

# Kritische AktionärInnen DAIMLER



Daimler AG  
Investor Relations  
HPC 096 - 0324  
70546 Stuttgart  
Fax: 0711 – 17 94 075  
Email: investor.relations@daimler.com

Postfach 30 03 07  
50773 Köln  
Tel. 0221 / 599 56 47  
Fax: 0221 – 599 10 24  
[dachverband@kritischeaktionaere.de](mailto:dachverband@kritischeaktionaere.de)  
[www.kritischeaktionaere.de](http://www.kritischeaktionaere.de)

Köln, 29.03.2011

## **Gegenantrag zur Daimler-Hauptversammlung 2011**

Zur Hauptversammlung der Daimler AG am 13.04.2011 stellt der Dachverband der Kritischen AktionärInnen und Aktionäre folgenden Gegenantrag:

### **Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 3: Beschlussfassung über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2010**

Die Mitglieder des Vorstands werden nicht entlastet.

#### **Begründung:**

Die Daimler AG hat bis dato zu wenig unternommen, um ein nachhaltiger Mobilitäts- und Technologiekonzern zu werden und betreibt durch PR- und Marketing-Kampagnen Greenwashing.

#### **Greenwashing**

Die Daimler AG betreibt Greenwashing, wenn sie ihre Fahrzeugflotte trotz des hohen Kraftstoffverbrauchs und CO<sub>2</sub>-Ausstoßes als umweltfreundlich und sauber bezeichnet. Mercedes darf Autos mit hohem Spritverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß nicht als Beitrag zum Umweltschutz bewerben. Darauf weist die Verbraucherzentrale Hamburg hin. Unter dem Slogan „Wir machen Hamburg sauberer“ hatte Mercedes in der jährlich erscheinenden Informationsbroschüre der Stadtreinigung Hamburg für Autos der E-Klasse geworben. Wer in diesen Fahrzeugen unterwegs sei, so Mercedes, leiste einen aktiven Beitrag für ein sauberes Hamburg. Tatsächlich reichen die Modelle der E-Klasse aber von den vergleichsweise Benzin sparenden und CO<sub>2</sub>-armen Blue-Efficiency-Modellen bis zu Sprit- und CO<sub>2</sub>-Schleudern wie dem E 500.

„Antworten geben. Seit 1886! 125! Jahre Innovation“: Dieser Slogan, der anlässlich des Firmenjubiläums von Daimler(-Benz) ausgegeben wird, gilt in der jüngeren Vergangenheit, die von vielen Fehlentwicklungen geprägt war, sicher nur sehr begrenzt. Und der Claim der Autosparte „Mercedes-Benz. Das Beste oder nichts.“ sollte jetzt schleunigst mit Inhalt gefüllt werden.

#### **CO<sub>2</sub>-Ausstoß**

Insgesamt ist die Pkw-Flotte von Daimler immer noch zu sehr von zu viel Kraftstoff

verbrauchenden und zu viel CO<sub>2</sub> ausstoßenden Modellen geprägt.

Die EU-Gesetzgebung sieht ab Anfang 2012 vor, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 65 Prozent der Flotte auf durchschnittlich 130g/km gesenkt sein muss. „Daimler hat da noch am meisten zu tun“, sagt Matthias Mühlöder, auf Antriebe spezialisierter Analyst bei IHS Global Insight. Zuletzt lag der Wert für die Marken Mercedes, Smart und Maybach noch bei 160g CO<sub>2</sub>/km. Reichen die Anstrengungen von Daimler aus, um den EU-Richtwert zu erreichen?

### Elektroautos

Daimler hinkt – wie andere deutsche Autobauer – bei der Entwicklung von Elektroautos hinterher. 2012 soll der E-Smart in den Handel kommen, und drei weitere E-Modelle sind geplant.

Bei der E-Mobilität bestehen folgende Probleme:

- Geringe Reichweite und lange Ladezeiten der Akkus  
Die Reichweite von Elektroautos liegt derzeit im Stadtverkehr bei etwa 100 Kilometern. Dies reicht für den täglichen Berufsverkehr. Aufgrund der langen Ladezeiten der Akkus sind Elektroautos derzeit aber für längere Fahrten noch ungeeignet. Hinzu kommt, dass es in Deutschland noch nicht viele Starkstromladestationen für Elektroautos gibt.
- Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit  
Elektroautos sind im Vergleich zu konventionellen Autos noch unverhältnismäßig teuer und eine staatliche Förderung gibt es noch nicht. Wettbewerbsfähig wird das Elektroauto erst, wenn die Kosten für die Akkus gesunken sind. Dass dies passieren wird, scheint sicher, jedoch bestehen noch Unsicherheiten über die Preisentwicklung der wichtigen Rohstoffe wie Lithium. Außerdem werden Seltene Erden benötigt, die zum Großteil in China gefördert werden. Die dortige Regierung hat deren Export bereits gedrosselt, die politische Unsicherheit ist groß.
- Stromerzeugung in Atomkraftwerken  
Ein Elektroauto ist erst dann umweltfreundlich, wenn es mit Ökostrom betankt wird. Mit welchem Strom sollen die Elektroautos von Daimler geladen werden? Die Kooperation mit RWE ist keine Lösung, weil RWE bisher zu wenig in erneuerbare Energie investiert und seinen Strom überwiegend in Atom- und Kohlekraftwerken produziert. Aber auch die anderen großen Stromanbieter in Deutschland sind atom- und kohlelastig.
- CO<sub>2</sub>-Bilanz: Hybrid schlägt Elektroauto  
Die zentrale Frage in der Stromproblematik ist jedoch die CO<sub>2</sub>- Bilanz bei der Stromerzeugung. Mit dem derzeitigen deutschen Strommix verursacht das effizienteste Elektroauto 92 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer, ein E-Smart sogar weit über 100 Gramm. Moderne Hybrid-Autos oder Diesel können diese Werte unterbieten

**Fazit:** Die betriebene Entwicklung von Elektroautos stellt keine Lösung im Sinne eines nachhaltigen Umwelt- und Mobilitätskonzepts dar. Greenpeace Autoexperte Wolfgang Lohbeck bezweifelt, dass Elektroautos sich durchsetzen und die Verkehrsproblematik lösen können. Alternativ sollte man, statt auf Elektroautos zu setzen, den PS-Wahn stoppen und klassische Antriebe sparsamer machen. Mittelfristig scheinen Hybridautos geeignet zu sein, das Problem der geringen Reichweite zu lösen. Langfristig könnte Wasserstoff das Öl ersetzen.

Köln, 29.03.2011

gez. Markus Dufner  
Geschäftsführer des Dachverbands  
der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre  
Pellenzstr. 39, 50823 Köln  
Tel. 0221 / 599 56 47  
Fax: 0221 / 599 10 24  
dachverband@kritischeaktionäre.de  
[www.kritischeaktionäre.de](http://www.kritischeaktionäre.de)

**Menschen Mut machen – Konzernopfern eine Stimme geben.  
Kritische Aktionäre.**