

„Daimler fährt der Konkurrenz hinterher“

Trotz zuversichtlicher Prognosen üben Aktionäre harsche Kritik an dem Stuttgarter Autobauer

Rekordverluste, Millionenstrafen aus der Korruptionsaffäre und Nachholbedarf bei Kleinwagenmodellen und der CO₂-Reduzierung – wegen solcher Versäumnisse verweigerten Tausende Anleger dem Daimler-Management beim Aktionärstreffen die Entlastung.

VON PETRA OTTE
AUS BERLIN

BERLIN. Für Konzernchef Dieter Zetsche waren die vergangenen Monate alles andere als vergnüglich. Erst zog er im Dezember mit der Verlagerung der C-Klasse-Montage von Sindelfingen in die USA den Zorn des größten deutschen Pkw-Werks auf sich, im Februar räumte er für 2009 einen Rekordverlust ein. Hinzu kamen von der US-Börsenaufsicht verhängte Millionenstrafen wegen Bestechung in 22 Ländern, Verstöße gegen Datenschutzgesetze beim Bewerbungsverfahren sowie die mit Skepsis beäugte Ankündigung der Kleinwagen-Kooperation mit dem Massenhersteller Renault-Nissan. Letzteres liegt nur eine Woche zurück, die Anspannung ist Zetsche beim diesjährigen Aktionärstreffen in Berlin anzusehen. Obwohl er sich müht, jede der Hunderten, sich wiederholenden Fragen gleich sachlich zu beantworten, legt er die Stirn immer wieder ungeuldig in Falten. Alles, was der Vorstand in den vergangenen zwölf Monaten entschieden hat, muss er bei dieser Hauptversammlung erneut rechtfertigen, auch dieses Mal teilen die Aktionäre deftig aus, und sogar namhafte Fondsmanager sparen nicht mit Kritik. Ihr Hauptvorwurf: Nach wie vor mangelte es dem Stuttgarter Konzern an einem tragfähigen Zukunftskonzept, stattdessen „fährt Daimler der Konkurrenz in zahlreichen Feldern hinterher“, schimpfte Ingo Speich, Fondsmanager bei der Gesellschaft Union Investment.

Ihre Kritik begründen die Automobilanalysten unter anderem mit Nachholbedarf bei der Senkung des CO₂-Ausstoßes, mit einem Flottenverbrauch von 160 g/km im Schnitt schneidet Daimler heute rund 10 g/km schlechter ab als der Münchener Mitbewerber BMW. In den kommenden zwei Jahren müsse der Autobauer bei der Schadstoffreduzierung deutlich Gas geben, mahnte Speich, sofern das Unternehmen Strafen von bis zu 800 Millionen Euro jährlich verhindern wolle. Diese drohen bei einem Flottenverbrauch von mehr als 130 g CO₂/km im Jahr 2012.

Verzicht auf Dividende stößt auf Verständnis, Bestechung und CO₂-Ausstoß werden kritisiert

Nur ein Beispiel von vielen Punkten, bei denen die Stuttgarter künftig klotzen statt kleckern müssen, „bis heute hat Daimler die Technologieführerschaft nicht wieder zurückerlangen können“, bedauerte Speich. Im Gegenteil: „Man hat den Eindruck, dass die Konkurrenten BMW und Audi mehr Spaß am Fahren verbreiten“, sagte Henning Gebhardt von der Fondsgesellschaft DWS. Er fragt sich, wie „Daimler mit Fahrzeugen, die sich ohnehin nur wenige leisten können



Besucher der Hauptversammlung sehen sich einen Sportwagen Mercedes SLS AMG an



Hauptversammlung der Daimler AG im Internationalen Congresszentrum (ICC) in Berlin



Proteste vor der Versammlungshalle mit Masken des Daimler-Chefs Dieter Zetsche

In Zahlen

Daimler

Geschäftsjahr 2009 in Millionen Euro, Vorjahreszahlen in Klammern

Umsatz	78 924	(98 469)
Ergebnis *	- 1 513	(+ 1 730)
Konzernergebnis	- 2 644	(+ 1 414)
Dividende (je Aktie in Euro)	0,00	(0,60)
Absatz in Einheiten	1 551 291	(2 072 876)
- davon Pkw	1 093 905	(1 273 013)
Mitarbeiter	256 407	(273 216)

* vor Zinsen und Steuern

zum Trendsetter werden will“, nahm die Antwort aber gleich vorweg. Offenbar leide das Topmanagement unter Verunsicherung, mutmaßte der Fondsmanager, die Frage laute: „Wo will das Unternehmen eigentlich hin, wofür steht Daimler, wofür Mercedes?“ Zuvor hatte Zetsche in einer einstündi-

gen Rede den Weg Daimlers in die Zukunft skizziert, zumindest aus Sicht des Konzernlenkers gibt es dabei keine Unwägbarkeiten: Von Januar bis März dieses Jahres hat Daimler weltweit fast 30 Prozent mehr Pkw verkauft als im Vorjahreszeitraum, nach dem Milliardenminus 2009 will Daimler bis Dezember vor Steuern und Zinsen wieder über 2,3 Milliarden Euro verdienen und neben Pkw auch bei Lkw, Bussen und Transportern schwarze Zahlen schreiben. Wachstum verspricht sich Zetsche vor allem in den stark anziehenden Märkten Asiens sowie von neuen Kleinwagenmodellen, die der Konzern künftig gemeinsam mit Renault fertigen und von Anfang an auch mit Elektroantrieben ausstatten will.

„Kein Mercedes-Fahrer wird viel Geld für einen Mercedes mit Renault-Komponenten zahlen“

Ulrich Wecker
Aktionärsschützer

„Daimler will und wird ein Vorreiter der Elektromobilität sein“, versprach Zetsche, „wenn alternative Antriebe in einigen Jahren in Großserie gehen, werden wir einen Vorsprung vor dem Wettbewerb haben.“

Daran zweifeln Aktionärsvertreter, Jens Meyer, Analyst der Deka Investment, fürchtet gar, dass sich Know-how in der Zukunftstechnologie im Zuge der Daimler-Kooperation mit dem asiatischen Autobauer BYD langfristig „nach China verabschiedet wird“. Dagegen komme die jüngst verkündete Zusammenarbeit mit Renault-Nissan bei Kleinwagen viel zu spät: „War man sich bei Daimler etwa zu selbstgefällig und hat gedacht, es allein schaffen zu können?“

Zwar gilt eine Kooperation des Premiumherstellers in dem stark wachsenden Kleinwagensegment in Automobilkreisen als alternativlos – am Partner Renault-Nissan störten sich gestern allerdings gleich mehrere Aktionärsvertreter. Frühere Partnerschaften Daimlers mit Chrysler und Mitsubishi seien nicht zuletzt an kulturellen Unterschieden gescheitert, sagte Fondsmanager Gebhardt, „die Kombination Spätzle mit Baguette und Sushi als Beilage erscheint mir auch nicht besonders attraktiv“. Aktionärsschützer fürchten zudem eine Verwässerung der Stuttgarter Marke mit dem Stern, kein Mercedes-Fahrer werde „viel Geld für einen Mercedes mit Renault-Komponenten zahlen“, prognostizierte Ulrich Wecker von der Deutschen Schutzvereinigung für Wertpapierbesitzer (DSW). Sein Kollege Lars Labryga, Sprecher der Schutzgemeinschaft der Kapitalanleger (SdK), sieht die Kooperation vor allem als „Eingeständnis, dass Daimler mit einem eigenen Kleinwagenkonzept gescheitert ist“. Und weiter: „Bei Daimler muss Wertschöpfung erst wieder gelernt werden.“

So heftig die Aktionäre die Vorstandsriege darüber hinaus für die Korruptionsaffäre, die Beteiligung am Rüstungskonzern EADS oder das ökonomische Engagement im früheren Apartheids-Südafrika rügten – für den Ausfall der Dividende im Verlustjahr 2009 zeigten die Anleger unisono Verständnis. Obwohl sogar Zetsche 2009 einen höheren Gehaltsbonus erhalten hat.

Daimler verweigert Jobzusagen

Beschäftigte im Stuttgarter Motorenwerk besorgt über die Folgen der Allianz mit Renault

VON PETRA OTTE

STUTTGART. Die Nachricht blieb keine Viertelstunde unkommentiert: Als der Premiumautobauer Daimler vergangene Woche über die Zusammenarbeit mit dem französisch-japanischen Massenhersteller Renault-Nissan informierte, konterten die Stuttgarter Arbeitnehmervertreter binnen weniger Minuten: „Die Nachfolgebaureihen der Mercedesmotoren müssen auch künftig mindestens in heutigem Umfang in Untertürkheim produziert werden“, erklärte der dortige Betriebsratschef Wolfgang Niekte und verlangte die Zusage, „dass aus der Kooperation langfristig keine Nachteile für die Beschäftigten entstehen“. Daimlers Gesamtbetriebsratschef Erich Klemm forderte die Geschäftsleitung zu „Vereinbarungen und Produktzusagen“ auf, die klarmachen, dass die Allianz die Beschäftigung in den beteiligten Unternehmen sichere und erhöhe.

Eine erste Gelegenheit dafür bieten die Arbeitnehmervertreter den Chefs bis Ende der Woche auf Betriebsversammlungen, den Auftakt machte das Untertürkheimer Motorenwerk. Auf eine Jobzusage hat die Belegschaft indes vergebens gehofft: Bereits im Dezember habe sich das Unternehmen in einer Betriebsvereinbarung zum Stuttgarter Standort bekannt, sagte Daimler-Personalvorstand Wilfried Porth dieser Zeitung. Damals sorgte der Abzug der C-Klasse-Montage von Sindelfingen auch unter Untertürkheimer Motorenbauern für Verunsicherung, Geschäftsleitung und Betriebsrat hielten deshalb das gemeinsame Ziel „langfristiger Erhalt von Beschäftigung und der Entwicklung des Standorts durch zukunftsfähige

und wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ fest. Porth: „Ich sehe keinen Grund, eine ähnliche Vereinbarung noch einmal abzuschließen, denn es gibt keinerlei Pläne für eine Arbeitsplatzreduzierung durch die Kooperation mit Renault.“

Wie berichtet baut Daimler künftig gemeinsam mit den Franzosen die Nachfolgegeneration des Smart. Zudem wollen die Stuttgarter in den nächsten Jahren leichte Vierzylindermotoren von Renault in Daimlers A- und B-Klasse einbauen und eine neue Generation von 1,4- und 1,6-Liter-Motoren gemeinsam mit den Franzosen entwi-

„Für die Getriebe- und Motorenwerke sehen wir derzeit einen positiven Beschäftigungseffekt“

Wilfried Porth
Personalvorstand von Daimler

ckeln. Heute werden Vierzylindermotoren für die A- und B-Klasse in Untertürkheim hergestellt, allerdings ist der kleinste Motor ein 1,8-Liter, und es fehlen Varianten mit kleineren Hubräumen. In dem Stuttgarter Motorenwerk sorgt man sich nun, dass Kunden künftig vor allem die kleinen und leichten Motorvarianten nachfragen könnten – auf Kosten der Belegschaft. Laut dem Betriebsrat Thomas Adler könnten allein im Werk Untertürkheim bis zu 1000 Stellen in Gefahr sein.

Porth widerspricht diesen Befürchtungen, im Zuge der Motoren-Kooperation mit Renault-Nissan rechnet er nicht mit negati-

ven Auswirkungen für die Beschäftigung in Untertürkheim. Im Gegenteil: „Für unsere Getriebe- und Motorenwerke sehen wir aktuell einen positiven Beschäftigungseffekt“, sagte Porth. Die Daimler-Belegschaft profitiere zunächst davon, dass die von Renault gelieferten Motoren auf Mercedes-Niveau angepasst werden müssten, zudem benötige eine steigende Zahl an Motoren eine steigende Zahl an Teilen, die wiederum aus den Mercedes-Werken stammen könnten. Und auch wenn sich die Nachfrage zugunsten kleinerer Motoren entwickle, stellt dies Porth zufolge nicht automatisch eine Bedrohung für die deutsche Belegschaft dar. Denn die Kooperation mit Renault-Nissan beinhaltet zudem die Lieferung großer Mercedes-Motoren für Nissans Luxusmarke Infinity, „was wir Nissan zuliefern, liegt über dem Volumen, das wir von Renault einkaufen“, sagte Porth. Exakte Stückzahlen nannte er nicht, Branchenkreise spekulieren über eine Motoren-Bestellung Nissans von bis zu 80 000 Stück im Jahr.

Dass die Geschäftsleitung trotz positiver Aussichten keine Jobzusagen gibt, begründet der Personalvorstand nicht zuletzt mit der frühen Phase der Zusammenarbeit. Wo die nächste Generation der mit den Franzosen entwickelten Vierzylindermotoren gefertigt werde, entscheide sich erst nach 2016, dann werde man sich auch mit dem Betriebsrat zusammensetzen. Alles andere komme Blankoschecks auf die Zukunft gleich, sagte Porth, versicherte aber: „Im Kooperationsvertrag steht, dass die Beschäftigung ausgewogen verteilt wird.“ Den 20 000 Beschäftigten im Untertürkheimer Motorenwerk genügt das als Sicherheit aber nicht.



Dieter Zetsche vor einer Leinwand, auf der Teilnehmer der Hauptversammlung zu sehen sind ddp

► 14 · Wirtschaft

Chemieverbände erleichtert über Ethylenpipeline Süd

Die Chemieverbände Baden-Württemberg sind erleichtert, dass die Ethylenpipeline Süd 2011 in Betrieb genommen werden soll. Sie sei der sicherste Weg zum Transport von Ethylen.

► 15 · Kulturmagazin

Südafrika spielt sich für die WM musikalisch warm



Foto: Promo

Südafrikas Popszene ist vielfältig: Das Gastgeberland der Fußball-WM hat nicht nur Howard Carpandale und die Softpop-combo Watershed, sondern auch die tolle Rockband BLK JKS hervorgebracht.

Toyota stoppt Verkauf von Geländewagen

NEW YORK (dpa). Der gute Ruf von Toyota leidet weiter. Nachdem ein einflussreiches US-Magazin gewarnt hatte, der Geländewagen Lexus GX 460 könne in Extremsituationen umkippen, stellte der japanische Autohersteller den Verkauf des Modells auf dem US-Markt ein. „Wir nehmen die Situation ernst“, versicherte US-Markenchef Mark Templin. Toyota will nun erst einmal klären, wie es zu den desaströsen Testergebnissen kommen konnte.

Beim Fahrtstest des „Consumer Reports“ – einer Art Stiftung Warentest – brach das Heck des Wagens aus. Erst im letzten Moment habe das elektronische Stabilitätsprogramm eingegriffen und den Wagen beherrschbar gemacht. Im Straßenverkehr hätte es zum Überschlag kommen können, bilanzierte das Magazin und empfahl „nicht kaufen“. Betroffen ist das Modell 2010. Toyota hat in diesem Jahr 4800 der Nobelautos in den USA verkauft. Kunden stellt der Konzern auf Wunsch einen Leihwagen. Zu Unfällen sei es nicht gekommen. Die US-Behörde für Verkehrssicherheit lägen keine Beschwerden vor.

Der Testbericht weckt Erinnerungen an den legendären Elchtest der A-Klasse von Mercedes-Benz. Der Hoffnungsträger der Stuttgarter hatte 1997 bei einem Ausweichmanöver in Schweden abgehoben. Der Hersteller löste das Problem mit dem Einbau des elektronischen Stabilitätsprogramms (ESP).

Kurzarbeit-Regelung soll verlängert werden

BERLIN (dpa). Die Kurzarbeit-Regelung soll über das Jahresende hinaus verlängert werden. Dies sieht ein Gesetzentwurf von Bundesarbeitsministerin Ursula von der Leyen (CDU) vor. „Eine Einigung innerhalb der Bundesregierung gibt es dazu noch nicht“, sagte Ministeriumssprecher Jens Flosdorff. Derzeit wird eine Verständigung mit dem FDP-geführten Bundeswirtschaftsministerium gesucht. Können dessen Einwände rasch ausgeräumt werden, soll der Entwurf am kommenden Mittwoch ins Bundeskabinett. Eigentlich sollte diese im vergangenen Sommer geschaffene Regelung Ende 2010 auslaufen.

Riester Rente

Klassische Versicherung

Versicherer	Tarif	Garantierte Monatsrente in Euro
Axa	TwinstarIRGI	240,92
HanseMercur24	RRR07	220,40
Hannoversche Leben	AV1	211,12
Hanse Merkur	AR7	206,20
Debeka	F1	204,39
Huk-Coburg LV	RZU	200,10
Alte Leipziger	RV50	195,89
Allianz	ARSTU	195,00
Swiss Life	T 880	194,86
Familienfürsorge	AVR/B	193,66
LVM	R3kG	193,59
R+V	LZU	185,02
Asstel	AMRRC1PE	182,34
oeco capital	rent avr	169,00

Berechnungsgrundlage: Lediger Versicherungsnehmer, keine Kinder, geb. am 01.01.1980, direkt förderungsfähig, Jahreseinkommen 30 000 Euro. Monatliche Zahlung des Mindestbeitrags für maximalen Förderungserhalt. Vertragsbeginn 01.01.2010, Vertragslaufzeit 35 Jahre, 5 Jahre Rentengarantiezeit. Voll-dynamische Rente. Angaben ohne Gewähr

Weitere Infos: www.stuttgarter-nachrichten.de/rechner
Quelle: biallo.de Stand: 14.4.2010