeigen wird, muss zum gegenwärtigen Zeitpunkt ebenfalls bezweifelt werden.
- Der Einstieg in den chinesischen Markt mit einer eigenen Produktionsstätte ist viel zu spät erfolgt. VW und BMW haben die sich bietenden Chancen viel früher erkannt und können deshalb bereits auf erhebliche Erfolge verweisen. Zudem wurde eine Kooperation mit einem chinesischen Partner eingegangen, die zu erheblicher Verstimmung bei Hyundai geführt hat.
- An der missglückten Einführung von Toll Collect ist DaimlerChrysler über Debis ebenfalls beteiligt. Neben entgangenen Einnahmen und voraussichtlichen Schadenersatzleistungen ist hierdurch vor allem ein noch unabsehbarer Imageschaden entstanden. Auch dafür ist der Vorstand (mit-)verantwortlich.
- Das Transparenzgebot wird nicht eingehalten. So fordert der Vorstand für sich zwar eine an internationale Standards orientierte Entlohnung (gemeint ist natürlich das US-Gehaltsniveau), verweigert jedoch die Offenlegung der individuellen Bezüge und verlagert Pensionsverpflichtungen für Führungskräfte in eine extra gegründete Kapitalanlagegesellschaft, wo sie nicht mehr einsehbar sind.

Trotz dieser Fülle von Fehlleistungen besitzt der Vorstand laut einer Untersuchung der Deutschen Schutzgemeinschaft für Wertpapierbesitz die Chuzpe, sich am besten von allen Managern der DAX-Unternehmen bezahlen zu lassen – und das er sich, obwohl er sich laut „Der Spiegel“ bereits im vorletzten Jahr eine Gehaltserhöhung von 130 % genehmigen ließ. Mit dem Grundsatz einer leistungsorientierten Entlohnung ist dies nicht zu vereinbaren.

Darüber hinaus zeugt diese Selbstbedienungsmentalität in einer Zeit, in der (fast) allen Teilen der Bevölkerung – von den Arbeitern über die Beamten bis zu den Rentnern und Sozialhilfeempfängern – unvermeidliche Einschnitte in den Lebensstandard abverlangt werden, von einer fehlenden Sensibilität, die unerträglich ist. Der Kandidat für das Amt des Bundespräsidenten, Horst Köhler, stellte in einem Interview mit der Zeit vom 18.3.2004 (S. 9) fest: „Manche Führungsperson (in der Wirtschaft) hat die Bodenhaftung verloren.“ Der ehemalige Bundeskanzler Helmut Schmidt stimmte der Feststellung im selben Interview zu. Dem kann ich mich nur ausdrücklich anschließen.

Die Tatsache, dass Herr Schrempp von einem Wirtschaftsmagazin zum schlechtesten Manager des Jahres gewählt hat, zeigt, dass meine Beurteilung seiner Leistung von vielen Fachleuten geteilt wird.

2. Hilfsweise beantrage ich, den Vorstandsvorsitzenden, Herrn Schrempp, für das Geschäftsjahr 2003 nicht zu entlasten.

Begründung wie unter 1.“

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

„Hiermit beantrage ich, den Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2003 nicht zu entlasten.

Begründung:

Der Aufsichtsrat ist seinen Pflichten nicht im ausreichenden Maße nachgekommen, den oben aufgezeigten Fehlentwicklungen entgegenzuwirken. Der Aufsichtsrat hat das unangemessen hohe Gehalt des Vorstandes genehmigt, und ist damit der Verpflichtung, sorgsam mit dem Kapital der Eigentümer umzugehen, nicht nachgekommen.

Der Aufsichtsrat hat den Vertrag mit Herrn Schrempp trotz der o.g. Versäumnisse bis zum Jahr 2008 verlängert.“

Sascha Jaskulla, Klosterkamp 31, 21337 Lüneburg

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

„Der Vorstand wird nicht entlastet.

1. Begründung:

Der Vorstandsvorsitzender hat 2001 (Brief des Vorstandsvorsitzenden) seinen Kunden versprochen, das Beste aus Innovation, Sicherheit und Qualität. Es ist fraglich ob Daimler-Chrysler noch die Beste Qualität liefert. Als Beispiel seien hier einmal kurz genannt die E-Klasse mit Elektronikproblemen, die V-Klasse mit Korrosionsproblemen desweiteren weist der jährliche Mängelreport des ADAC die Produkte des Konzern sehr weit oben auf.

Anstatt auf Qualität zusetzen, setzt der Vorstand auf immer mehr Kostensparnisse und schadet somit der Marke Daimler-Chrysler.

2. Begründung

Seit Jahren müssen die Marken Mercedes-Benz und smart die Verluste von Chrysler und Mitsubishi ausgleichen, und es somit zu einer Gewinnschmälerung kommt.

3. Begründung

Desweiteren sehe ich den Verkauf von MTU als Fehlentscheidung des Vorstandes aus zwei Gründen:

1. MTU hat in den letzten Jahren den erfolgreich zum Gewinn des Konzern beigetragen. Und damit die Verluste aus anderen Bereichen geholfen aus zugleichen.
2. Durch den Verkauf von MTU gehen Innovationen und know-how verloren, z.B. Brennstoffzellenentwicklungen die nachher wieder teuer eingekauft werden müssen.

4. Begründung

Der Vorstand ist nicht zu entlasten, da er sich maßgeblich überschätzt hat mit dem Projekt "Toll Collect". Dabei, war es jedem, der ein wenig von Technik versteht, zu sehen, dass es nicht in dieser kurzen Zeit zu schaffen ist. Dafür ist der Vorstand verantwortlich zu machen, da er das Image von Daimler-Chrysler beschädigt hat. Desweiteren sind wahrscheinlich noch weitere Kosten daraus zu erwarten, die zu Kosten der Aktionäre gehen.“

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

„Der Aufsichtsrat ist nicht zu entlasten.

Begründung:

Da der Aufsichtsrat vorbehaltlos allen Vorschläge des Vorstandes nachkommt, und nicht kritisch die Entscheidungen hinterfragt die der Vorstand fällt.“

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

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