



Rede von Jens Hilgenberg auf der Daimler-Hauptversammlung 2008

Sehr geehrter Aktionärinnen und Aktionäre,
sehr geehrte Mitglieder von Aufsichtsrat und Vorstand,
sehr geehrte Damen und Herren!

Mein Name ist Jens Hilgenberg und ich vertrete in Zusammenarbeit mit den Kritischen Aktionären den Bundesverband des BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.).

Klimaschutz ist zurzeit ein großes Thema und in aller Munde. Wir als Umweltverband beschäftigen uns natürlich schon seit längerem mit der Umwelt- und Klimabilanz der Daimler AG. Ich werde mich heute allerdings auf Zahlen und Fakten beschränken, die für die Fahrzeugflotte der Mercedes-Car Group von Bedeutung sind.

Dass eine Diskussion um Klimaschutz und CO₂-Ausstoß nicht erst in den letzten Jahren aufgekommen ist, zeigt die Tatsache, dass bereits 1999 eine freiwillige Selbstverpflichtung der europäischen Autohersteller unterzeichnet wurde, die eine Reduzierung der CO₂-Emissionen auf 140 g/km im Flottendurchschnitt bis 2008 vorsieht. Auch die damalige DaimlerChrysler AG unterschrieb diese Selbstverpflichtung. Nur durch diese Selbstverpflichtung gelang es damals, die Einführung von gesetzlichen Grenzwerten zu verhindern.

Dass die Mercedes-Car Group weit davon entfernt ist, diesen Wert zu erreichen, zeigt die Auswertung der neuesten Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes. Die letzten 9 Jahre wurden nicht in dem Maße zur CO₂-Minderung genutzt, wie es klimapolitisch erforderlich gewesen wäre. Die Werte für das Jahr 2007 liegen mit durchschnittlich 184 g/km um 44 g weit über dem Zielwert der freiwilligen Selbstverpflichtung. Zusammen mit Audi hat Mercedes die schlechtesten Werte aller Vollsortimentanbieter.

Dabei ist der Wert von Mercedes-Benz für das Jahr 2007 bereits ein wenig geschönt: Im Gegensatz zum Jahr 2006 wurde ein Großteil der Smart-Flotte in die CO₂-Bilanz von Mercedes-Benz eingerechnet, denn seit dem 31.12.2006 gibt es die Smart

GmbH nicht mehr und in die Zulassungsdokumente wurde Mercedes als Hersteller aufgenommen.

Damit ist der Smart, zumindest was Schlüsselnummer und die Berechnung der CO₂-Bilanz angeht, ein Mercedes.

Doch solche Rechenspielchen bringen für die Zukunft nicht viel.

Die EU-Kommission wird vermutlich noch in diesem Jahr eine Verordnung verabschieden, welche die CO₂-Emissionen aller in Europa verkauften Neuwagen auf durchschnittlich 120 g/km im Jahre 2012 begrenzen wird. Herstellern, die zurzeit deutlich über dem Durchschnitt liegen, werden höhere Emissionswerte zugebilligt. Für Mercedes wurde ein spezifischer Grenzwert von 137 g/km ermittelt. Zur Erinnerung: aktuell liegt man bei 184 g/km.

Wie man es besser machen kann, zeigt ausgerechnet der Mitbewerber aus München. Mit einer langfristigen Strategie, die einen Einsatz von spritsparender Technik in ganzen Modellreihen beinhaltet, konnte BMW im letzten Jahr seinen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß um 15 g/km senken. Damit emittiert BMW, bei einer ähnlichen Modellpalette, im Schnitt 11 g weniger als Mercedes.

Der BUND fordert in diesem Zusammenhang die Daimler AG auf, sich nicht allein auf den Einsatz von einzelnen, sparsamen Modellen, wie z.B. der BLUETEC-Reihe zu verlassen, sondern eine Strategie zur Reduzierung der Verbrauchswerte der gesamten Fahrzeugpalette zu entwickeln.

Wir werfen der Daimler AG eine verfehlte Modellpolitik vor, die nicht nur aus umweltpolitischen Gesichtspunkten nicht mehr zeitgemäß ist. Auf Grund der weltweit steigenden Nachfrage nach Energie und Mobilität werden die Energiepreise in den nächsten Jahren stark ansteigen, was zu einer verstärkten Nachfrage nach effizienten, leichten und sparsamen Fahrzeugen führen wird.

Dazu meine Fragen:

1. Werden Sie die Selbstverpflichtung der europäischen Autoindustrie ACEA einhalten und welche Bedeutung haben solche Verpflichtungen für Sie?
2. Werden Sie Ihren von der EU-Kommission ermittelten Flottengrenzwert von 137g in 2012 einhalten können?
3. Welche Techniken zur Verbrauchsreduktion, neben der Start-Stopp-Automatik bei der A- und B-Klasse, werden noch in diesem Jahr in ganzen Modellreihen und nicht nur in der BLUETEC-Reihe zum Einsatz kommen?
4. Wird es nach dem wohl beschlossenen Auslaufen der A-Klasse 2011 einen neuen Kleinwagen unterhalb der B-Klasse geben?
5. Planen Sie den Ankauf einer Marke, die eine positivere Klimabilanz aufweist?
6. Wie gedenken Sie die bei Grenzwertüberschreitungen ab 2012 anfallenden Strafzahlungen für die Überschreitung der CO₂-Werte zu verhindern oder in der Öffentlichkeit zu rechtfertigen?