

Kritische AktionärInnen Daimler – KAD

# Rede von Alexander Dauensteiner

zur 1. Hauptversammlung der Daimler AG am 09. April 2008 in Berlin

Alexander Dauensteiner  
09.04.2008

Kritische AktionärInnen  
**DAIMLER**

**Rede zur Hauptversammlung der zur 1. ordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG am 09. April 2008 in Berlin**

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, sehr geehrte Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats,

mein Name ist Alexander Dauensteiner, ich bin seit 1995 Sprecher für Fahrzeug und Umwelt der Kritischen AktionärInnen Daimler.

Meine Damen und Herren, in meiner Rede auf der letzten Hauptversammlung habe ich Ihnen an dieser Stelle berichtet, dass der vergangene Winter 2006/2007 im globalen Maßstab der mildeste war, der jemals beobachtet wurde und dass das Meereis in der Arktis seit 1978 im Jahresmittel um acht Prozent zurückgegangen ist.

Wer gehofft hat, die unschönen Rekorde im Zusammenhang mit dem Erderwärmung hätten damit einen Höhepunkt erreicht, sah sich – insbesondere im Jahr 2007 – eines besseren belehrt:

- Das Jahr 2007 war nach Angaben des Deutschen Wetterdienstes das heißeste Jahr seit Beginn der flächendeckenden Messungen,
- Im September letzten Jahres war die Nordwest-Passage der Arktis vom Atlantik zum Pazifik völlig eisfrei,
- Vor wenigen Wochen hat sich das Wilkins-Schelf der Antarktis fast vollständig aufgelöst.

## Kritische AktionärInnen

# DAIMLER

Meine Damen und Herren, das Jahr 2007 war das Jahr, in dem auch dem letzten Zweifler klar wurde, dass sich die Erde immer weiter aufheizt und der Mensch hierfür ursächlich verantwortlich ist.

Herr Zetsche, Sie haben mich letztes Jahr an dieser Stelle eingeladen, mich über die Herausforderungen für Umwelt- und Klimaschutz gemeinsam mit Herrn Dr. Weber auszutauschen. Wir haben uns im September getroffen, dafür nochmals herzlichen Dank. Nach dem Gespräch hatte ich den Eindruck, dem Konzern sei es Ernst, sich endlich wieder an die Spitze der innovativsten Autokonzerne zu setzen und somit auch die sparsamsten Pkw seiner Klasse anbieten zu können.

Betrachtet man allerdings den tatsächlichen Fortschritt des Konzerns im letzten Jahr, so kommen mir massive Zweifel, ob die Tragweite wirklich erkannt wurde und vor allem die richtigen Maßnahmen zur nachhaltigen Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs eingeleitet werden. Herr Zetsche, es tut mir Leid aber Sie können nach wie vor keine überzeugende Gesamtstrategie vorweisen.

- Im Durchschnitt verbrauchen – nach DAT-Liste – die 250 angebotenen Modelle der Marke Mercedes-Benz 9,4 l/100 km Kraftstoff
- Das sind gerade einmal 2,5% weniger als im vergangenen Jahr.

Mit Verlaub aber wir können hier keine „nachhaltig gestaltete Mobilität“ erkennen, wie sie es im Geschäftsbericht für sich in Anspruch nehmen. Und es kommt noch schlimmer, meine Damen und Herren:

Von „Vorfahrt für den Klimaschutz“ kann keine Rede sein. Während wir eine 'Roadmap zur nachhaltigen Mobilität' abarbeiten, bieten unsere Mitbewerber heute bereits

## Kritische AktionärInnen

# DAIMLER

heute Modelle mit bis zu einem Liter weniger Kraftstoffverbrauch als vergleichbare Pkw von Mercedes-Benz am Markt an.

Ausgerechnet unser Wettbewerber BMW fährt Daimler ganz offensichtlich mit seinem Effizienzansatz Efficient Dynamics davon. In München kombiniert man dabei seit längerem ein ganzes Bündel intelligenter Maßnahmen, um den Kraftstoffverbrauch deutlich zu senken. Und das nach und nach über die gesamte Fahrzeugpalette und bei gesteigerter Dynamik – sprich Leistung.

Drei Beispiele:

- Mercedes A 170, 85 kW: **6,6 Liter**      BMW 116i, 90 kW: **5,8 Liter**
- Mercedes C 200 CDI, 100 kW: **5,7 Liter**      BMW 318d, 105 kW: **4,7 Liter**
- Mercedes E 220 CDI, 125 kW: **6,1 Liter**      BMW 520d, 130 kW: **5,1 Liter**

BMW ist bei der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs seiner Modelpalette dabei wesentlich erfolgreicher als die Mercedes-Car Group. In der aktuellen Liste des DAT konnte BMW gegenüber 2007 den Verbrauch um deutlich mehr als 10% reduzieren. Wie gesagt: Mercedes hat gerade einmal 2,5% geschafft. Mercedes-Benz hat auf der laufenden Automobilmesse in Leipzig für den Herbst 2008 die Einführung der Start-Stop-Automatik für die A- und B-Klasse angekündigt. BMW hat diese seit über einem halben Jahr in über 15 Modellen in Serie. Und dass man sich in den Marketingabteilungen der Mercedes-Car-Group schon reichlich in der Defensive sieht, zeigt auch die Tatsache, dass man das Programm nun in Anlehnung von EfficientDynamics „BlueEfficiency“ nennen möchte. Übrigens ein Name, den die Kunden nicht verstehen werden. Man kupfert ab und hinkt hinterher.

## Kritische AktionärInnen

# DAIMLER

Herr Zetsche: nachdem wir die Einführung von Rußpartikelfilter und Entwicklung von Hybridantrieben komplett verschlafen haben, steuern Sie offensichtlich geradewegs in die nächste Blamage: die Idee von der 'Roadmap zur nachhaltigen Mobilität' mag zwar gut gemeint sein. Das Problem dabei ist, dass BMW mit seiner bereits vor 6 Jahren begonnenen Technologieentwicklung EfficientDynamics allen Fahrzeugherstellern den Rang ablauft. Die Bayern gewinnen dabei einen Preis nach dem anderen:

- das "Grüne Lenkrad" für umweltschonende Technologien,
- den "World Green Car of the Year"-Award,
- das "Auto 1 von Europa" der Zeitschrift Auto-Bild,
- den Paul-Pietsch-Preis der Fachzeitschrift auto, motor und sport für besonders innovative Entwicklungen auf dem Automobilssektor,
- den "Innovationspreis" von AutoScout24,
- den "Autorevue Award für Innovation",
- usw. und so fort!

Das alles führt uns zu folgenden Fragen:

1. Welche Maßnahmen plant der Konzern für die nächsten Jahre, den Kraftstoffverbrauch über die gesamte Modelpalette zu reduzieren?
2. Wie hoch war der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß in 2007
  - a) aller von Mercedes-Benz angebotenen Pkw?
  - b) aller verkauften Pkw?

## Kritische AktionärInnen

# DAIMLER

3. Was werden Sie tun, um den offensichtlichen Vorsprung von BMW bei der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs aufzuholen?
4. Welche Maßnahmen sind geplant, die nun nicht zum Tragen kommende Verordnung der Erhöhung des Bioethanolanteils im Benzin zu kompensieren?
5. Wann rechnen Sie mit der Serieneinführung des Brennstoffzellen-Antriebs für Endkunden?
6. In Genf haben Sie den Diesel-Hybrid gezeigt. Eine auch aus unserer Sicht sinnvolle Hybridvariante. Wie ist der Stand der Entwicklung des „Two-Mode“-Hybridtriebssystems gemeinsam mit BMW und General Motors? Planen Sie auch eine Erdgas-Hybrid-Variante?
7. Sie sagen, zukünftig wird kein Fahrzeug mehr entwickelt, in das nicht auch ein Hybridmodul eingebaut werden kann. Wann und unter welchen Kriterien wird entschieden, welche Modelle mit Hybridantrieb angeboten werden.
8. Wie viele Pkw bietet Mercedes-Benz derzeit an, welche die Ziele der EU von 130g/km heute bereits erreichen?
9. Wie viele werden dies im nächsten Jahr sein?
10. Der Kohlenstoff-Anteil von Erdgas ist gering, es ist ein relativ klimafreundlicher Kraftstoff. Derzeit hat Mercedes-Benz nur einen einzigen Erdgas-Pkw im Angebot. Auf der ami in Leipzig wurde die B-Klasse mit Erdgas-Antrieb angekündigt. Plant der Konzern das Angebot künftig weiter zu erhöhen, falls nein: warum nicht? Übrigens: auf der Webseite von Mercedes-Benz kann man den Erdgasantrieb als Motorvariante erst gar nicht wählen. Das sollte geändert werden.

Kritische AktionärInnen  
**DAIMLER**

11. Sie haben 2007 die Fragen des Carbon Disclosure Projekt – einer Initiative, die mehr Transparenz bei klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen wichtiger Unternehmen erreichen will – beantwortet. Das begrüßen wir ausdrücklich. Anders als andere Unternehmen, hat es Daimler aber angelehnt, die Antworten zu veröffentlichen. BMW hat seine Antworten ausführlichst und vorbildlich veröffentlicht. Warum bleiben wir auch hier hinter unserem Wettbewerber aus München zurück? Sind Sie bereit, die Antworten des CDP6 in 2008 zu veröffentlichen?
12. Wie hoch waren die Investitionen in den Klimaschutz in den vergangenen 5 Jahren?
13. Welches ist der größte Schritt, den unser Unternehmen im nächsten Jahr in Richtung Umwelt- und Klimaschutz geht?
14. Wie viel CO<sub>2</sub> (in Prozent und Tonnen) wird unser Unternehmen 2008 im Vergleich zum Vorjahr einsparen und welche konkreten Maßnahmen werden Sie dazu ergreifen?
15. Hat unser Unternehmen eine Zertifizierung nach EMAS (European Management Audit Scheme)? Falls ja, für welche Standorte und welche Erfahrungen haben Sie damit gemacht? Wenn nein: Warum nicht?
16. Wie garantieren Sie, dass bei Ihren Lieferanten und in Ihren ausländischen Produktionsstätten Ihre Umweltstandards eingehalten werden?
17. Planen Sie den An- oder Verkauf von Emissionszertifikaten?
18. Welche Controlling-Instrumente hat unser Unternehmen, um Kosteneinsparungspotenziale durch Umweltschutzmaßnahmen im Unternehmen sicherzustellen?

Kritische AktionärInnen  
**DAIMLER**

19. Plant die Daimler AG Anreize für Vorstände (z.B. in Form von Bonuszahlungen), wenn sie vorher festgelegte Ziele beim Klimaschutz erreichen?
20. Wie fördern/motivieren Sie Ihre Mitarbeiter, zum Erreichen Ihrer unternehmensinternen Klimaschutzziele beizutragen?

Herr Zetsche: bei all diesen wichtigen Fragestellungen bleibt die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs eines der wichtigsten Ziele. Von umweltfreundlichen Pkw zu reden, reicht aber nicht! Die Kunden erwarten Lösungen und diese schnell. BMW zeigt, wie es gehen kann. Die Antwort unseres Konzerns darauf lässt weiter auf sich warten. Ich fordere Sie deshalb zu einer Umweltagenda 2020 auf, in der wie uns verpflichten den Kraftstoffverbrauch der gesamten Pkw Modelpalette bis 2020 zu halbieren. Und ich fordere Sie dazu auf, dieses Unternehmen auch in Fragen des Umweltschutzes dahin zu bringen, wo es hingehört: an die Spitze der Automobilindustrie!

Ich danke Ihnen!