

**Rede von Jens Hilgenberg bei der Hauptversammlung
der Daimler AG am 05.04.2018 in Berlin**

[Es gilt das gesprochene Wort.]

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
geehrte Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats,
meine Damen und Herren,

mein Name ist Jens Hilgenberg und ich spreche hier und heute für den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V. und den Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre.

Wir beantragen heute sowohl dem Vorstand, als auch dem Aufsichtsrat der Daimler AG die Entlastung für das Geschäftsjahr 2017 zu verweigern. Der entsprechende Gegenantrag wurde fristgerecht eingereicht und veröffentlicht.

Aus unserer Sicht ist das Verhalten und die Rolle der Daimler AG im nunmehr rund 2½ Jahre andauernden Abgasskandal nicht weiter hinzunehmen. Berichte über Durchsuchungen der Staatsanwaltschaft mit bis zu 200 Beamten in der Konzernzentrale, scheinen mittlerweile zum traurigen Alltag in Stuttgart zu gehören. Im September 2015 ließ sich Herr Zetsche in der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung wie folgt zitieren: „*Wir halten uns grundsätzlich an die gesetzlichen Vorgaben und haben keinerlei Manipulationen an unseren Fahrzeugen vorgenommen. Ein Defeat Device, sprich eine Funktion, die die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unzulässig einschränkt, kommt bei Mercedes-Benz nicht zum Einsatz.*“

Das sehen zumindest die US-Behörden ganz anders. Diese gehen davon aus, dass in Diesel-Pkw von Mercedes-Benz sehr wohl illegale Abschaltvorrichtungen verbaut sind, eine Reihe von unabhängigen Untersuchungen in Europa erhärten diesen Verdacht. Und auch im Konzern selbst ist man offenbar von der Legalität der verbauten Technik nicht mehr so überzeugt, wie es Herr Zetsche gerne in der Öffentlichkeit weismachen will. Warum sonst hat die Daimler AG die ohnehin schon hohen Rückstellungen für rechtliche Risiken im letzten Geschäftsjahr noch weiter erhöht?

Zwar könnte eine nach Konzernangaben vollumfängliche Kooperation mit den US-Behörden dafür sorgen, dass die Daimler AG trotz massiver Fehler mit relativ geringen Strafen aus den Ermittlungen hervorgeht. Entschädigungen und Rückkäufe im

nicht unerheblichen Umfang werden aber finanzielle Einbußen und einen Imageverlust für die Marke nach sich ziehen.

Während also Kund*innen in den USA für die Fehler der Daimler AG mit Entschädigungen rechnen können, werden Kund*innen in Europa mit Fahrverboten und Wertverlust weitgehend allein gelassen. Mit der so genannten 'freiwilligen Servicemaßnahme' an europaweit drei Millionen Fahrzeugen will man hierzulande wohl vor allem einer drohenden offiziellen Rückrufaktion des Kraftfahrtbundesamtes entgehen. Aus unserer Sicht können diese Softwareupdates als Schuldeingeständnis betrachtet werden. Denn entweder sind die Änderungen notwendig, um offiziellen Rückrufaktionen der Aufsichtsbehörden zuvor zu kommen, oder es gibt keine rechtliche Notwendigkeit und die vom Vorstand beschlossene und mit über 200 Millionen Euro veranschlagte Maßnahme schmälert vor allem den Konzerngewinn.

Wenn sich der Vorstand seiner Verantwortung stellt und die Fehler der Vergangenheit ausmerzen will, muss er gewährleisten, dass alle Fahrzeuge des Konzerns ihre jeweiligen gesetzlichen Schadstoffgrenzwerte auch beim Betrieb auf der Straße einhalten. Und wenn dafür zusätzliche Schadstoffminderungssysteme verbaut werden müssen, dann sollte das schnellstens geschehen.

Verkaufsförderungsprogramme wie die Mercedes-Benz Umtauschprämie sollen in erster Linie dafür sorgen, dass jetzt noch die Diesel abverkauft werden, die nicht die neueste Abgasnorm Euro 6d erfüllen. Neufahrzeuge also, die im Betrieb auf der Straße mitunter ähnliche Stickoxidwerte aufweisen, wie die in Zahlung gegebenen Euro 4 Modelle. Sorge um Umwelt und Gesundheit der Menschen an vielbefahrenen Straßen wird so lediglich vorgetäuscht. Wirksame Maßnahmen, die dem Grad der Mitverantwortung an den dauerhaften Grenzwertüberschreitungen bei Stickstoffdioxid gerecht werden, bleiben bislang aus.

Statt mit unwürdigen Untersuchungen an Mensch und Tier die Unschädlichkeit von Luftschadstoffen beweisen zu wollen, muss es der Anspruch der Daimler AG sein, alle gesetzlich festgelegten Fahrzeug-Grenzwert in allen Betriebszuständen auf der Straße einzuhalten und idealerweise sogar über zu erfüllen.

Und natürlich muss der Anspruch eines Konzerns wie der Daimler AG sein, dass weltweit auch alle Vorgaben zu Treibstoffverbrauch und den damit zusammenhängenden CO₂-Emissionen erfüllt werden. Zweifel des Vorstandes an der Erreichung der europäischen Vorgaben für das Jahr 2021 zeigen, dass in der Vergangenheit offenbar falsche Entscheidungen bezüglich Produktpalette bzw. Motorisierung der selbigen getroffen wurden. Die vom Konzern mitverschuldete Abkehr der Kund*innen vom Dieselantrieb darf für den Vorstand nicht als Ausrede dafür dienen, Strafzahlungen billigend in Kauf zu nehmen.

Statt immer größere, schwerere und leistungsstärkere Modelle auf den Markt zu bringen, muss der Vorstand die langfristige Entwicklung des Konzerns in Zeiten größerer klimatischer Herausforderungen verstärkt angehen. Dazu reicht es nicht, Geländewagen und schwere Limousinen zukünftig einfach mit Strom statt mit Benzin oder Diesel anzutreiben. Entscheidend für die Ökobilanz sind neben den für Herstellung und Betrieb eingesetzten Rohstoffen, auch die benötigte Gesamtenergiemenge. Die vielbeschworene Nachhaltigkeit setzt genau hier an. Rohstoffe und Energie einsparen ist ein Gebot der Zukunft.

Wie ernst es dem Konzern damit ist, das Klima zu schützen, kann er umgehend beweisen. Mit einem klaren Bekenntnis zur Erreichung der bestehenden CO₂-Grenzwerten auf EU-Ebene und der öffentlichen Forderung nach strengen Folgewerten für die Jahre 2025 und 2030.

Vielen Dank!

Frage: Kam oder kommt bei Fahrzeugen der Daimler AG spezielle Software zur Schadstoffregulierung zum Einsatz, die aufgrund von Geschwindigkeit oder Beschleunigungswerten Prüfsituationen erkennt?

Frage: Gibt es Pläne der Daimler AG, die Besitzer von Euro 5 Dieselfahrzeugen des Konzerns bei der Nachrüstung mit wirksamen Abgasnachbehandlungssystemen zu unterstützen? Wenn ja, wie soll diese Unterstützung aussehen? Wenn nein, warum nicht?

Frage: Wie ist das prozentuale Verhältnis zwischen den Abgasnorme Euro 6, Euro 6d-temp und Euro 6d bei denen in Europa 2017 zugelassenen Dieselfahrzeugen der Marken Mercedes-Benz und Smart?

Frage: Wie viele außergerichtliche Einigungen hat die Daimler AG mit Kund*innen in Europa getroffen, die die Daimler AG oder deren Haupthändler bezüglich Fahrzeugrückgabe, -tausch, Nachbesserung oder Entschädigung seit Herbst 2015 verklagt haben und wie hoch war die durchschnittliche Auszahlungssumme bei diesen Vergleichen?