

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

### **Zu Punkt 2 der Tagesordnung**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, dass nicht wie geplant 0,90 € Dividende je Aktie ausgeschüttet wird. Stattdessen ist der Bilanzgewinn des Geschäftsjahrs 2019 in Höhe von 962.853.702,30 € als Rückstellung zu verwenden für:

- a) den Ausgleich von Risiken aus der Corona-Pandemie
- b) die Umstellung der aktuellen Produkte weg vom Verbrennungsmotor und hin zu batterieelektrischen Antrieben.
- c) notwendige Konversionsmaßnahmen zum Umbau des Konzerns vom Produzenten von Fahrzeugen für den motorisierten Individualverkehr zum Produzenten von Fahrzeugen für öffentliche Verkehre.

### **Begründung:**

In der gegenwärtigen durch Covid-19 geprägten Krisensituation wäre es fahrlässig, angesichts des Absatzrückgangs und der sich abzeichnenden Rezession Gewinne auszuschütten. Die Gewinne aus 2019 müssen dafür genutzt werden, die Arbeitsplätze im Unternehmen durch die Umstellung der Produktion auf alternative Produkte zu sichern.

Angesichts der sich abzeichnenden Klimakatastrophe und des daraus entstandenen gesellschaftlichen Drucks auf den Verkehrsbereich als großen CO<sub>2</sub>-Emittenten wird sich der Markt für Autos im Zuge der anstehenden Verkehrswende nachhaltig verändern. Die Produktion von Fahrzeugen für den motorisierten Individualverkehr wird an Bedeutung verlieren, bei gleichzeitiger Zunahme der internationalen Konkurrenz. Gleichzeitig wird die Nachfrage nach Schienenfahrzeugen und Elektrobussen für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr steigen. Der Vorstand hat es bisher unterlassen, die strategischen Weichen für eine angemessene Reaktion auf diese Entwicklungen zu stellen. Es ist dringend notwendig, Finanzmittel für den anstehenden Umbau des Konzerns im Zusammenhang mit der Verkehrswende bereit zu stellen. Es wäre zudem fahrlässig, in der gegenwärtigen Krisensituation angesichts des enormen Absatzrückgangs und der sich abzeichnenden tiefen Rezession Gewinne auszuschütten. Die Gewinne müssen dafür genutzt werden, die Arbeitsplätze im Unternehmen durch die Umstellung der Produktion auf alternative Produkte zu sichern, wie dies beispielsweise Attac Deutschland im Rahmen seiner Kampagne für eine Verkehrswende fordert.

### **Der Motorisierte Individualverkehr heizt das Klima auf**

Der Verkehr ist mit 17,8 Prozent der zweitgrößte Emittent von Treibhausgasen in Deutschland und der Straßenverkehr trägt mit 38 Prozent wesentlich zum Ausstoß von Stickoxiden bei. Während in anderen Branchen die Emissionswerte in den letzten Jahren gesunken sind, sind die verkehrsbedingten Emissionen seit 2013 jährlich um 2 Prozent gewachsen. Die in den letzten Jahren erzielte Verbesserung in der Motortechnik wird durch die Zunahme an Gewicht bei den Fahrzeugen überkompensiert. Wenn es nicht zu einer drastischen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich kommt, ist die Klimakatastrophe nicht mehr aufzuhalten. Bei der notwendigen Umstellung der Produktion

sollte daher zuerst auf die Produktion der besonders schweren und besonders klimaschädlichen SUVs und Luxuslimousinen der Oberklasse verzichtet werden.

### **Individuelle Elektromobilität ist keine Lösung**

Elektroautos sind keine nachhaltige Alternative zu Autos mit Verbrennungsmotor. Ihre Produktion verbraucht ein Vielfaches an knappen Metallen wie Kupfer, Nickel und Lithium sowie seltenen Erden – und verursacht ebenfalls hohe CO<sup>2</sup>-Emissionen. Nur wenn E-Autos viele Jahre genutzt und komplett mit grünem Strom betrieben werden, ist ihre CO<sup>2</sup>-Bilanz wirklich besser als die von »Verbrennern«. Doch auch die Verstromung von erneuerbaren Energien belastet Klima und Umwelt – beispielsweise durch den Material- und Flächenverbrauch ihrer Produktionsanlagen. Der knappe Strom aus erneuerbaren Energien wird für andere, dringendere gesellschaftliche Zwecke benötigt. Elektroautos sparen weder genügend Ressourcen ein, noch entlasten sie die mit Autos überfüllten Städte.

### **Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs**

Für eine nachhaltige Verkehrswende ist der massive Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs unumgänglich. Diese Erkenntnis macht sich nach und nach in Gesellschaft und Politik breit. Dadurch wird mittelfristig die Nachfrage nach Schienenfahrzeugen und Elektrobussen steigen. Auf diese Entwicklung muss sich Daimler einstellen, um die zu erwartenden Einbrüche im Bereich der Fahrzeuge für den Individualverkehr durch den Bau von Fahrzeugen für öffentliche Verkehre zu kompensieren. Dazu muss zügig ein Konversionsprojekt aufgelegt werden, um die Produktionskapazitäten den Anforderungen des Klima- und Ressourcenschutzes sowie den gesellschaftlichen Entwicklungen anzupassen. Dieses Projekt soll über die Rückstellungen finanziert werden.