

**Markus Dufner**  
**Geschäftsführer des Dachverbands**  
**der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre**



**Rede bei der Hauptversammlung 2010 der**  
**Daimler AG in Berlin**

Postfach 13 03 35  
50497 Köln  
Tel. 0221 / 599 56 47  
Fax: 0221 – 599 10 24  
dachverband@kritischeaktionaere.de  
www.kritischeaktionaere.de

Es gilt das gesprochene Wort.

## **Daimler – Nachhaltigkeit mit angezogener Handbremse**

Sehr geehrter Herr Dr. Bischoff, sehr geehrte Frau Baldauf, sehr geehrte Herren des Aufsichtsrats!

Sehr geehrter Herr Dr. Zetsche, sehr geehrte Herren des Vorstands!

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre der Daimler AG!

Mein Name ist Markus Dufner. Ich bin Geschäftsführer des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre und vertrete bei dieser Hauptversammlung 30 Mitgliedsorganisationen aus dem Umweltschutz, dem Menschenrechts- und sozialen Bereich sowie einige Bürgerinitiativen. Ich freue mich, dass uns für diese Hauptversammlung wieder einmal zahlreiche Kleinaktionäre ihre Stimmrechte übertragen haben. Sie alle sind der Überzeugung, dass Nachhaltigkeit ein wichtiges Thema ist - das Thema überhaupt.

So haben wir uns an die Arbeit gemacht und eine Nachhaltigkeits-Studie über die Daimler AG verfasst, die ich Ihnen heute vorstellen möchte. Die Studie trägt den Titel: „Nachhaltigkeit mit angezogener Handbremse“. In ein paar Minuten werden Sie wissen warum.

„Unsere Gesellschaft ist im Übergang zu einem Zeitalter postfossiler Mobilität [...]. Ökologische und ökonomische Ziele gehen damit eine Symbiose ein: Nur was umweltschonend ist, wird langfristig auch profitabel sein.“

Herr Dr. Zetsche, mit solch visionären Worten werden Sie im Nachhaltigkeitsbericht 2009 der Daimler AG zitiert. Und weiter:

„Nachhaltigkeit ist das Grundprinzip unseres unternehmerischen Handelns. Es besagt, dass ökonomische, ökologische und soziale Ziele miteinander im Einklang stehen müssen.“

Klingt erst einmal sehr gut. Ich frage Sie aber: Glauben Sie denn auch, was Sie da gesagt haben?

"Der Worte sind genug gewechselt, // Laßt mich auch endlich Taten sehn; //  
Indes ihr Komplimente drechselt, // Kann etwas Nützliches geschehn."

So ist es in Goethes Faust zu lesen.  
(Johann Wolfgang von Goethe, Faust I, Vers 214 ff / Direktor)

Also: Welche Taten hat Daimler vorzuweisen?

Werfen wir mal einen Blick auf die Vorstandsvergütung. Sie ist immer noch vorwiegend am Profit ausgerichtet. Ich zitiere den Daimler-Geschäftsbericht 2008:

„Der Jahresbonus ist eine variable Barvergütung, deren Höhe sich primär am EBIT, dem operativen Ergebnis des Daimler-Konzerns sowie zusätzlich an der Aktienrendite und der individuellen Leistung der Vorstandsmitglieder im abgelaufenen Geschäftsjahr orientiert.“

Sehr geehrter Herr Dr. Zetsche: Warum orientiert sich Ihr Jahresbonus und der Ihrer Vorstandkollegen nicht am Erreichen von Nachhaltigkeitszielen?

Was ist eigentlich mit der „individuellen Leistung der Vorstandsmitglieder“ gemeint? Dass die sich besonders viele Gedanken machen, wie Sprit sparende Fahrzeuge entwickelt werden?

Herr Dr. Weber, Sie sind im Konzern für die Forschung und die Entwicklung der Mercedes-Benz Cars zuständig und sagen:

„Als Erfinder des Automobils wollen wir auch seine Zukunft gestalten. Wir sind uns hierbei sicher, dass der Weg zur ‚Nachhaltigen Mobilität‘ nicht über Verzicht führt, sondern über Innovationen.“

Ich finde, diese Aussage macht deutlich, dass im Vorstand Illusionen existieren, wie der Übergang zu nachhaltiger Wirtschaft gestaltet werden kann. Die bisherige Innovationsgeschwindigkeit reicht ganz und gar nicht aus, um die ökologischen Anforderungen an die Produkte zu stemmen.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre. Ein krasses Beispiel wie weit unser Unternehmen hinterher hinkt. Da Daimler die gesetzlichen Öko-Anforderungen an Pkw in USA und Japan nicht erfüllt, muss unser Konzern dort Strafsteuern zahlen. Für das Modelljahr 2008 musste Daimler für die in die USA exportierten Fahrzeuge ein Bußgeld von knapp 29 Millionen US-Dollar entrichten. Eine Erhöhung der Strafsätze steht derzeit zur Diskussion.

Sind das für Sie, Herr Dr. Weber, nur Peanuts? Bitte erläutern Sie uns Aktionärinnen und Aktionären einmal, wie Sie die Innovationsgeschwindigkeit beschleunigen wollen, damit solche Bußgelder in Zukunft nicht mehr erhoben werden.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, wenn Sie mal einen Blick in den Daimler-Nachhaltigkeitsbericht werfen, finden sie dort solch merkwürdige Sätze wie den folgenden:

“Wir wollen unsere Kunden begeistern mit faszinierenden Premium-Pkw, die bei Design, Sicherheit und Komfort, Wertanmutung, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit Maßstäbe setzen.”

Ach, hätte der Dachverband der Kritischen Aktionäre auch solch begabte PR-Texter!

Aber Spaß beiseite: Das Pkw-Segment steuert immerhin 50 Prozent zum Konzern-Umsatz bei. Ich werde den Eindruck nicht los, dass hier ein Geschäftsmodell mit dem Fokus auf Premium-Pkw verteidigt werden soll. Nirgendwo lässt Daimler ein Problembewusstsein erkennen, dass die großen und schweren Fahrzeuge einschließlich der Kundengruppen, die diese Fahrzeuge kaufen, für die nachhaltige Entwicklung eine Herausforderung darstellen. Es wird die Zuversicht verbreitet, mit technischen Innovationen die ökologischen Anforderungen erfüllen zu können. Verzicht auf Gewicht, Größe, Leistung wird nicht im Entferntesten diskutiert. Sind das Tabus in der Welt von Vorstand und Aufsichtsrat?

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, machen wir diesem Vorstand und Aufsichtsrat klar, dass es so nicht weiter gehen kann beim Daimler!

Die Halbherzigkeit von Daimler bei der Öko-Transformation zeigt sich auch darin, dass die BlueEfficiency Technologie, die Emissionen deutlich verringert, in jeder Klasse nur in ein oder zwei Modellen angeboten wird. Herr Dr. Zetsche, warum sind Daimler-Pkw nicht serienmäßig auf Öko getrimmt? Daimler betrachtet die Öko-Ausstattung noch immer bloß als eine Option. Das Freiburger Öko-Institut fordert dagegen in seinem ‚Externen Statement‘ zum Nachhaltigkeitsbericht: Das Klimapaket muss in die Grundausstattung.

Ein weiterer gravierender Kritikpunkt am Daimler-Nachhaltigkeitsbericht: Es werden Teilergebnisse berichtet, die aber nicht ins Gesamtbild des Konzerns eingeordnet werden. So kann der Eindruck entstehen, dass in Sachen Nachhaltigkeit alles im grünen Bereich ist, während tatsächlich lediglich punktuelle, wenn auch richtungweisende Anstrengungen gemacht werden. Herr Dr. Zetsche, Aufklärung sieht anders aus!

Erstes Beispiel Recycling: Im Nachhaltigkeitsbericht 2009 heißt es:

„Für die aktuelle A-Klasse kann eine stoffliche Recyclingfähigkeit von 85 Prozent und eine Verwertbarkeit von 95 Prozent gemäß dem Berechnungsmodell nach ISO 22628 nachgewiesen werden.“

Hier fehlt als entscheidende Angabe, wie viel tatsächlich recycelt wird und wie sich das bei den anderen, schwereren Modellen verhält. Herr Dr. Zetsche, bitte reichen Sie uns diese Angaben nach - am besten heute noch.

Zweites Beispiel Wasser: Beim Wasserverbrauch findet man gar eine falsche Interpretation der gezeigten Zahlenreihen. Die gewünschte Tendenz der Senkung wird formuliert, obwohl die Zahlen eine Zunahme bzw. eine Auf- und-Ab-Bewegung zeigen.

Drittes Beispiel CO2: Daimler sagt:

„Die energiebedingten CO2-Emissionen aller Werke sanken 2008 um 0,4 Prozent auf 3,64 Mio. Tonnen.“

Der Klimaschutz wird als eines der drei wichtigsten Handlungsfelder benannt. Die Reduzierung des direkten und indirekten CO2-Ausstoßes wird mit einer Vielzahl von Initiativen in Produktion und Gebäudemanagement zu erreichen versucht. Richtig: versucht! Ist ein Ergebnis von 0,4 Prozent Verringerung des Treibhausgases CO2 ausreichend? Wie ernst nimmt Daimler dieses Ziel? Auch hier drängt sich der Eindruck auf, dass man sich hinter der Vielzahl der berichteten Vorhaben versteckt und nicht ernsthaft das postulierte Ziel verfolgt.

Viertes und letztes Beispiel Kerngeschäft: Daimler ist durchaus bestrebt, die Umwelt-Anforderungen zu berücksichtigen und stellt Roadmaps zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und zur Kraftstoff-Entwicklung vor. Der E-Smart ist zukunftsweisend, die A-Klasse zeigt gute Ansätze. Doch das sind leider nur Feigenblätter in einer Produktstrategie, die an überdimensionierten Premium-Fahrzeugen festhält. Die meisten Autos, die Daimler baut, sind schlicht zu groß und zu schwer.

Dennoch, die Entwicklung zu geringerem Verbrauch mit optimierten Hybrid- und Elektroantrieben ist zukunftsfähig, denn sie können auch in kleineren, leichteren Autos eingesetzt werden. Herr Dr. Zetsche, wann wird sich diese Einsicht im Daimler-Vorstand endlich durchsetzen?

Und noch eins, Herr Dr. Zetsche: Bitte suchen Sie sich bei den Elektro-Antrieben einen anderen Partner als RWE. Sie mögen sich mit Herrn Dr. Großmann vielleicht persönlich gut verstehen. Aber der Strom-Mix von RWE ist hoch fossil-lastig. So lassen sich Emissionen nicht reduzieren.

Wie sieht es aus mit dem gesellschaftlichen Engagement von Daimler? Bei seiner Erwähnung im Nachhaltigkeitsbericht waren wieder die Schlitzohren am Werk. Anerkennenswerte Taten im Kleinen werden groß herausgestellt. Sie stehen aber in keinem Verhältnis zu Bedeutung, Größe und Wirkungsmöglichkeiten des Konzerns. So lässt Daimler über Stiftungen ca. 4 Millionen Euro in soziale Projekte fließen. Bei einem Gewinn von 2,7 Milliarden Euro sind das nicht nennenswerte 1,5 Promille. Dagegen fließen ca. 135 Millionen in den Daimler-Anteil an McLaren Mercedes im Formel 1-Sponsoring. Dies, obwohl das Sponsoring keine Akzeptanz in der Belegschaft hat. Ich würde mir wünschen, dass Entscheidungen über das gesellschaftliche Engagement von Daimler mehr vom Hirn als von männlichen Hormonen gesteuert wird.

Für welche Art von Sponsoring würde sich wohl eine Frau im Vorstand stark machen, wenn es bei Daimler eine gäbe? Herr Dr. Zetsche, vielleicht fragen Sie mal Ihr Aufsichtsratsmitglied Frau Baldauf.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre. Wollen Sie den reaktivierten Rentner Michael Schumacher sehen, der den jungen Heißspornen im Formel-1-Zirkus hinterher fährt? Wenn nicht, dann geben Sie jetzt mit mir Herrn Dr. Zetsche ein deutliches Signal. Schluss mit den Formel-1-Aktivitäten von Daimler! Lösen Sie beim Daimler die Nachhaltigkeits-Bremse.