

Medienauswertung der Kritischen AktionärInnen Daimler zur Hauptversammlung der Daimler AG am 08.04.2009

=====

Frankfurter Rundschau 09.04.2009

"Überraschung: Nicht nur Aktivisten wie der Freiburger "kritische Aktionär" Jürgen Grässlin werfen dem auch in der Rüstungsindustrie engagierten Konzern ethisches Versagen vor, auch die profitorientierten Fondsgesellschaften klagen moralische und soziale Positionen ein. Logisch - wenn auch reiche Menschen für Umweltschutz eintreten und Waffenproduktion oder nach oben offene Boni ablehnen, wäre die entgegengesetzte Haltung langfristig unrentabel." (Eva Behrendt, FR vom 09. April 2009)

Deutschlandradio 8.04.2009

"Die großen Stars dieses Tages sind eindeutig die kritischen AktionärInnen mit ihrem Protagonisten Jürgen Grässlin. Er prangert unverblümt und angriffslustig die Rüstungsverwicklungen der Daimler AG an."

Stuttgarter Nachrichten 09.04.2009

Die Kritischen Aktionäre - direkt am Eingang platziert - müssen, weil sie Daimler als Produzent von Kriegswaffen brandmarken wollen, von verschiedenen Aktionären Widerspruch anhören. Einer der seit vielen Jahren bei den Hauptversammlungen des Autobauers dabei ist, meinte nur: "Ihr erzählt jedes Jahr den gleichen Mist."

Süddeutsche.de 8.04.2009

Für Sicherheit und optische Reinheit wird umfassend gesorgt.
Ein Wächter mit Knopf im Ohr bittet im Foyer einen Jungaktionär, doch sein T-Shirt auszuziehen, das dieser darauf hin artig mit seiner Jacke zudeckt. Auf dem Shirt: Dieter Zetsches Konterfei unter der Frage: "Kennen Sie Deutschlands größten Waffenhändler?"
Eine Anspielung auf die 22 Prozent Anteile, die Daimler immer noch am Luft- und Raumfahrtkonzern EADS hält. Zetsche indessen verliert kein Wort über Waffen, dafür umso mehr über Autos.

Tageszeitung junge Welt, 08.04.2009 / Schwerpunkt / Seite 3

»Beschäftigte sollen Mißmanagement ausbaden«

Kritische Daimler-Aktionäre fordern deutliche Senkung der Vorstandsgehälter.

Gespräch mit Beate Winkler-Pedernera (von Ralf Wurzbacher)

Beate Winkler-Pedernera (BWP) ist Sprecherin für Beschäftigungspolitik bei den Kritischen AktionärInnen Daimler (KDA)

Auch diesmal wollen die Kritischen Aktionäre zur Daimler-Hauptversammlung in Berlin mit einer Reihe spektakulärer Gegenanträge für Aufsehen sorgen. Stehen Ihre Chancen dazu im Zeichen der Finanz- und Wirtschaftskrise besser als sonst?

BWP: Davon gehe ich aus. Insbesondere unsere Forderung nach einer substantiellen Reduzierung der Vorstandgehälter wird sicherlich eine breitere Basis finden als vergleichbare Anträge in den Vorjahren.

Wieviel Verzicht sollen die Konzernoberen üben?

BWP: Bisher kassieren die führenden Manager zwischen fünf und zehn Millionen Euro. Wir verlangen eine Begrenzung der Vorstandsgehälter auf höchstens 500000 Euro jährlich. Das wäre ein Signal an die Arbeitnehmer, daß die Krise nicht einseitig auf ihrem Rücken ausgetragen wird. Die Chefetage will ein massives Sparprogramm auflegen im Umfang von zwei Milliarden Euro: Dieses umfaßt Lohnverzicht, die Kürzung des Kurzarbeiterzuschusses, die Streichung von Urlaubs- und Weihnachtgeldern und viele Zumutungen mehr. Wir meinen, daß auch die Konzernspitzen einen spürbaren Beitrag zur Bewältigung der Krise leisten müssen.

Könnte man damit bei den Aktionären auf offene Ohren stoßen?

BWP: Bei vielen der in Berlin anwesenden Kleinaktionäre ganz bestimmt. Leider hat bei Daimler das Großkapital das Sagen, und die entscheidenden Absprachen werden im Vorfeld und außerhalb der Hauptversammlung getroffen. Das heißt aber nicht, daß unser Tun wirkungslos wäre. Unser Erfolg bemißt sich nicht daran, ob ein Antrag angenommen wird oder nicht. Wichtig ist es, ein Umdenken anzustoßen. Keines unserer Anliegen wurde je auf Anhieb umgesetzt, sondern dann, wenn nach Jahren der Diskussion die Zeit reif dazu war.

Was haben Sie dem Zwei-Milliarden-Kürzungsprogramm der Konzernspitze noch entgegenzusetzen?

BWP: Da wäre einmal der Ausstieg von Mercedes aus der Formel 1, womit sich eine halbe Milliarde Euro einsparen ließe. Man sollte es Honda gleichtun und einen Schlußstrich ziehen unter ein Engagement, das ohnehin nicht mehr vermittelbar ist in Zeiten des Wandels hin zu weniger energieverschlingenden und klimafreundlicheren Fahrzeugtypen. Außerdem fordern wir, daß die Aktionäre auf ihre Dividende verzichten. Auch diese 550 Millionen Euro müßten zur kurzfristigen Liquiditätserhöhung eingesetzt werden.

Wurde Daimler wirklich so kalt von der Krise erwischt, wie die Konzernführer es darstellen?

BWP: Natürlich nicht. Es ist schon lange absehbar, daß die Tendenz hin zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen geht. Spätestens mit der Trennung von Chrysler vor zwei Jahren war klar, daß die Absatzzahlen bei den Benzinfressern massiv einbrechen müssen. Die Zeichen der Zeit wurden einfach nicht erkannt, und das rächt sich in Zeiten der Rezession doppelt. Nur kann es nicht sein, daß jetzt die Beschäftigten das Mißmanagement der Konzernführer allein ausbaden sollen.

Immerhin wirbt Daimler nun mit »Innovationen für nachhaltige Mobilität«. Was beinhaltet dieses Programm?

BWP: Vor dem Hintergrund des Einstiegs von Abu Dhabi als Großaktionär wird über verstärkte Forschung im Bereich von Elektroautos nachgedacht. Das ist zwar begrüßenswert, macht aber nur Sinn in Verbindung mit einer nachhaltigen Energiewende. Um Daimler hat sich dagegen ein Konsortium zusammengefunden, das einseitig auf Kohle- und Atomstrom setzt. Wir schlagen vor, daß jeder Kauf eines Elektro- Mercedes mit dem Angebot gekoppelt wird, zu einem Ökostromlieferanten zu wechseln.

Was erwarten Sie sich noch vom Einstieg des arabischen Emirats?

BWP: Wir sehen das mit Spannung und hoffen sehr, daß damit auch wirklich der nötige Innovationsschub erfolgt. Gespannt sind wir aber auch auf die Argumentation von Vorstandschef Dieter Zetsche, warum man zwei Milliarden Euro bei den Beschäftigten kürzen will, während Abu Dhabi exakt dieselbe Summe an frischem Kapital mitbringt.

Mehr Liquidität könnte auch ein Ausstieg von Daimler bei der europäischen Rüstungsschmiede EADS bringen.

BWP: Die wenigsten wissen, daß Daimler über diese Beteiligung der größte Waffenhändler Deutschlands ist und im großen Stil mit todbringenden Waffen Geschäfte macht. Das ist nicht nur aus humanitären Gründen verwerflich, sondern schadet auch dem Ansehen des Unternehmens.

(AUZUG AUS SÜDDEUTSCHE.DE 8.04.2009 - ZETSCHES KLEINE ENDMUISIK)

Stuttgarter Zeitung 9. April 2009 Die Performancekünstler von Rimini-Protokoll haben gestern die Berliner Daimler-Versammlung in eine Inszenierung verwandelt...Interessanter aber als die Tatsache, dass auch Daimler Investor Relations die Kunst der Inszenierung beherrscht, ist der politische Dialog, den Rimini-Protokoll anstößt. Die Truppe steckt ihre Theaterbesucher in die Rolle eines Aktionärs und ermöglicht einen Perspektivwechsel, der Diskussionen auslöst. Jürgen Grässlin von den Kritischen Aktionären fächert in seinem Nischengespräch detailliert das Rüstungsgeschäft des Konzerns auf. Und dann ist das Drama (laut Rimini-Protokoll) im 4. Akt angelangt, bei der Generalaussprache. Die Diskussion im Foyer schwappt zurück in den Saal, denn Grässlin tritt ans Rednerpult. Als Ergebnis der Gespräche mit den Theaterbesuchern schlägt er eine Schweigeminute für die Opfer von Daimler vor: "Daimler produziert Waffen, Daimler produziert Opfer. Wer dieser Opfer gedenken will, der stehe jetzt auf." Mehr als hundert Aktionäre sind gestern im Berliner Messezentrum diesem Aufruf gefolgt.

Esslinger Zeitung 09.04.09

"Mehrere kritische Aktionäre verlangten den Ausstieg von Daimler beim Luftfahrt- und Rüstungskonzern EADS. Vor dem Kongresszentrum ICC demonstrierten Umweltschützer für sparsame Autos und Gewerkschafter gegen die vom Management angekündigten Einschnitte. Auf die Kritik an den verbrauchsstarken Modellen reagierte Zetsche mit dem Versprechen, den Klimagas-Ausstoß der Flotte deutlich zu senken. Von heute 176 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer soll er bis zum Jahr 2012 auf 140 Gramm sinken. Der Konzernchef kündigte massive Investitionen in Forschung und Entwicklung an.

Wochenzeitung Der Freitag, 07.04.09

„Ein wesentlicher Anteil an der derzeit dramatischen Lage des Konzerns liegt schlicht darin begründet“, heißt es in einem Antrag Kritischer Aktionäre zur Hauptversammlung, „dass Vorstand und Aufsichtsrat über Jahrzehnte versäumt haben, die richtigen Produkte zu entwickeln und am Markt erfolgreich zu positionieren.“

Frankfurter Rundschau 09.04.2009

"Der Verband der kritischen Aktionärinnen und Aktionäre forderte Zetsche gestern bei der Hauptversammlung auf, auch sein Gehalt zu kürzen - auf 500 000 Euro im Jahr."

Frankfurter Rundschau 07.04.2009

Hamilton, das Wunderkind, ein Lügner, und das stolze Team McLaren- Mercedes ist mit Karacho dabei, nach der mit der Rekordstrafe von 100 Millionen Dollar sanktionierten Spionageaffäre von 2007 ein zweites Mal ungebremst gegen die Wand zu fahren. Da passt auch die Meldung, wonach die kritischen Aktionäre von Daimler bei der Hauptversammlung in Berlin auch den Ausstieg aus der kostspieligen Formel 1 fordern, wie die Faust aufs Auge.

taz.de 08.04.2009

Daimler in der Krise
Boni und Dividende werden gekürzt

Die Lage des Autokonzerns ist dramatisch. Vorstand und Aktionäre sollen auch sparen. Kritische Aktionäre wollen die Dividende komplett streichen. VON RANIAH SALLOUM

BERLIN taz Nicht primär die Mitarbeiter von Daimler, sondern Vorstand und Aktionäre sollen die Belastung durch die Krise tragen. Das fordern die Kritischen Aktionäre von Daimler für die heutige Hauptversammlung des Konzerns. Die Vorstandsgehälter sollten auf 500.000 Euro begrenzt werden und die Aktionäre für 2008 keine Dividende erhalten, verlangte Jürgen Grässlin, Sprecher der Kritischen Aktionäre, am Dienstag in Berlin. Hinter dem Verein stehen Kleinaktionäre von Daimler, die sich für Umweltschutz und soziale Gerechtigkeit einsetzen.

Die Geschäfte laufen schlecht bei Daimler. "Die Lage ist außergewöhnlich dramatisch", stimmt Grässlin von den Kritischen Aktionären zu. Aber man dürfe nicht vergessen, dass am schlechten Ergebnis nicht nur die Krise schuld sei. "Hausgemachte Fehlentscheidungen" wie etwa die missglückte Fusion mit Chrysler oder das Versäumnis, frühzeitig in zukunftsträchtige Modelle zu investieren, hätten die Situation verschärft. So sei Mercedes im vergangenen Jahr beim Spritverbrauch von vergleichbaren Konkurrenten abgehängt worden.

Grässlin fordert, die Lasten der Krise auf alle Schultern zu verteilen, und legt ein alternatives Sparprogramm vor. Eine Milliarde Euro könnte Daimler gewinnen durch den Verkauf der Anteile am

Luftfahrt- und Rüstungskonzern EADS. Ein Rückzug aus der Formel 1 brächte eine halbe Milliarde. Mit dem Dividenden-Stopp und den Vorstandsgehälts-Kürzungen wären dies die gewünschten zwei Milliarden.

DeutschlandRadio 08.04.2009 Interview

Daimler hinkt "der Konkurrenz erheblich hinterher"

Kritische Aktionäre üben Kritik am Kurs des Konzerns Alexander Dauensteiner im Gespräch mit Bettina Klein

Alexander Dauensteiner von der Vereinigung der Kritischen Aktionäre bei Daimler hat ein Umdenken des Konzerns gefordert.

Langfriststrategie des Unternehmens müsse es sein, ökologische und spritsparende Fahrzeuge zu entwickeln. Teil des Sparprogramms müssten auch der Vorstand und der Aufsichtsrat sein, nicht nur die Mitarbeiter.

Bettina Klein: Der Stern über der Wüste. Mit dem Einstieg des Emirats Abu Dhabi bei Daimler feierte die Automobilbranche unlängst mal eine aus ihrer Sicht gute Nachricht. Von Börse bis Bundesregierung waren viele begeistert. Hält der neue Großaktionär, was er verspricht? - Das wird ein Thema sein heute bei der Hauptversammlung von Daimler in Berlin. Konzernchef Zetsche wird die Anteilseigner über den Kurs des Unternehmens informieren, das in diesem Jahre mit weniger Umsatz, Absatz und Gewinn rechnet. Die weltweite Krise in der Automobilindustrie geht mitnichten an Daimler vorbei. Ob da die Abwrackprämie hilft? - In Berlin verbunden sind wir jetzt mit Alexander Dauensteiner von der Vereinigung der kritischen Aktionäre bei Daimler. Guten Morgen!

Alexander Dauensteiner: Guten Morgen, Frau Klein.

Klein: Aus gegebenem Anlass zunächst zur Einigung der Koalition gestern Abend: Die Verschrottungsprämie wird also bis Ende des Jahres verlängert, zunächst auch solange das Geld reicht in der Höhe von 2500 Euro. Wie stehen Sie dazu?

Dauensteiner: Die Abwrackprämie ist natürlich ein Instrument, insbesondere getrieben durch die Automobilindustrie, die jetzt den Anbietern der kleinen Autos hilft. Das ist eigentlich auch aus deren Sicht natürlich verständlich, dass man versucht, mit Instrumenten zur Förderung des Absatzes hier zu agieren. Auf der anderen Seite sehen wir das sehr kritisch, denn aus ökologischer Sicht ist es natürlich nicht unbedingt sinnvoll, jedes Auto nach neun Jahren zu verschrotten, sondern das kann ja durchaus auch noch länger fahren, denn das hängt ja

davon ab, wie lange ist so ein Auto gefahren worden. Daimler und auch andere Premiumanbieter - da reden wir ja von Premiumfahrzeugen in diesem Segment - profitieren da eigentlich kaum.

Es gäbe auch sicherlich andere Branchen, wo das sehr viel sinnvoller wäre, einzusetzen, aber ich glaube, es ist dem Druck der Automobilindustrie, insbesondere der Lobby, die ja sehr stark hier agiert, bei der Bundesregierung zu verdanken, dass man diese Prämie jetzt hat, aber besonders sinnvoll aus ökologischer und auch teilweise aus ökonomischer Sicht, weil da fließt ja wirklich viel Geld rein, Milliarden, ist das nicht.

Klein: Aber Daimler selbst hat keinen Druck gemacht, weil, wie Sie schon sagen, der Konzern davon eben nicht besonders profitiert?

Dauensteiner: Das ist richtig. Inzwischen lehnen die Großen wie Daimler - das hat sich ja auch schon dagegen ausgesprochen - diese Abwrackprämie, vor allen Dingen die Verlängerung, die jetzt heute beschlossen werden soll, ab. Ich kann das auch nachvollziehen, denn auf der einen Seite sagt ja auch die Industrie immer wieder, der Staat möge sich bitte möglichst wenig in die Marktwirtschaft einmischen. Das tut man natürlich massiv, wenn man jetzt bis zu fünf Milliarden in dieses Programm pumpen will. Ich glaube, dass es eher darauf ankommen wird - und das trifft die anderen Hersteller genauso, aber insbesondere natürlich Daimler -, dass man die richtigen Fahrzeuge anbietet. Ich glaube, da haben wir, gerade was die Daimler AG angeht und den Bereich Mercedes-Benz, erheblichen Aufholbedarf, weil wir dort im Moment immer noch nicht die richtigen Produkte anbieten können.

Klein: Und da richteten sich ja etliche Hoffnungen auf den neuen Großaktionär Abu Dhabi. Mit diesem neuen Investor sollte die Entwicklung von zum Beispiel Elektroautos und neuen leichten Werkstoffen für spritsparende Fahrzeuge vorangetrieben werden. Hat sich der Einstieg schon in irgendeiner Form ausgezahlt? Sehen Sie Anzeichen für Ergebnisse?

Dauensteiner: Nein, das kann man noch nicht, Frau Klein. Das ist noch zu früh. Grundsätzlich ist so ein Einstieg natürlich erst mal Hoffnungsträger für den Konzern, der jetzt knapp zwei Milliarden an Kapital auch wieder ins Unternehmen reinbringt. Wir werden darauf sehr genau achten und zu gegebener Zeit eine Bilanz ziehen, was der Einstieg wirklich konkret bedeutet.

Sie haben zwei Punkte angesprochen. Leichtbauwerkstoffe sind sicherlich ein richtiger Ansatz, denn bei jedem Auto kommt es darauf an, gerade was den Kraftstoffverbrauch angeht, möglichst leichte Fahrzeuge zu bauen. Das ist immer noch der größte Hebel, um Kraftstoffe zu sparen. Je leichter das Fahrzeug, desto besser. Das begrüßen wir und darauf haben wir auch lange Jahre hingearbeitet, dass das mehr Bedeutung im Konzern gewinnt.

Das Thema Elektroauto war das zweite Beispiel. Da sind wir etwas skeptischer. Sicherlich ist das eine interessante Zukunftsoption, Elektroautos anzubieten. In den 80er-Jahren hat es schon den Feldversuch von Rügen gegeben, wo man Elektroautos getestet hat. Letztlich kommt da sehr einfach heraus: Man verlagert die Emissionen eigentlich zum Kraftwerk. Das heißt, es kommt darauf an: wo kommt denn der Strom her. Da lehnen wir entschieden die Allianz mit Stromversorgern ab, die allein hier mit Daimler auf Atomstrom und Kohlestrom setzen, weil das bringt natürlich ökologisch gar nichts, und schlagen heute konkret dem Konzern vor, man möge doch eine Kooperation mit Ökostrom-Anbietern anbieten, so dass jemand, der so ein Elektroauto in Zukunft vielleicht kauft, auch die Möglichkeit hat, hier zu wechseln.

Klein: Dieter Zetsche will heute den Kurs des Unternehmens erläutern. Wie konkret wird er? Was erwarten Sie?

Dauensteiner: Er wird natürlich zunächst mal darauf hinweisen, dass das erste halbe Jahr 2008 relativ gut gelaufen ist. Ich denke schon, dass er das noch mal herausstellt und dann betont, dass der Konzern aus seiner Sicht gut aufgestellt sei. Wir werden dann erleben, wie im Zeichen der Krise im zweiten Halbjahr die Zahlen erheblich schlechter geworden sind. Mit dem Aktienkurs können die Aktionäre nicht zufrieden sein und wir werden auf der Hauptversammlung auch fordern, dass man hier, was jetzt die Krise betrifft - und das ist nicht nur die Krise, sondern ich sagte es: Daimler hat nach wie vor die falschen Produkte, insbesondere was Kraftstoffverbräuche angeht, hinkt man da der Konkurrenz erheblich hinterher -, nicht nur Einschnitte bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am Band und sonst wo im Konzern sucht, sondern das auch von den Aktionärinnen und Aktionären, auch vom Vorstand und Aufsichtsrat mitgetragen wird.

Klein: Um da noch mal nachzufragen: erwarten Sie denn ein Umdenken, was die Konzernstrategie angeht?

Dauensteiner: Ich glaube das nicht. Ich bin mir überhaupt nicht mehr sicher, ob, nachdem Herr Zetsche vor einem Jahr das Ruder von Herrn Schrempp übernommen hat, er wirklich verstanden hat, dass die Langfriststrategie des Unternehmens nur sein kann, massiv auf Fahrzeuge zu setzen, die der Markt in fünf und zehn Jahren braucht und auch heute schon nachsucht. Das sieht man ja jetzt, wer welche Fahrzeuge kauft, dass die Menschen immer mehr auf Verbräuche und auch Umweltschutz, Geld während dem Verbrauch und nicht nur bei der Anschaffung gucken. Ich bin da sehr skeptisch, hoffe aber nach wie vor, dass auch unser Druck und der von der Öffentlichkeit, von den Käufern letztendlich im Autohaus - das ist ja auch immer noch ein entscheidendes Kriterium - dafür sorgt und dazu beiträgt, dass der Konzern langfristig umdenkt.

Klein: Lohneinbußen für die Mitarbeiter haben Sie schon angedeutet. Die sollen Ersparnisse von zwei Milliarden erbringen. Insgesamt eine Lösung, die Sie für verzichtbar halten?

Dauensteiner: Jedenfalls kann es auf keinen Fall sein, dass man ausschließlich auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter guckt wegen den zwei Milliarden hier. Das ist wieder der typische Ansatz eines Konzerns, der erst mal bei anderen sparen will und dann vielleicht auch mal über sich selber nachdenkt. Die Millionengehälter des Vorstandsvorsitzenden und der Vorstandsmitglieder, auch die Dividende, die heute beschlossen werden soll, auch wenn es eine reduzierte Dividende ist, sind immer noch 550 Millionen Euro. Da sagen wir, es kann nicht sein, wenn man allenthalben nur noch das Wort Krise hört - und die Automobilindustrie ist ja in der Tat getroffen; Sie haben die Abwrackprämie vorhin als ein Instrument angesprochen -, dass man den Aktionären Dividende ausbezahlt. Das heißt, wir werden heute ganz konkret fordern, das zu unterlassen, diese 550 Millionen einzusparen.

Formel I, Honda ist ausgestiegen, zurecht aus unserer Sicht. Der Konzern bleibt nach wie vor dabei, er möchte bei der Formel I bleiben. Auch das sind unserer Schätzung nach mindestens 400 bis 600 Millionen, die da jedes Jahr ausgegeben werden. Da wären wir schon bei einer Milliarde. So ließe sich die Reihe fortsetzen. Ich glaube, es wird sehr darauf ankommen, dass auch der Konzern vom Vorstand und Aufsichtsrat und auch die Aktionäre sagen, wir sind Teil dieses Sparprogramms, wir werden einen Beitrag leisten und nicht nur die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Klein: Ausstieg aus der Formel I, um da noch mal kurz nachzufragen. Die Teilnahme oder die Finanzierung bringt natürlich dem Konzern auch Werbung und Prestige. Insofern doch eher ein Fehler?

Dauensteiner: Sie meinen ein Fehler, wenn man aussteigt?

Klein: Ja.

Dauensteiner: Nein, das sehen wir ganz und gar nicht, denn die Zeichen haben sich ja auch gewandelt. Ein Konzern wie Honda zum Beispiel hat ja auch ganz bewusst entschieden auszusteigen und die machen das ja auch nicht fahrlässig. Ich glaube eher, dass ein Umdenken dahingehend stattfindet, dass die Menschen schon sehr genau hingucken, bringt das überhaupt noch was. Wir sind eigentlich eher der Meinung, dass ein Ausstieg gerade in diesen Zeiten das Image eher erhöhen würde, als wenn man dort nach dem Motto "War schon immer so, also wird das auch in Zukunft gut sein" dabei bleibt. Wir halten einen Ausstieg für richtig und genau zur jetzigen Zeit für richtig.

Klein: Um noch einen letzten Punkt aufzugreifen, den Sie fordern: Gehaltskürzungen auch beim Konzernchef, bei der Unternehmensführung. Sehen Sie denn diese Forderung durch die anderen Aktionäre gestützt?

Dauensteiner: Teilweise schon. Wir sind natürlich als kritische Aktionäre nie in der Mehrheit dort, werden wir auch nie sein, das ist auch nicht unsere Aufgabe. Aber ich glaube schon, dass das bei einigen Aktionären auf Verständnis stoßen wird. Es kann nicht sein, dass Millionengehälter an den Vorstand bezahlt werden. Wir sagen, wenn der Vorstand zehnmal mehr verdient als ein durchschnittlicher Mitarbeiter bei Daimler, dann sind das immer noch gut 500.000 im Jahr, damit kann man schon auskommen. Gerade in diesen Zeiten wäre das auch ein sehr wichtiges Signal an die Belegschaft des Unternehmens, denn ohne die läuft gar nichts. Da sind wir uns ja alle einig. Deswegen sind die Millionengehälter an Vorstand und auch Aufsichtsrat, die ja sehr viel im Jahr an Aufwandsentschädigung bekommen, in hunderttausendfacher Weise, also mehrere hunderttausend Euro im Jahr, da muss auch jetzt Verzicht geleistet werden.

Klein: Das Plädoyer von Alexander Dauensteiner von der Vereinigung der Kritischen Aktionäre bei Daimler zur heutigen Hauptversammlung in Berlin. Danke Ihnen für das Gespräch.

Dauensteiner: Gerne.

Stuttgarter Zeitung 7.04.2009 "Zetsche soll weniger verdienen"

FRANKFURT (rtr). Daimler-Chef Dieter Zetsche soll nach dem Willen einer Gruppe von Kleinaktionären in diesem Jahr nur noch eine halbe Million Euro Grundgehalt bekommen. Es dürfe nicht immer nur bei einfachen Mitarbeitern gespart werden, sagte der Sprecher der Kritischen Daimler-Aktionäre (KAD), Paul Russmann. Nun müsse auch die Führungsmannschaft ihren Beitrag leisten, damit der Stuttgarter Konzern die Absatzkrise überstehe. "Daimler hat in den fetten Jahren viel Geld versenkt, das jetzt fehlt, um durch die Krise zu kommen", etwa durch den kostspieligen Ein- und Ausstieg beim US-Autobauer Chrysler. Die Kritischen Aktionäre wollen auf der Hauptversammlung am Mittwoch einen entsprechenden Antrag stellen.

Zetsche hat im vergangenen Jahr laut Geschäftsbericht ein Grundgehalt von 1,5 Millionen erhalten; einschließlich variabler Vergütungen kam er auf 4,8 Millionen Euro. Nach den Vorstellungen der Kritischen Aktionäre soll Zetsches Gehalt nun auf 500 000 Euro gedeckelt werden, das der übrigen Vorstandsmitglieder auf 300 000 Euro. Ein Daimler-Sprecher wollte sich zu der Forderung nicht äußern, sagte aber, die Hauptversammlung werde sich mit dem Thema Gehalt befassen. Die Kritischen Aktionäre fordern zudem, die für 2008 vorgeschlagene Dividende von insgesamt 556 Millionen Euro nicht auszuzahlen. Daimler solle außerdem aus der Formel 1 aussteigen. Mit beiden Maßnahmen zusammen ließe sich Russmann zufolge rund eine Milliarde Euro einsparen - die Hälfte von dem, was Daimler in diesem Jahr in Deutschland am Personal sparen will. "Für Elektroautos mit Atomstrom, einseitigem Lohnverzicht zulasten der Belegschaft und Profite durch Waffengeschäfte gibt es

durch uns keine Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat", sagte der Sprecher der Kritischen Aktionäre.

Frankfurter Rundschau 06.04.09

Kritische Aktionäre: Zetsche soll verzichten
VON CHRISTINE SKOWRONOWSKI

Der Daimler-Vorstand sollte zur Bewältigung der aktuellen Absatzkrise auch einen Beitrag leisten. Dies fordert der Dachverband der kritischen Aktionärinnen und Aktionäre. Zum einen sollte das Gehalt von Unternehmenschef Dieter Zetsche bei 500 000 und dies der übrigen Vorstände bei 300 000 Euro gedeckelt, alle Extras wie etwa Boni vorerst gestrichen werden, sagte Verbandssprecher Paul Russmann der Frankfurter Rundschau. "Es kann nicht angehen, dass nur die Beschäftigten Opfer bringen und sich Daimler vom Steuerzahler die Kurzarbeit mitfinanzieren lässt", so Russmann.

Der Autobauer hatte kürzlich angekündigt, die Kurzarbeit bis in die zweite Jahreshälfte auszudehnen und die Personalkosten um zwei Milliarden Euro zu senken. Die kritischen Anteilseigner verlangen zudem den Ausstieg von Daimler aus der Formel 1, was im Jahr etwa 300 000 bis 350 000 Euro brächte. Zudem sollten auch die Aktionäre ihren Beitrag leisten, indem sie diesmal auf die Dividendenzahlung verzichten, meint Russmann. "Eigentum verpflichtet - gerade jetzt in der Krise." Von Aufsichtsratschef Manfred Bischoff verlangt die Lobby, dass er die 2,1 Millionen, die er neben seiner Vergütung von 300 000 Euro aus Aktienoptionsprogrammen erlöst hat, als eine Art Solidaritätsbeitrag zurückerstattet. Aus Sicht von Russmann kommen diese Summen nämlich einer "Selbstbereicherung gleich. Ihre Forderungen werden die Kritiker heute auf der Hauptversammlung des Konzerns in Anträgen einbringen. Daimler selbst wollte sich dazu gestern nicht äußern.

Das schon durch die Klimadebatte und den missglückten Chrysler- Einstieg angeschlagene Image von Daimler könnte das Unternehmen aus Sicht der Kritiker zudem aufpolieren, indem es aus dem Rüstungsgeschäft und damit aus dem Unternehmen EADS aussteige. "Das passt nicht zum Kerngeschäft Auto", sagte Russmann.

Die aktuellen Probleme von Daimler sind aus Sicht der Lobby nicht nur der globalen Finanzkrise geschuldet, sondern zu einem großen Teil auch hausgemacht. Allein die von Ex-Konzernchef Jürgen Schrempf verfolgte fixe Idee einer Welt AG und dem Kauf von Chrysler habe schätzungsweise 60 Milliarden Euro gekostet. Geld, das verloren sei und für dringend nötige Investitionen in neue Technologien fehle.

"Die Modell- und Entwicklungspolitik der letzten Jahre ist keine Erfolgsstory", konstatieren die kritischen Aktionäre in einer Studie.

Zu spät habe sich Daimler zum Beispiel mit der Hybrid-Technologie beschäftigt und die Zeit mit der weniger aussichtsreichen Brennstoffzellen-Technologie verplempert. In punkto CO₂-Verbrauch hinkt Daimler deutlich hinter dem Konkurrenten BMW her. Im vorigen Jahr erreichten die Stuttgarter erst einen Schnitt von 180,9 Gramm pro Kilometer, die Münchner schon 157,8 Gramm.

Spiegel online: "Zetsche soll nach dem Willen der Kritischen AktionärInnen Daimler (KAD) in diesem Jahr wegen der Krise höchstens ein Grundgehalt von 500.000 Euro bekommen. Es dürfe nicht nur bei den übrigen Mitarbeitern gespart werden, forderte die Gruppe von Kleinaktionären am Montag in Stuttgart. Im vergangenen Jahr hatte Zetsche ein Grundgehalt von 1,5 Millionen Euro bekommen. Auf dem Aktionärstreffen soll angesichts der

angespannten Lage über eine Kappung der Dividende von 2,00 Euro auf 0,60 Euro entschieden werden. Die KAD fordern, komplett auf die Ausschüttung der Dividende von 556 Millionen Euro zu verzichten."

Reuters: Daimler-Aktionärsverband für Begrenzung der Vorstandsgehälter
Montag, 6. April 2009, 15:30 Uhr

Frankfurt (Reuters) - Daimler-Chef Dieter Zetsche soll nach dem Willen einer Gruppe von Kleinaktionären in diesem Jahr nur noch eine halbe Million Euro Grundgehalt bekommen.

Es dürfe nicht immer nur bei einfachen Mitarbeitern gespart werden, sagte der Sprecher der Kritischen Daimler-Aktionäre (KAD), Paul Russmann, am Montag. Nun müsse auch die Führungsmannschaft ihren Beitrag leisten, damit der Stuttgarter Konzern die Absatzkrise überstehe. "Daimler hat in den fetten Jahren viel Geld versenkt, das jetzt fehlt, um durch die Krise zu kommen", etwa durch den kostspieligen Ein- und Ausstieg beim US-Autobauer Chrysler. Von Daimler war zunächst keine Stellungnahme zu erhalten.

Die Kritischen Aktionäre wollen auf der Hauptversammlung am Mittwoch einen entsprechenden Gegenantrag stellen. Zetsche hat im vergangenen Jahr laut Geschäftsbericht ein Grundgehalt von 1,5 Millionen erhalten; einschließlich variabler Vergütungen kam er auf 4,8 Milliarden Euro. Nach den Vorstellungen der KAD soll Zetsches Gehalt nun auf 500.000 Euro gedeckelt werden, das der übrigen Vorstandsmitglieder auf 300.000 Euro.

Die Kritischen Aktionäre fordern zudem, die für 2008 vorgeschlagene Dividende von insgesamt 556 Millionen Euro nicht auszuzahlen. Daimler solle außerdem aus der Formel 1 aussteigen. Mit beiden Maßnahmen zusammen ließe sich Russmann zufolge rund eine Milliarde Euro einsparen - die Hälfte von dem, was Daimler in diesem Jahr in Deutschland am Personal sparen will. Auch die Halbierung des Flottenverbrauchs bis 2020 wollen die Vertreter der KAD auf der Hauptversammlung fordern.

Die KAD-Vertreter gehören dem Dachverband der Kritischen Aktionäre an, die regelmäßig auf den Hauptversammlungen großer Konzerne auftreten. Sie machen sich nach eigenen Angaben für soziale Gerechtigkeit und Umweltschutz stark.

Badische Zeitung: Aktionäre wollen Chefs ans Geld

FREIBURG. (bür). Beim angeschlagenen Autobauer Daimler soll nicht nur die Belegschaft sparen, auch die Mitglieder der Chefetage sollen auf Gehalt verzichten. Das forderten die Kritischen Daimler-Aktionäre vor der Hauptversammlung des Unternehmens am Mittwoch in Berlin. Maximal 500 000 Euro pro Jahr soll ein Vorstand im Jahr verdienen dürfen, schlägt die Gruppe um den Freiburger Jürgen Grässlin vor. Daimler-Chef Dieter Zetsche hatte im vergangenen Jahr insgesamt etwa fünf Millionen Euro an Bezügen erhalten – halb so viel wie im Vorjahr.

Die Kritischen Aktionäre fordern zudem: Daimler soll aus der Formel 1 aussteigen und den Spritverbrauch seiner Autoflotte bis 2020 halbieren. Die Aktionäre sollen für 2008 keine Dividende erhalten. Die Gruppe wird während des Aktionärstreffens gegen die Entlastung des Vorstands stimmen. Sie bringt mehrere Gegenanträge in die Hauptversammlung ein, die allerdings voraussichtlich keine Mehrheit finden werden.

Daimler hatte angekündigt, auf einen Absturz der Verkaufszahlen zu reagieren und die Personalkosten um ein Sechstel zu verringern. Zwei Milliarden Euro pro Jahr sollen gespart werden.

Der gesunkene Wert des Unternehmens, der Anstieg der Kurzarbeit und die Gefahr eines möglichen Jobabbaus würden vom Unternehmen zu Unrecht nur als Folge der Wirtschaftskrise dargestellt, meinen die Kritischen Aktionäre. Ein wesentlicher Anteil an der Krise beim Autobauer liege darin begründet, dass es der Vorstand versäumt habe, "die richtigen Produkte zu entwickeln und am Markt erfolgreich zu positionieren".

Seit zwei Jahrzehnten setzen sich die Kritischen Aktionäre dafür ein, dass sich deutsche Konzerne intensiver um soziale und ökologische Belange kümmern.

Motorsport total: Fordern Daimler-Aktionäre den Formel-1-Rückzug?
von Stefan Ziegler 06. April 2009 - 13:22 Uhr

(Motorsport-Total.com) - Am 8. April finden sich die Aktionäre des Daimler-Konzerns zur Hauptversammlung ein - und könnten dabei auf einen Ausstieg aus der Formel 1 pochen. Wie unsere Kollegen von 'SWR.de' berichten, sollen außerdem die Vorstandsgehälter auf maximal 500.000 Euro begrenzt und der Verbrauch sämtlicher Daimler-Autos drastisch gesenkt werden. Insgesamt möchte der Konzern noch in diesem Jahr zwei Milliarden Euro an Personalkosten einsparen - Entlassungen sind allerdings zunächst wohl nicht vorgesehen.

DDP: Daimler Aktionäre fordern Begrenzung der Vorstandsgehälter

06. April 2009

Daimler Aktionäre fordern Begrenzung der Vorstandsgehälter

Die Kritischen Daimler Aktionäre (KAD) haben eine Begrenzung der Vorstandsgehälter sowie den Ausstieg des Unternehmens aus dem Formel-1-Wettbewerb gefordert. Zudem regten sie am Montag in Stuttgart mit Blick auf die Daimler-Hauptversammlung eine Halbierung des sogenannten Flottenverbrauchs bis 2020 an, wie die Vereinigung mitteilte.

Der Flottenverbrauch bezeichnet den Benzinverbrauch aller verkauften Autos eines Konzerns pro Jahr. Daimler habe seinen Verbrauch von 1990 bis 2007 zwar um 31 Prozent senken können. «Das ist aber viel zu wenig», sagte Alexander Dauensteiner, Verkehrsexperte der KAD. BMW etwa habe alleine in den vergangenen zwei Jahren den Verbrauch um zehn Prozent gesenkt und sei inzwischen an allen anderen Herstellern in Deutschland vorbei gezogen.

«Für Elektroautos mit Atomstrom, einseitigem Lohnverzicht zulasten der Belegschaft und Profite durch Waffengeschäfte gibt es durch uns keine Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat», sagte KAD-Sprecher Paul Russmann. Ein wesentlicher Anteil der derzeitigen Krise gehe darauf zurück, dass es der Vorstand über Jahrzehnte versäumt habe, «die richtigen Produkte zu entwickeln und am Markt erfolgreich zu positionieren», fügte Dauensteiner hinzu.

Diese Fehlentwicklungen dürften nun nicht auf dem Rücken der Belegschaft ausgetragen werden. Bei den Vorstandsgehältern solle deswegen eine Begrenzung auf maximal 500 000 Euro pro Jahr erfolgen. Zudem fordert die KAD den Verzicht auf die Dividende für das Jahr 2008 als Beitrag zur Kostensenkung in Krisenzeiten.

Das Unternehmen hatte vergangene Woche drastische Sparmaßnahmen angekündigt. Um die Personalkosten zu senken, wurden auch Kündigungen nicht mehr ausgeschlossen. Am Mittwoch (8. April) findet in Berlin die Aktionärshauptversammlung von Daimler statt.

na/uk, ddp

SWR: Stuttgart, Daimler-Aktionäre fordern Formel-1-Ausstieg/swr

Die Kritischen Aktionäre des Stuttgarter Autobauers Daimler haben vor der Aktionärshauptversammlung am 8. April ihre Forderungen veröffentlicht. Eine davon ist der Ausstieg des Konzerns aus der Formel 1. Außerdem sollen die Vorstandsgehälter auf 500.000 Euro begrenzt und der Verbrauch aller Daimler Fahrzeuge bis 2020 halbiert werden. Diese Maßnahmen seien ein wichtiger Beitrag zur Kostensenkung in Krisenzeiten, so die Kritischen Aktionäre in einer Pressemitteilung. In der letzten Woche hatte der Autohersteller in Betriebsversammlungen bekannt gegeben, dass der Konzern wegen des heftigen Absatzeinbruchs im laufenden Jahr zwei Milliarden Euro Personalkosten sparen will. Für viele Mitarbeiter soll die Wochenarbeitszeit um bis zu fünf Stunden ohne Lohnausgleich gekürzt werden. Die Zuschüsse zum Kurzarbeitergeld sollen zusammengestrichen werden. Entlassungen seien vorerst nicht geplant.

Letzte Änderung am: 06.04.2009, 11.22 Uhr

Hamburger Abendblatt: "Aus Formel 1 aussteigen!"

Nach dem Willen einer Gruppe von Kleinaktionären soll Zetsche in diesem Jahr nur noch eine halbe Million Euro Grundgehalt bekommen. Es dürfe nicht immer nur bei einfachen Mitarbeitern gespart werden, sagte der Sprecher der Kritischen Daimler-Aktionäre (KAD), Paul Russmann, am Montag. "Daimler hat in den fetten Jahren viel Geld versenkt, das jetzt fehlt, um durch die Krise zu kommen."

Die Kritischen Aktionäre wollen auf der Hauptversammlung einen entsprechenden Gegenantrag stellen. Zetsche hat im vergangenen Jahr laut Geschäftsbericht ein Grundgehalt von 1,5 Millionen erhalten; einschließlich variabler Vergütungen kam er auf 4,8 Millionen Euro. Nach den Vorstellungen der KAD soll Zetsches Gehalt nun auf 500.000 Euro gedeckelt werden, das der übrigen Vorstandsmitglieder auf 300.000 Euro.

Die Kritischen Aktionäre fordern zudem, die für 2008 vorgeschlagene Dividende von insgesamt 556 Millionen Euro nicht auszuzahlen. Daimler solle außerdem aus der Formel 1 aussteigen. Mit beiden Maßnahmen zusammen ließe sich Russmann zufolge rund eine Milliarde Euro einsparen - die Hälfte von dem, was Daimler in diesem Jahr in Deutschland am Personal sparen will. Auch die Halbierung des Flottenverbrauchs bis 2020 wollen die Vertreter der KAD auf der Hauptversammlung fordern.

Die KAD-Vertreter gehören dem Dachverband der Kritischen Aktionäre an, die regelmäßig auf den Hauptversammlungen großer Konzerne auftreten. Sie machen sich nach eigenen Angaben für soziale Gerechtigkeit und Umweltschutz stark.
abendblatt.de/dpa

Aktualisiert am 8. April 2009 um 14:15

Stuttgarter Nachrichten, 07.04.2009

Kritische Aktionäre: Daimler-Chef Dieter Zetsche soll nach dem Willen einer Gruppe von Kleinaktionären in diesem Jahr nur noch eine halbe Million Euro Grundgehalt bekommen. Es dürfe nicht immer nur bei einfachen Mitarbeitern gespart werden, sagte der Sprecher der Kritischen Daimler-Aktionäre (KAD), Paul Russmann. Nun müsse auch die Führungsmannschaft ihren Beitrag leisten, damit der Stuttgarter Konzern die Absatzkrise überstehe. "Daimler hat in den fetten Jahren viel Geld versenkt, das jetzt fehlt, um durch die Krise zu kommen", etwa durch den kostspieligen Ein- und Ausstieg beim US-Autobauer

Chrysler.

Die Kritischen Aktionäre wollen auf der Hauptversammlung am Mittwoch einen entsprechenden Gegenantrag stellen. Zetsche hat im vergangenen Jahr laut Geschäftsbericht ein Grundgehalt von 1,5 Millionen erhalten; einschließlich variabler Vergütungen kam er auf 4,8 Millionen Euro. Nach den Vorstellungen der KAD soll Zetsches Gehalt nun auf 500 000 Euro gedeckelt werden, das der übrigen Vorstandsmitglieder auf 300.000 Euro.

Ein Daimler-Sprecher wollte sich zu der Forderung nicht äußern, sagte aber, die Hauptversammlung werde sich mit dem Thema Gehalt befassen.

Die Kritischen Aktionäre fordern zudem, die für 2008 vorgeschlagene Dividende von insgesamt 556 Millionen Euro nicht auszuzahlen. Daimler solle außerdem aus der Formel 1 aussteigen.