

## Hintergrund: Daimler-Jahresbilanz 2018

### **Daimler steigert durchschnittlichen CO2-Ausstoß seiner Fahrzeugflotte auf 134 Gramm pro Kilometer und fährt Gewinn von 7,58 Milliarden Euro ein**

#### ***1. CO2-Ausstoß der Fahrzeugflotte von Daimler***

CO2 ist wesentlich für den menschengemachten Klimawandel verantwortlich. Als eine Maßnahme zur CO2-Reduzierung schreibt die EU vor, dass die Automobilhersteller den durchschnittlichen CO2-Ausstoß ihrer Kfz-Flotte senken müssen. Bis 2021 dürfen alle neu zugelassenen Pkw in der EU im Schnitt maximal 95 Gramm CO2 pro Kilometer ausstoßen. In seinem Jahresbericht 2018 muss Daimler zugeben, dass die Entwicklung im Konzern 2018 genau in die umgekehrte Richtung lief. Der Wert ist 2018 im Flottenschnitt auf 134 Gramm CO2 pro Kilometer gestiegen. Im Vorjahr hatte er 125 Gramm betragen. Ab 2020/21 muss Mercedes einen Wert von 105 Gramm erreichen. Dies soll vor allem über den Umstieg auf Elektromobile geschafft werden.  
(Quelle: Daimler Geschäftsbericht 2018)

Dieser Anstieg ist eine Folge der Modellpolitik von Daimler, die zunehmend auf vergleichsweise große, schwere und leistungsstarke SUV setzt.

#### ***2. Profite von Daimler***

In den ersten drei Monaten 2019 hat Daimler inklusive der Sparten Lastwagen und Transporter 2,8 Milliarden Euro verdient, das sind 500 Millionen Euro weniger als im Vorjahreszeitraum. Unter dem Strich stand für den Konzern ein Gewinn in Höhe von 2,1 Milliarden Euro, rund 300 Millionen Euro weniger als Anfang 2018. Der Umsatz blieb recht stabil und lag bei 39,7 Milliarden Euro. Vor einem Jahr waren es 39,8 Milliarden.  
(Quelle: [www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/autohersteller-daimler-macht-eine-halbe-milliarde-weniger-gewinn-16158322.html](http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/autohersteller-daimler-macht-eine-halbe-milliarde-weniger-gewinn-16158322.html))

Im Jahr 2018 erwirtschaftete die Daimler AG einen Gewinn von rund 7,6 Milliarden Euro. Im Bereich der Kfz (Ohne Vans, Lastkraftwagen und Busse) lag die Umsatzrendite bei 7,8Prozent, die Eigenkapitalrendite im Finanzbereich lag bei satten 11,1Prozent.

Die einzelnen Geschäftsfelder haben für das Jahr 2019 die folgenden Renditeerwartungen:

Mercedes-Benz Cars: Umsatzrendite 6 bis 8 Prozent

Daimler Trucks: Umsatzrendite 7 bis 9 Prozent

Mercedes-Benz Vans: Umsatzrendite 5 bis 7 Prozent

Daimler Buses: Umsatzrendite 5 bis 7 Prozent

Daimler Financial Services: Eigenkapitalrendite 17 bis 19 Prozent

(aus :Daimler-Jahresbericht 2018)

### **3. Bildung von Rückstellungen statt Nachrüstung von Fahrzeugen mit zu hohen Stickoxidwerten**

Im Juni 2018 hatte der Bundesverkehrsminister einen offiziellen Rückruf von europaweit rund 700.000 Diesel-Fahrzeugen des Konzerns angekündigt, der nun vom zuständigen Kraftfahrtbundesamt ausgesprochen wurde. Offensichtlich geht Daimler davon aus, dass noch weitere Strafen und Entschädigungsforderungen auf den Konzern zukommen und hat im Geschäftsjahr 2018 seine Rückstellungen u.a. für Garantieleistungen um mehr als zwei Mrd. auf 24 Mrd. Euro erhöht.

Die US-Behörden gehen nach wie vor davon aus, dass in Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen illegale Abschaltvorrichtungen verbaut sind. Hier könnten noch einige Kosten auf den Konzern zukommen. Noch immer plant Daimler in Europa nicht, die vom Konzern verkauften Dieselfahrzeuge so nachzurüsten, dass diese ihre gesetzlichen Stickoxidgrenzwerte auch beim Betrieb auf der Straße einhalten.

Der Konzern lässt die Kund\*innen in Europa mit aktuellen sowie kommenden Fahrverboten und den daraus resultierenden Wertverlusten ihrer Diesel-Fahrzeuge allein. Wer seinerzeit im guten Glauben einen Diesel der Abgasstufe 5 der Marke Mercedes-Benz oder Smart gekauft hat, sieht sich mit im Realbetrieb nachgewiesenen, teils massiven Überschreitungen der gesetzlichen, fahrzeugspezifischen Grenzwerte für Stickstoffoxid (NOx) konfrontiert.  
([www.kritischeaktionaere.de/daimler/gegenantraege-2019-3/](http://www.kritischeaktionaere.de/daimler/gegenantraege-2019-3/))

### **4. Als Antwort auf die Herausforderungen des menschengemachten Klimawandels setzt Daimler lediglich auf Elektromobilität**

In den nächsten zehn Jahren werden die 20 größten Autokonzerne rund 300 Milliarden Euro in die E-Pkw-Herstellung und Entwicklung investieren. Mehr als 40 Prozent davon oder 140 Milliarden Euro stemmen allen voran VW, Daimler und BMW. Damit ist klar: Die E-Mobility kommt, wenn auch als ergänzende Mobilität in den Städten und mit der Gesamtbilanz einer nochmals massiv gesteigerten Pkw- und Kfz-Dichte.

([www.heise.de/tp/features/Das-Gejammer-der-Umweltverbaende-ist-blanker-Unsinn-4414123.html](http://www.heise.de/tp/features/Das-Gejammer-der-Umweltverbaende-ist-blanker-Unsinn-4414123.html))

Daimler setzt wie andere Kfz-Hersteller auch auf einen Ausbau der Elektromobilität. Unter der Produkt- und Technologiemarke EQ, die für „Elektrische Intelligenz“ steht, werden sowohl Fahrzeuge als auch Services rund um die Elektromobilität angeboten.

Bis zum Jahr 2022 soll das gesamte Mercedes-Benz-Portfolio elektrifiziert werden. Das bedeutet, dass in jedem Segment verschiedene elektrifizierte Alternativen angeboten werden – vom Kompaktwagen bis zum großen SUV. 2019 soll der EQC, der erste vollelektrische SUV von Mercedes-Benz, in Serie gehen, danach sollen weitere EQ-Modelle in rascher Folge kommen.

(aus: Geschäftsbericht 2018)

Der designierte Daimler-Chef Ola Källenius stellte im Mitte Mai die neue Strategie „Ambition 2039“ vor:

- Während der nächsten 20 Jahre soll die Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars CO<sub>2</sub>-neutral werden, bereits 2030 peilt das Unternehmen mehr als 50 Prozent des Pkw-Absatzes mit Plug-In-Hybriden oder rein elektrischen Fahrzeugen an.
- Den Kunden im Fokus: Elektrooffensive bietet Kunden attraktive Produkte und Zugang zu komfortablen, nutzerfreundlichen Services.

(<https://www.daimler.com/investoren/berichte-news/finanznachrichten/20190513-ambition-2039.html>)

Daimler kooperiert bei der Elektromobilität mit dem chinesischen Großaktionär Geely. Er soll für Daimler ein wichtiger Türöffner im wichtigsten Automarkt der Welt werden.

([www.deraktionaeer.de/aktie/volkswagen--bmw-und-daimler--ueberraschende-wende---dieser-autobauer-hat-derzeit-die-nase-vorne--481730.htm](http://www.deraktionaeer.de/aktie/volkswagen--bmw-und-daimler--ueberraschende-wende---dieser-autobauer-hat-derzeit-die-nase-vorne--481730.htm))

*Kritik an E-Mobilität:* Die reine CO<sub>2</sub>-Bilanz eines E-Pkw ist im Vergleich zu einem Benziner oder Diesel maximal um 25 Prozent günstiger, nämlich dann, wenn der gesamte Lebenszyklus betrachtet wird. Eine Autoindustrie, die primär auf E-Autos setzt, tauscht in Ansätzen die Abhängigkeit vom endlichen Rohstoff Öl gegen eine Abhängigkeit von den endlichen Rohstoffen Kupfer und Nickel (die für E-Autos in deutlich größerem Umfang abgebaut werden müssen) sowie Lithium, Kobalt und allgemein seltene Erden (die für E-Pkw in sehr großem Maßstab neu abgebaut werden müssen).

([www.kontextwochenzeitung.de/wirtschaft/415/elektrisch-in-die-sackgasse-5786.html](http://www.kontextwochenzeitung.de/wirtschaft/415/elektrisch-in-die-sackgasse-5786.html))