

**Rede des Vorstandsvorsitzenden  
anlässlich der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG**

**Berlin,  
8. April 2009**

Es gilt das gesprochene Wort!

## Einführung

Sehr verehrte Aktionärinnen und Aktionäre,  
sehr verehrte Aktionärs-Vertreterinnen und -Vertreter,  
meine Damen und Herren!

Im Namen des Vorstands und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Daimler AG begrüße ich Sie zu unserer ordentlichen Hauptversammlung.

Sie findet in diesem Jahr unter denkbar „außer-ordentlichen“ Bedingungen statt. Rund um den Globus brechen die Volkswirtschaften ein. Zum ersten Mal seit dem Zweiten Weltkrieg wird die Weltwirtschaft 2009 schrumpfen. Die Automobilindustrie hat diese Krise nicht verursacht. Aber die Auswirkungen treffen auch unsere Branche mit voller Wucht – und das gilt nicht nur für die Hersteller, sondern auch für Zulieferer und Händler. Letztlich wird niemand in unserer Branche von dieser Jahrhundertkrise verschont bleiben.

Was die Unternehmen aber voneinander unterscheidet, ist das Ausmaß ihrer Fähigkeit, sich erstens wirksam gegen diese Krise zu wappnen und zweitens schon während der Krise die richtigen Weichen für die Zeit danach zu stellen. Unser Anspruch bei Daimler ist es, in diesen beiden zentralen Punkten zu den Besten im Wettbewerb zu zählen.

Wir wollen trotz schwacher Märkte ein starkes Unternehmen bleiben. Was wir dafür tun, werde ich Ihnen heute darlegen.

Den Anfang macht naturgemäß der Bericht über die Entwicklung im Konzern und in den einzelnen Geschäften seit unserer letzten Hauptversammlung. Dabei wird deutlich werden, dass das heutige Marktumfeld zum großen Teil völlig andere Vorgehensweisen erfordert als das Umfeld vor zwölf Monaten – und dementsprechend handeln wir.

Im Anschluss daran werde ich Ihnen die wesentlichen Elemente unseres Krisenmanagements erläutern: Was tun wir heute - in der akuten Krisenphase - um uns wirksam gegen den Abwärtssog der Märkte zu schützen? Das Spektrum der in Angriff genommenen Themen reicht von einem rigiden Kostenmanagement über die Optimierung unseres Working Capital bis zu Personalmaßnahmen. Was zu tun ist, das werden wir tun – konsequent und über alle Themen hinweg. Wir werden nicht zulassen, dass ein Unternehmen gefährdet wird, dessen Marken und Produkte weltweit als Aushängeschild der deutschen Industrie gelten.

Im letzten Teil meiner Rede wird es um unsere strategischen Zukunftsinvestitionen gehen. Denn so unentbehrlich radikale Kostensenkungen in Krisenzeiten sind, so wenig weisen sie allein den Weg in eine gute Zukunft. Das gilt um so mehr, als die wirtschaftliche Rezession nicht die einzige Herausforderung ist, vor der unsere Branche heute steht. Die zweite Herausforderung ist eine technologische – und sie betrifft den stufenweisen Übergang vom Öl- zum Nach-Öl-Zeitalter. Diesen Epochenwechsel werden wir bei Daimler weiter aktiv gestalten. Entsprechend gezielt investieren wir in die wichtigen Zukunftsthemen unserer Branche.

Nun aber zur Geschäftsentwicklung seit unserer letzten Hauptversammlung.

## Entwicklung Konzern

Noch im ersten Halbjahr 2008 waren viele unserer Geschäfte nicht nur auf gutem Weg, sondern auf Rekordkurs: Bei Pkw, Vans und Bussen haben wir im ersten Halbjahr mehr Fahrzeuge verkauft als je zuvor.

Dann kam das dritte Quartal – und es zeichnete sich ab: Die Märkte werden deutlich schwächer. Ende Juli haben wir daher unsere Ergebnisprognose für das Gesamtjahr von „über 7,7“ auf „über 7 Milliarden Euro“ angepasst, bezogen jeweils auf das laufende Geschäft. Im September folgte der Dammbbruch: Der Bankrott von Lehman Brothers ließ den Finanzsektor implodieren. Die Folgen trafen die Realwirtschaft – und damit die Automobilmärkte – ins Mark. Dementsprechend haben auch wir unsere Prognose Ende Oktober auf nun „über 6 Milliarden Euro aus dem laufenden Geschäft“ revidiert. Und diese Erwartung haben wir auch getroffen: Insgesamt konnten wir im abgelaufenen Jahr ein EBIT von 6,2 Milliarden Euro aus dem laufenden Geschäft erwirtschaften.

Einschließlich aller Sonderfaktoren allerdings lag das EBIT nur noch bei 2,7 Milliarden Euro, wobei insbesondere die Belastung aus unserer Restbeteiligung an Chrysler mit insgesamt 3,2 Milliarden Euro zu Buche schlug: 1,4 Milliarden Euro davon resultierten aus der „at equity“ Einbeziehung unseres Anteils an Chrysler, 1,8 Milliarden Euro aus der Wertberichtigung von Darlehen und sonstigen Chrysler-bezogenen Vermögenswerten.

Das Konzern-Ergebnis belief sich im Geschäftsjahr 2008 auf 1,4 Milliarden Euro. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen und der anhaltenden Wirtschaftskrise schlugen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung eine Kürzung der Dividende für das Geschäftsjahr 2008 auf 60 Eurocent je Aktie vor.

Unser Aktien-Kurs büßte im Jahresverlauf 2008 etwa 60 Prozent seines Wertes ein. Auch zurzeit notiert das Papier auf einem im historischen Vergleich äußerst niedrigen Niveau. Diese Entwicklung ist für uns alle in höchstem Maße unbefriedigend. Dabei liegt auf der Hand, dass wir zwar nicht die ökonomische Großwetterlage beeinflussen können, aber sehr wohl dafür verantwortlich sind, Daimler wirksam auf die jeweils gegebenen „Wetterbedingungen“ einzustellen. Und das tun wir.

Die fortlaufende Optimierung unserer Kapitalstruktur ist dafür ein Beispiel: Vor einem Jahr hatten wir eine vergleichsweise hohe Eigenkapitalquote im Industriegeschäft. Das war grundsätzlich positiv, erhöhte aber zugleich unsere Kapitalkosten und verteuerte damit unsere Investitionen. Um das zu verhindern, haben Sie uns auf der letzten Hauptversammlung autorisiert, einen Teil unserer eigenen Aktien zurückzukaufen. Dies haben wir im Umfang von 1,4 Milliarden Euro getan.

Im Zuge der auf die Realwirtschaft übergreifenden Finanzkrise hat sich das Umfeld dann aber radikal verändert: Das reduzierte Absatzvolumen führte zu einem geringeren Liquiditätszufluss aus dem laufenden Geschäft – und auch die Bedingungen für die Aufnahme von Fremdkapital verschlechterten sich. Folgerichtig haben wir Ende Oktober das Rückkaufprogramm ausgesetzt. Im März dieses Jahres haben wir beschlossen, unser Grundkapital unter Ausschluss des Bezugsrechts um 10 Prozent zu erhöhen.

Am 22. März 2009 konnten wir mit Zustimmung des Aufsichtsrats Aabar Investments aus Abu Dhabi als neuen Großaktionär für unser Unternehmen gewinnen. Aabar hat alle neu ausgegebenen Aktien erworben und hält nun 9,1 Prozent an unserem neuen Grundkapital. Wir haben uns gegen eine Kapitalerhöhung mit Bezugsrecht entschieden, weil ein solcher Schritt einen erheblich höheren Kursabschlag der Aktie mit sich gebracht hätte. Dadurch wären Ihrem Unternehmen deutlich weniger Mittel aus der Transaktion zugeflossen.

Für Daimler ist das Engagement von Aabar aus drei Gründen positiv: Erstens sind uns im Zuge der Kapitalerhöhung 1,95 Milliarden Euro zugegangen. Das stärkt unsere finanzielle Basis und verschafft uns zusätzliche Flexibilität, um in neue Fahrzeugtechnologien zu investieren. Zweitens gewinnen wir einen Anker-Investor, der für eine langfristige Zusammenarbeit steht und dessen Investment ein wichtiges Signal an den Kapitalmarkt ist, was man uns jetzt, aber vor allem über die gegenwärtige Krise hinaus zutraut. Drittens werden wir mit Aabar auch gemeinsame Initiativen und Projekte durchführen – insbesondere in den Bereichen umweltfreundliche Antriebstechnologien, Optimierung von Verbundmaterialien und neue Mobilitätskonzepte.

Ich komme nun zur Entwicklung in den einzelnen Geschäften.

### **Mercedes-Benz Cars**

Für Mercedes-Benz Cars war 2008 ein Jahr mit zwei grundverschiedenen Gesichtern: Im ersten Halbjahr ist keiner der großen Premium-Hersteller weltweit schneller gewachsen oder hatte eine höhere Profitabilität als Mercedes-Benz. Im zweiten Halbjahr allerdings hat die Finanzkrise auch unsere Pkw-Sparte mit aller Härte getroffen. Zwar konnten wir beim Gesamtjahresabsatz – trotz eines Rückgangs von 22 Prozent im vierten Quartal – noch annähernd an die Größenordnung des Vorjahres anknüpfen und erneut etwa 1,2 Millionen Fahrzeuge verkaufen. Der Umsatz fiel aber um 9 Prozent auf 47,7 Milliarden Euro. Das EBIT betrug 2,1 Milliarden Euro – und es stammt vollständig aus dem ersten Halbjahr.

Im zweiten Halbjahr wirkte sich vor allem der durch die Finanzkrise hervorgerufene weltweite Einbruch der Pkw-Märkte aus. Mit der E-Klasse stand darüber hinaus eines unserer wichtigsten Volumenmodelle vor dem Modellwechsel. Unsere relative Marktposition konnten wir in wichtigen Segmenten auch 2008 behaupten: Mit der S-Klasse haben wir die weltweite Marktführerschaft im Luxus-Segment erfolgreich verteidigt. Auch die C-Klasse-Limousine blieb in ihrem Segment die Nummer Eins.

Und obwohl auch die Schwellenländer nicht von der Finanzkrise verschont blieben, war unsere Geschäftsentwicklung dort 2008 erfreulich. In China beispielsweise hat die Marke Mercedes-Benz 59 Prozent mehr Fahrzeuge verkauft als im Vorjahr; im Nahen und Mittleren Osten stieg unser Absatz um 36 Prozent.

Für smart war 2008 das bisher beste Jahr überhaupt: Der weltweite Absatz legte um 35 Prozent zu – und was noch wichtiger ist: Die Profitabilität stimmt ebenfalls. Die USA wurden aus dem Stand der drittwichtigste Markt.

Im laufenden Jahr konnten sich bisher weder Mercedes-Benz noch smart dem anhaltenden Abwärtstrend der Märkte entziehen – auch wenn sich im März eine leichte Verbesserung bei Absatz und Auftragseingang abzeichnete. Im gesamten ersten Quartal ist der Absatz bei Mercedes-Benz Cars um 23 Prozent eingebrochen. Bei der Marke Mercedes-Benz war es ein Minus von 25 Prozent. Auch hier verstärkte der Modellwechsel bei der E-Klasse die rückläufige Entwicklung.

Seit dem vorletzten Wochenende ist die neue E-Klasse nun aber bei den Händlern – Sie sehen sie als Limousine und Coupé hier vorne auf der Bühne. Ohne Zweifel ist die E-Klasse unsere wichtigste Produktneuheit in diesem Jahr: Ab sofort gibt es sie als Limousine, ab Mai als Coupé und ab November auch als T-Modell und später als Cabriolet.

Dieses Auto ist nicht nur die bei weitem sicherste und komfortabelste E-Klasse, die es je gab; es ist auch die mit Abstand sauberste und wirtschaftlichste. Mit ihrem neuen 4-Zylinder Diesel verbraucht die Limousine bis zu 23 Prozent weniger als ihr Vorgänger: Gerade noch 5,3 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer fallen an – das entspricht 139 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer und ist ein absoluter Spitzenwert in diesem Segment. Alle angebotenen Diesel- und Benzinmotoren erfüllen schon heute die EU5-Abgas-Limits für 2011. Der E 350 BlueTEC, der im September auf den Markt kommt, erfüllt sogar die EU6-Norm von 2014.

Ein weiterer Meilenstein in Sachen Verbrauch und Sauberkeit erwartet Sie in diesem Sommer in der S-Klasse: Der S 400 HYBRID wird der erste Hybridantrieb von Mercedes-Benz sein. Mit einem Verbrauch von 7,9 Litern ist der S 400 HYBRID die weltweit effizienteste Luxuslimousine mit Ottomotor überhaupt. Mehr noch: Der S 400 HYBRID ist auch

- der erste Serienhybrid eines europäischen Herstellers;
- der CO<sub>2</sub>-Champion der Luxusklasse
- und der erste Serienhybrid mit Lithium-Ionen-Batterie, einer Technologie,
  - die Daimler-Ingenieure speziell auf die Erfordernisse im Auto abgestimmt haben,
  - die für die weitere Elektrifizierung des Antriebs eine Schlüsselrolle spielen wird und
  - die der ADAC deshalb mit dem „Gelben Engel“ in der Kategorie „Innovation und Umwelt“ ausgezeichnet hat.

Das alles zeigt: Wir nehmen unseren Anspruch ernst, „Faszination und Verantwortung“ zusammenzuführen.

In anderen Kategorien müssen wir den Vergleich ebenfalls nicht scheuen. Über viele Baureihen hinweg hat Mercedes im vergangenen Jahr allein in den einschlägigen Wettbewerben der deutschen Fachpresse elfmal „Gold“ geholt. Insgesamt zählt unsere Modellpalette heute zu den aktuellsten im Wettbewerb. Wir setzen alles daran, um mit starken Produkten auch schwierigsten Märkten bestmöglich zu trotzen.

Klar ist dennoch: Solange die extreme Marktschwäche anhält, werden auch wir beträchtliche Einbußen haben. Der Absatz von Mercedes-Benz Cars im Gesamtjahr 2009 wird daher deutlich unter dem des Vorjahres liegen.

## **Daimler Trucks**

Für unsere Lkw-Sparte war 2008 - trotz eines extrem schwierigen Marktumfeldes in Nordamerika - insgesamt noch ein gutes Jahr.

Absatz und Umsatz legten leicht zu: Mit rund 472.000 verkauften Fahrzeugen waren wir erneut Weltmarktführer bei schweren und mittelschweren Lkw. Für Mercedes-Benz Lkw war 2008 sogar das beste Jahr überhaupt: In Europa und Lateinamerika stieg der Absatz um 6 Prozent. Trucks Asia konnte um 5 Prozent wachsen.

In Nordamerika dagegen sank der Absatz um 12 Prozent. Auch vor diesem Hintergrund haben wir Ende Oktober angekündigt, unser operatives Geschäft in Nordamerika umfassend neu auszurichten. Ab 2011 erwarten wir uns davon eine jährliche Verbesserung des EBIT in Höhe von 900 Millionen US-Dollar. Allerdings hat diese Neuausrichtung im Geschäftsjahr 2008 zu negativen Einmal-Effekten geführt. Sie sind neben dem zum Jahresende einsetzenden Nachfrage-Einbruch der Grund dafür, dass das Ergebnis bei Daimler Trucks unter dem Vorjahreswert liegt.

Insgesamt erreichte das EBIT 1,6 Milliarden Euro – dank einer hervorragenden Geschäftsentwicklung in Europa und Lateinamerika, an erster Stelle aber dank Produkten und Technologien, die rund um die Welt überzeugen konnten: Unser neuer Actros wurde - genau wie seine beiden Vorgänger - als „Truck of the Year“ ausgezeichnet. Unsere innovative BlueTec-Dieselseltechnologie setzt Maßstäbe bei Sauberkeit und Wirtschaftlichkeit. Der Freightliner Cascadia ist der verbrauchsgünstigste US-Lkw seiner Klasse. Und unser Hybrid-Lkw „Fuso Canter Eco Hybrid“ verkauft sich immer besser - auch wenn die absoluten Zahlen noch vergleichsweise niedrig sind.

Allgemein waren die Auswirkungen der Wirtschaftskrise im Nutzfahrzeuggeschäft zwar später zu spüren - dafür ist der Markteinbruch nun um so heftiger. Für das Gesamtjahr 2009 rechnen wir bei Daimler Trucks mit einem massiven Rückgang der Märkte:

- In Europa wird der Lkw-Markt 2009 voraussichtlich um 30 bis 50 Prozent einbrechen.
- In Japan ist mit einem Marktrückgang von 40 Prozent zu rechnen.
- Und in den USA muss sich die Truck-Industrie - ausgehend von einem schon bisher sehr niedrigen Niveau - auf ein nochmaliges Minus von fast 30 Prozent einstellen.

Im ersten Quartal 2009 lag der Absatz bei Daimler Trucks um 39 Prozent unter dem Vorjahr. Der Auftragseingang brach um 68 Prozent ein. Aber selbst damit stehen wir im Vergleich zum Wettbewerb noch relativ gut da und gewinnen Marktanteile. Das zeigt, wie schwach der Gesamtmarkt ist.

## **Mercedes-Benz Vans**

Damit komme ich zu unseren Transportern. Hier bewegte sich der Absatz 2008 annähernd auf dem Niveau des Vorjahres. Vor allem das erste Halbjahr verlief ausgesprochen positiv. In den ersten Monaten des Jahres arbeiteten unsere Werke an der Kapazitätsgrenze. Zum Ende des Jahres hin hat sich die Finanzkrise zwar auch hier auf das Wachstum ausgewirkt. Trotzdem konnten wir im Gesamtjahr über 287.000 Fahrzeuge verkaufen und damit den zweithöchsten Absatz überhaupt erzielen.

In Westeuropa haben wir unseren Marktanteil auf über 17 Prozent ausgebaut und damit unsere Marktführerschaft nochmals gestärkt; auf dem deutschen Markt gelang uns ein neuer Absatzrekord. Und auch beim Ergebnis haben unsere Vans mit 818 Millionen Euro eine neue Bestmarke hingelegt.

Das laufende Jahr wird allerdings auch bei den Transportern von schweren Markteinbrüchen geprägt sein. Entsprechend klar werden wir das hohe Absatzniveau des Vorjahres in diesem Jahr verfehlen. Dennoch haben wir gute Chancen, der führende Transporter-Hersteller in Westeuropa zu bleiben: Die Akzeptanz der Modelle Sprinter und Vito ist bei den Kunden unverändert hoch.

### **Daimler Buses**

In vergleichsweise geringem Umfang hat sich die Wirtschaftskrise bislang auf unsere Bus-Sparte ausgewirkt: Daimler Buses hat ein hervorragendes Geschäftsjahr hinter sich.

2008 haben wir über 40.000 Busse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion verkauft und damit den Absatz nochmals gesteigert. Im Segment über 8 Tonnen sind wir mit großem Abstand Marktführer. In einzelnen Regionen liegt unser Marktanteil bei über 50 Prozent. Und: Unsere Busse konnten das beste Ergebnis in der Unternehmensgeschichte vermelden. Die Umsatzrendite lag bei 8,4 Prozent – damit war Daimler Buses weltweit Benchmark in Sachen Profitabilität.

Im laufenden Jahr allerdings werden auch die Bus-Märkte schwächer. Der Absatz 2009 dürfte deshalb spürbar unter dem des Vorjahres liegen. Unser erklärtes Ziel ist es aber, die weltweite Nummer Eins im Segment über acht Tonnen zu bleiben. Und das werden wir erreichen.

### **Daimler Financial Services**

Last, not least: Daimler Financial Services. Hier stieg das weltweite Vertragsvolumen im Jahr 2008 um 7 Prozent. Das EBIT lag mit 677 Millionen Euro ebenfalls über dem des Vorjahres. Im Mittelpunkt standen bei den Finanzdienstleistungen die Neuorganisation unseres Nordamerika-Geschäfts, die Ausweitung des Versicherungsgeschäfts sowie die Intensivierung des Geschäfts mit gewerblichen Kunden.

Mit dem Markteintritt in Rumänien haben wir außerdem unsere Expansion in Mittel- und Osteuropa fortgesetzt. Darüber hinaus haben wir frühzeitig Maßnahmen ergriffen, um die Belastungen durch zum Teil erhebliche Kreditausfälle möglichst gering zu halten. Auch das Forderungsmanagement wurde intensiviert.

Dennoch trifft eine Finanzkrise natürlich auch und gerade einen Finanzdienstleister. Wir stellen uns deshalb auf eine wesentliche Zunahme der Kreditausfälle ein – ein pro-aktives Krisenmanagement gebietet einen solchen Schritt. Auch unsere Aufwendungen für die Refinanzierung werden 2009 deutlich über dem Vorjahresniveau liegen.

## Konzernbeteiligungen

Damit komme ich zu unseren Beteiligungen – zuerst zu Chrysler. Wie bereits ausgeführt, haben Effekte im Zusammenhang mit unserer 19,9-prozentigen Beteiligung an Chrysler unser Konzern-Ergebnis 2008 erheblich belastet. Zugleich haben wir im Zuge des Jahresabschlusses eine Wertberichtigung von auf Chrysler bezogenen Vermögenswerten vorgenommen.

Zahlungswirksam war von den insgesamt 3,2 Milliarden Euro die Auszahlung des gewährten Darlehens in Höhe von 1,5 Milliarden US-Dollar. Inzwischen stehen sowohl der Equity-Wert als auch die beiden Darlehen, die wir Chrysler im Zusammenhang mit der Trennung gewährt hatten, mit einem Wert von Null in unseren Büchern. Aus bilanzieller Sicht haben wir dadurch unser risikobehaftetes Exposure gegenüber Chrysler deutlich reduziert. Ebenfalls positiv zu bewerten ist, dass wir kürzlich die 22 Chrysler-Vertriebsgesellschaften, die wir in einzelnen Ländern ausgegründet und temporär fortgeführt hatten, an Chrysler übertragen haben.

Ende März hat die US-Regierung Chrysler nun eine Frist für die Vorlage eines tragfähigen Zukunftskonzepts gesetzt: Bis Ende dieses Monats muss Chrysler ein solches Konzept präsentieren; außerdem müssen die Verhandlungen mit Fiat bis dahin abgeschlossen sein. Grundsätzlich unterstützen wir eine Restrukturierung von Chrysler – andererseits gilt auch hier das Prinzip des pro-aktiven Krisenmanagements, das heißt: Wir bereiten uns auf alle Eventualitäten vor. Die Verhandlungen mit Cerberus über eine Abgabe unserer restlichen Anteile an Chrysler laufen weiter. Sie gestalten sich aber wegen der von Cerberus gestellten Ansprüche schwierig. Wir haben die Ansprüche eingehend geprüft und halten sie weiterhin für unberechtigt.

Bei EADS verlief das Geschäft 2008 insgesamt positiv. Ab 30. Juni 2010 können wir unseren Anteil auf 15 Prozent reduzieren. Auf dieser Basis werden wir weiterhin ein starker und verlässlicher Partner bleiben.

Neu erworben haben wir 2008 unter anderem einen Anteil an der Tognum AG, einem der weltweit führenden Anbieter von Off-Highway-Motoren. Dadurch haben wir unsere Lieferbeziehungen mit Tognum langfristig abgesichert.

Beteiligt haben wir uns 2008 außerdem an dem Lithium-Ionen-Zellen-Hersteller Li-Tec sowie an dem russischen Lkw-Hersteller Kamaz. Auf beide Beteiligungen gehe ich im Kontext unserer strategischen Zukunftsinvestitionen ein.

## Ausblick 2009

Was erwartet uns nun 2009?

Nach unserer Einschätzung werden die Automobilmärkte die Talsohle frühestens in der zweiten Jahreshälfte durchschreiten. Wir stellen uns daher im laufenden Jahr auf einen deutlichen Rückgang unseres Geschäftsvolumens ein. Der Umsatz wird in allen automobilen Geschäftsfeldern deutlich unter Vorjahr liegen.

Für das Ergebnis des Konzerns gehen wir für 2009 von weiteren erheblichen Belastungen aus. Eine genauere Aussage wird erst möglich sein, wenn die Entwicklung der Märkte insgesamt besser absehbar ist. Fest steht: Das erste Quartal wird deutlich negativ. Im weiteren Jahresverlauf rechnen wir mit einer schrittweisen Verbesserung der Ergebnissituation. Einen Beitrag dazu wird die volle Verfügbarkeit der neuen E-Klasse leisten. Aber auch das von uns eingeleitete Krisenmanagement, auf das ich jetzt zu sprechen komme, wird sich positiv auswirken.

### **Vorausschauendes Krisenmanagement**

Meine Damen und Herren, erfolgreiches Krisen-Management bemisst sich nach der Qualität des vorausschauenden Handelns. Wer auf krisenhafte Entwicklungen stets nur reagiert, wird schon nach kurzer Zeit in der Rolle des Getriebenen sein, der nicht mehr weiß, welcher Brand zuerst gelöscht werden soll.

Wer also trotz Krise in einer gestaltenden Rolle bleiben will, muss „vor“ die Welle der Ereignisse kommen. Dazu aber muss man rechtzeitig bedenken, wo Brände ausbrechen könnten und eben dies durch geeignete Vorsorgemaßnahmen verhindern. Dieses Verständnis von vorausschauendem Krisenmanagement entspricht unserem Ansatz bei Daimler.

Ich gebe zu: Im Nachhinein würden wir uns wünschen, wir hätten Mitte letzten Jahres sogar noch früher gebremst. Sobald sich aber abzeichnete, welche Dimension diese Wirtschaftskrise erreichen könnte, haben wir konsequent auf pro-aktive Krisensteuerung gesetzt.

Eine Schlüsselrolle kommt dabei ohne Zweifel der Reduzierung unseres Working Capital zu – vor allem also dem Abbau unserer Fahrzeugbestände. Letzterer ist zugleich ein wichtiger Stellhebel für die Verbesserung unserer Cash Flow-Position. Wegen des abrupten Marktverfalls im vierten Quartal lagen die Pkw-Bestände zeitweise deutlich über dem Normalniveau. Bereits bis Ende März ist es uns gelungen, die Bestände erstmals wieder auf das Niveau des Frühjahrs 2008 zurückzuführen.

Doch auch das ist in der aktuellen Situation noch nicht genug – deshalb bleibt das Thema „Bestandsabbau“ eine unserer Top-Prioritäten: Bis zum Ende des zweiten Quartals wollen wir unsere Fahrzeugbestände auf ein Niveau senken, das dem aktuellen Marktvolumen entspricht.

Um dieses Ziel zu erreichen, haben wir die Produktion im Pkw-Bereich weiter angepasst und in Deutschland zu Beginn des laufenden Jahres Kurzarbeit eingeführt. Dieses Instrument setzen wir mittlerweile auch im Transporterbereich ein, seit Beginn des zweiten Quartals auch bei Daimler Trucks. Über alle Geschäftsfelder hinweg sind mittlerweile rund 68.000 unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland in Kurzarbeit. Darüber hinaus werden wir konzernweit – also auch in den Verwaltungsfunktionen – in der nächsten Woche sowie für drei Wochen im August Blockpausen einlegen, die über Urlaubs- und Zeitkonten abgedeckt sind.

Die Kurzarbeit wirkt sich nicht nur auf unser Bestandsniveau positiv aus; sie senkt auch unsere Arbeitskosten – allerdings in einem noch unzureichenden Ausmaß. Aus diesem Grund haben wir eine Reihe weiterer notwendiger Personalmaßnahmen entweder bereits eingeleitet oder zum Gegenstand von Verhandlungen mit dem Gesamtbetriebsrat gemacht.

Wichtige Themen dabei sind:

- die Begrenzung der Tariferhöhung auf die tariflichen Bestandteile und die Verschiebung der zweiten Stufe der Tariferhöhung;
- die deutliche Senkung der Zuschüsse für Kurzarbeiter;
- eine wesentliche Reduzierung der Arbeitszeit mit proportionaler Lohnkürzung für alle Mitarbeiter, die nicht in Kurzarbeit sind;
- eine anteilige Kürzung von Urlaubs- und Weihnachtsgeld;
- sowie die vorübergehende Aussetzung von freiwilligen Unternehmensleistungen – etwa Wohnbaudarlehen oder Belegschaftsaktien.

Klar ist: Ohne einen substanziellen Beitrag auch der Arbeitnehmerseite wird es nicht gehen.

Es ist eine Frage der Unternehmenskultur - und ich meine: auch von Verantwortung - dass man notwendige Entscheidungen auch dann umsetzt, wenn sie zunächst wenig populär sind. Die Alternative wäre, unbequemen Wahrheiten auszuweichen. Wer das aber tut, vermeidet zwar kurzfristig Konflikte, richtet am Ende jedoch weit größeren Schaden an. Unsere Belegschaft weiß das - und ich bin fest davon überzeugt: Sie ist ganz überwiegend zu solidarischem Handeln im Interesse von Daimler bereit.

Das gilt umso mehr, als natürlich auch und gerade unsere Leitenden Führungskräfte einen deutlich überproportionalen Beitrag leisten. Bereits jetzt mussten unsere Leitenden Führungskräfte Gehaltseinbußen von durchschnittlich nahezu 30 Prozent hinnehmen. Die Vergütung des Vorstandes sank im abgelaufenen Jahr um 41 Prozent, die des Vorstandsvorsitzenden um 47 Prozent. Sie wird in diesem Jahr absehbar weiter sinken. Wie Sie heute Morgen bereits gehört haben, werden wir außerdem den Vorstandsposten von Rüdiger Grube vorläufig nicht wiederbesetzen.

Viele der genannten Maßnahmen werden für unsere Belegschaft erhebliche Abstriche mit sich bringen. Umso mehr möchte ich allen Kolleginnen und Kollegen dafür danken, dass sie sich auch und gerade in solchen Zeiten hundertprozentig für ihr Unternehmen engagieren. Wir werden alles daran setzen, möglichst viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Beschäftigung zu halten. Ich füge aber ehrlicherweise zweierlei hinzu: erstens dass wir nur dann eine Chance haben, dieses Ziel zu erreichen, wenn wirklich jeder einen Beitrag dazu leistet; und zweitens dass wir im äußersten Fall auch Entlassungen nicht ausschließen können, wenn die Krisendynamik anhält.

Um diesen „äußersten Fall“ zu verhindern, werden wir unsere Maßnahmen auf anderen Gebieten nochmals verstärken: Unsere laufenden Kosten beispielsweise haben wir mit Beginn des zweiten Quartals 2009 nochmals drastisch verringert. Dabei fahren wir durchgängig einen Zero Base-Ansatz, das heißt: Wir stellen jede Ausgabe - unabhängig vom ursprünglichen Budget - in Frage. Überall im Konzern und in den Geschäftsfeldern haben wir uns äußerst ehrgeizige Ziele gesetzt und mit entsprechenden Maßnahmen hinterlegt. Auch in unseren Effizienzprogrammen haben wir die „Schlagzahl“ weiter erhöht.

Bei Mercedes-Benz Cars beispielsweise arbeiten wir an

- der Reduzierung der Mitteleinsätze,
- der Überprüfung unserer Net Assets,
- der Senkung der Fixkosten,
- der weiteren Verschlinkung der Organisation
- und der Steigerung der Erlöse.

Auch bei Daimler Trucks legen wir die Messlatte höher: Bei Mercedes-Benz Lkw bringen wir ein zusätzliches Programm zur Kostensenkung auf den Weg. In Nordamerika haben wir im letzten Monat unser Lkw-Werk im kanadischen St. Thomas geschlossen. Im Juni 2010 beenden wir auch die Lkw-Produktion in Portland, USA. Seit Februar haben wir in Nordamerika rund ein Drittel unserer Mitarbeiter in der Produktion abgebaut. In Kürze werden wir zudem einen Plan für die Neuausrichtung von Trucks Asia vorlegen. Zudem haben wir die dortigen Gehälter – wie auch in Nordamerika – in einer Größenordnung von 5 bis 10 Prozent gekürzt.

Auch bei Vans, Bussen und Financial Services realisieren wir zusätzliche Effizienzpotenziale.

In der Verwaltung schließlich werden wir dank unseres Neuen Management-Modells ab diesem Jahr im Vergleich zu 2004 sockelwirksame Einsparungen in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro erzielen. Und das ist noch nicht das letzte Wort: Im laufenden Jahr wollen wir die Kosten in unseren Verwaltungsbereichen noch einmal um 500 Millionen Euro senken.

Alles, was nicht unmittelbar wettbewerbsrelevant ist, stellen wir konsequent zurück, darunter IT-Projekte, aber auch den Neubau unseres Verwaltungshochhauses in Stuttgart-Untertürkheim. Bestimmte zusätzliche Fahrzeugprojekte haben wir ebenfalls gestrichen oder zumindest verschoben.

Gleichzeitig unternehmen wir die nötigen Schritte zur Absicherung unserer finanziellen Basis: Wir verfügen über einen soliden Zugang zu den Kreditmärkten – wenn auch zu signifikant höheren Kosten als in der Vergangenheit. Unser Funding ist gesichert.

Das alles zeigt: Wir tun, was notwendig ist, um auch in der Krise gestaltungsfähig zu bleiben. In Summe rechnen wir aufgrund unserer Maßnahmen in den Geschäftsfeldern und im Konzern im laufenden Jahr mit Einsparungen in Höhe von mehreren Milliarden Euro.

### **Investitionen in die Zukunft**

Meine Damen und Herren, eiserne Kostendisziplin ist in der Automobilindustrie heute zwar eine notwendige Bedingung zum Überleben der Gegenwart. Wer aber zulässt, dass der Rotstift an die Stelle strategischer Planung tritt, gefährdet seine Zukunft. Und diesen Fehler werden wir bei Daimler nicht machen.

So sehr uns also die Krise an allen Ecken und Enden zum Sparen zwingt: Unser Saatgut für die Ernte von morgen und übermorgen werden wir nicht aufzehren. Oberste Priorität haben dabei für uns neue Produkte und „grüne“ Technologien: Wir wollen der Motor für nachhaltige Mobilität sein.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden, investieren wir weiter massiv in Forschung und Entwicklung. Das Geld ist gut angelegt: Eine zunehmende Zahl von Premium-Kunden will heute mit „grünem Gewissen“ S-Klasse fahren. Herausragende Verbrauchseffizienz und Umweltfreundlichkeit werden zusätzlich zu Sicherheit, Design und Prestige definierende Merkmale des Premium-Segments. Verändern wird sich also weniger die Nachfrage nach Premium-Automobilen als vielmehr die Bedeutung dessen, was „Premium“ ausmacht.

Und auf kurze und mittlere Sicht werden vor allem innovative Verbrennungsmotoren darüber entscheiden, wie viel CO<sub>2</sub> wir im Straßenverkehr tatsächlich einsparen. Dass das Potenzial des Verbrennungsmotors noch lange nicht ausgeschöpft ist, belegt beispielhaft die sparsamste S-Klasse aller Zeiten: Unser S 320 CDI BlueEFFICIENCY, der seit Ende 2008 erhältlich ist, verbraucht nur noch 7,6 Liter.

Was den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß unserer Pkw-Neuwagenflotte in Europa betrifft, wollen wir bis zum Jahr 2012 auf unter 140 Gramm pro Kilometer kommen und damit die für uns geltenden Zielvorgaben der EU erfüllen. Schon heute emittieren 24 Modelle von Mercedes-Benz Cars weniger als 140 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer. Fast jeder dritte unserer Pkw gehört mittlerweile zur Kategorie der Fünf-Liter-Autos. Und mindestens jedes zweite Auto, das wir 2009 verkaufen, wird von der neuen Kfz-Steuer profitieren.

Unsere Nutzfahrzeuge sind in punkto Verbrauch und Wirtschaftlichkeit führend – kein anderer Hersteller hat mehr Trucks mit alternativen Antrieben auf der Straße als Daimler.

Die Kombination mit elektrischen Komponenten – also die Hybridisierung – wird die Effizienz unserer Fahrzeuge weiter erhöhen: Der vorhin erwähnte S 400 HYBRID ist dafür ein gutes Beispiel.

Auf lange Sicht ist und bleibt unser Ziel natürlich das emissionsfreie Fahren mit batterieelektrischem Antrieb oder Brennstoffzelle – und bei beiden Technologien erreichen wir 2009 neue Meilensteine.

Hier in Berlin werden wir im Rahmen unseres Pilotprojektes „e-mobility“ die ersten Elektro-smart an ausgewählte Kunden ausliefern. 2010 kommen dann auch Elektrofahrzeuge von Mercedes hinzu. Insgesamt werden hier in der Hauptstadt über 100 Fahrzeuge beider Marken unterwegs sein. Weitere „e-mobility“-Projekte laufen 2010 in Rom, Mailand und Pisa an. Mit anderen europäischen und amerikanischen Städten sprechen wir derzeit über ähnliche Projekte.

Noch in diesem Jahr beginnen wir außerdem damit, die B-Klasse mit Brennstoffzellenantrieb in Kleinserie zu produzieren. 20 dieser Fahrzeuge werden wir 2010 in Hamburg an Kunden übergeben. In anderen Metropolen Europas, Amerikas und Japans starten in Kürze vergleichbare Initiativen. Technologisch haben wir bei unserer neuen Brennstoffzelle noch einmal klare Fortschritte gegenüber dem Vorgänger gemacht:

- Die Reichweite beispielsweise liegt um 60 Prozent höher.
- Eine Tankfüllung reicht jetzt für fast 400 Kilometer.
- Und das Nachtanken dauert nur wenige Minuten.

Unter technischen Gesichtspunkten steht dem Einsatz der Brennstoffzelle also kaum noch etwas im Weg. Das zeigt auch unser Citaro-Brennstoffzellen-Bus: Er ist schon seit Jahren erfolgreich im Praxiseinsatz.

Lassen Sie mich an dieser Stelle betonen: Batterie- und Brennstoffzellenantriebe sind kein Widerspruch, sie ergänzen sich – nicht zuletzt im Hinblick auf ihre Reichweite. Und in beiden Fällen geht es um das Fahren auf der Basis von Elektrizität. Genau deshalb setzen wir beim elektrischen Fahren auf einen modularen Systembaukasten.

Das Prinzip haben wir mit unserem Konzept „BlueZERO“ im Januar in Detroit vorgestellt. Auf der Basis ein- und derselben Fahrzeugarchitektur sind bereits heute drei Modelle mit unterschiedlicher Antriebskonfiguration möglich:

- vom reinen Batterieantrieb
- über die Brennstoffzelle
- bis hin zum Elektroantrieb mit einem Verbrennungsmotor als „Range Extender“.

Der Bundespräsident hat vor einigen Wochen in seiner „Berliner Rede“ gesagt, es reiche nicht, „die besten Autos der Welt“ zu bauen. „Wir müssen“, so der Bundespräsident, „auch die besten Autos der Zukunft der Welt bauen.“ Und diesen Auftrag von höchster staatlicher Stelle nimmt Daimler ausdrücklich an! Wir sind bereits auf einem vielversprechenden Weg.

Trotzdem will ich vor falschen Erwartungen ausdrücklich warnen: Noch sprechen wir bei der Produktion vollelektrischer Fahrzeuge in allen Fällen von Kleinserien. Emissionsfreies Fahren in großen Stückzahlen und zu bezahlbaren Preisen wird nicht über Nacht Realität werden.

Um so wichtiger bleibt es, den Verbrennungsmotor weiter zu optimieren. Eine Hürde beim emissionsfreien Fahren ist die noch fehlende Infrastruktur: Ohne Stromtankstellen und Wasserstoff-Zapfsäulen werden sich weder das batteriebetriebene Fahren noch die Brennstoffzelle durchsetzen. Der Aufbau eines flächendeckenden Netzes von rund 1.000 Wasserstoff-Tankstellen in Deutschland würde eine Startinvestition von schätzungsweise 1,7 Milliarden Euro erfordern. Das liegt nicht im Bereich des Unmöglichen – aber es ist eben doch eine Summe, die nicht von einem Akteur allein gestemmt werden kann.

Daimler treibt deshalb den Aufbau der notwendigen Kooperationen systematisch voran – beispielsweise mit Energieversorgern wie RWE, Vattenfall oder Enel, aber auch mit Mineralölkonzernen wie Shell oder Total.

Ein weiterer „Flaschenhals“ für emissionsfreies Fahren ist bisher die Batterietechnik – und auch hier glauben wir, dass man mit vereinten Kräften weiter kommt.

Unser eingangs erwähnter Vorsprung bei der Lithium-Ionen-Technologie beispielsweise beruht nicht nur auf intensiver eigener Forschung auf diesem Gebiet, sondern auch auf einer gelungenen Zusammenarbeit mit Continental und JC Saft.

Und das ist nicht unsere einzige Partnerschaft in diesem Bereich. Im Dezember letzten Jahres haben wir uns an der Li-Tec GmbH beteiligt, die bei der Herstellung von Lithium-Ionen-Zellen weltweit eine führende Position einnimmt. Mit dem zweiten großen Gesellschafter von Li-Tec, der Evonik Industries AG, haben wir im März 2009 ein weiteres Joint Venture gegründet, an dem wir 90 Prozent der Anteile halten: Die „Deutsche Accumotive GmbH“ mit Sitz in Nabern bei Stuttgart wird sich künftig auf Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Batterien für automobiler Anwendungen spezialisieren. Anfangs wird es sowohl die von Li-Tec hergestellten Zellen als auch die von der „Deutschen Accumotive“ produzierten Batterien in Daimler-Fahrzeugen geben – und zwar bei Pkw genau wie bei Lkw.

Mittelfristig aber werden wir diese Energiespeicher auch an Dritte verkaufen: Wir sehen hier durchaus Geschäftspotenzial. In etwa zwei bis drei Jahren werden wir die ersten Lithium-Ionen-Batterien aus eigener Produktion ausliefern.

Das alles zeigt: Die Automobilindustrie mag wirtschaftlich gerade im Abschwung sein – technologisch ist sie im Aufbruch! Und in Verbindung mit den Folgewirkungen für die Infrastruktur könnte sich daraus beträchtliches gesamtwirtschaftliches Wachstumspotenzial ergeben. Anders ausgedrückt: Das Auto ist Ausgangs- aber nicht Endpunkt eines grundlegenden Übergangs zu post-fossiler Mobilität.

### **Neue Märkte**

Auch das zweite große Zukunftsthema unserer Branche behält trotz Krise einen Spitzenplatz auf unserer strategischen Agenda: Die großen Schwellenländer entdecken das Auto.

Auch wenn man es zurzeit kaum für möglich halten mag – der weltweite Bestand an Automobilen wird sich in den nächsten 30 Jahren höchstwahrscheinlich verdoppeln. Und Länder wie China, Indien, Brasilien oder Russland werden dabei die Wachstumstreiber sein. An diesem Langfristtrend wird auch die aktuelle Wirtschaftskrise wenig ändern – entsprechend gezielt bauen wir unsere Position in den Wachstumsmärkten aus.

China ist kurz davor, der größte Automobilmarkt der Welt zu werden – und Mercedes-Benz war dort 2008 die am schnellsten wachsende Premium-Marke. Erfolge wie diesen müssen und werden wir fortschreiben. In diesem Jahr bringen wir auch den smart nach China. Außerdem beginnen wir mit der Vor-Ort-Produktion unserer Transporter-Modelle Vito und Viano. 2010 folgt dann der Sprinter.

In Russland, dem größten Markt für Schwer-Lkw in Europa, verstärken wir unsere Präsenz im Nutzfahrzeug-Bereich. Dazu haben wir mit dem russischen Lkw-Hersteller Kamaz eine strategische Partnerschaft geschlossen und diese mit einer 10-prozentigen Beteiligung abgesichert. Kamaz ist Marktführer im russischen Schwerlast-Segment.

In Indien kooperieren wir im Busgeschäft mit Sutlej Motors Ltd. in Produktion und Vertrieb. Unser erstes Produkt, ein neuer Mercedes-Benz Intercity Luxus-Reisebus, ist seit September 2008 auf dem Markt.

### **Business Innovation**

Ich möchte noch ein drittes Beispiel für ein Zukunftsthema nennen, das wir bei Daimler trotz Wirtschaftskrise nicht aus dem Blick verlieren: neue Wachstumsideen rund um unser Kerngeschäft.

Vor einem Jahr habe ich Ihnen an dieser Stelle berichtet, dass wir ein kleines, aber schlagkräftiges Team gebildet haben, um solche Wachstumsideen aufzuspüren und umzusetzen. Heute kann ich Ihnen ein erstes Ergebnis vorstellen: „car2go“ – ein innovatives Mobilitätskonzept, das wir derzeit in Ulm testen.

Nach einmaliger Registrierung können Kunden dabei flexibel auf smart-Fahrzeuge zugreifen, die flächendeckend über das Stadtgebiet verteilt sind. Ein Chip auf dem Führerschein öffnet das Auto; der Kunde steigt ein und kann sofort losfahren. Nach Abschluss der Fahrt stellt er den Miet-smart wieder irgendwo in Ulm ab. Denn da alle Autos einen GPS-Sender haben, kann der nächste Kunde den Standort jederzeit per Handy abfragen. Mittlerweile stehen in Ulm 200 car2go-Fahrzeuge zur Verfügung. Zurzeit öffnen wir den Pilotversuch für alle Ulmerinnen und Ulmer. Die ersten Feedbacks sind sehr ermutigend.

Im kommenden Herbst werden wir „car2go“ deshalb erstmals auch außerhalb von Deutschland testen - zunächst in Form eines weiteren Pilotversuchs in Austin, Texas. Der Schritt in die USA ist kein Zufall. Nirgendwo sonst hat der Carsharing-Markt so hohe Zuwachsraten wie in Amerika.

Natürlich lässt sich heute noch nicht sagen, welches Marktpotenzial solche Geschäftsideen am Ende haben werden. Das Beispiel zeigt aber, dass wir uns aktiv mit Alternativen bzw. Ergänzungen zum klassischen Kauf oder Leasing von Automobilen befassen. Sollte also die Nachfrage nach flexiblen Nutzungsmodellen steigen, will und wird Daimler vorbereitet sein.

### **Verhältnis Politik - Wirtschaft**

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, meine Damen und Herren, so sehr die Weltwirtschaftskrise die Automobilindustrie trifft, so eindeutig stellt sie auch die Politik vor historische Herausforderungen.

Denken Sie daran, mit welcher Geschwindigkeit sogar überaus liberale Regierungen die Bankensysteme ihrer Länder teilverstaatlicht haben, um eine totale Kernschmelze des Weltfinanzsystems zu verhindern. Ich begrüße das entschlossene Handeln der Politik ausdrücklich: Außergewöhnliche Zeiten erfordern auch außergewöhnliche Maßnahmen - und wenn eine Krise die Grundlagen unserer Wettbewerbsordnung bedroht, muss der Staat eingreifen.

Die Bundesregierung und weite Teile der Opposition sind dieser Verantwortung in überzeugender Weise gerecht geworden. Mehr noch: Sie haben wichtige konjunkturelle Impulse gegeben, die die Auswirkungen der Krise abmildern werden. Auch das ist gut und richtig.

Aber dabei sollte es bleiben. Es ist nicht Aufgabe des Staates, sämtliche Folgen der Krise zu adressieren und damit direkt in den Wettbewerb einzugreifen. Die unbeantwortbare Frage, wen der Staat begünstigen soll und wen nicht, führt zwangsläufig zu Willkür und Ungerechtigkeit. Wir brauchen deshalb auch im „Superwahljahr“ die Kraft, an den Grundsätzen der sozialen Marktwirtschaft festzuhalten.

Außerdem sollten wir nicht vergessen: Krisenzeiten sind immer auch Zeiten der Veränderung, des vorübergehend schmerzhaften Strukturwandels und des Neuanfangs. Das ist der Kern der Erneuerungsfähigkeit einer Gesellschaft, der Sinn der beliebten Formel „Eine Krise ist auch eine Chance“ - die Chance zur Erneuerung.

### **Schluss**

Nur drei Prozent der deutschen Unternehmen sind über fünfzig Jahre alt. Nicht einmal zwei Prozent erreichen ein Alter von hundert. Aber Ihr Unternehmen, meine Damen und Herren, gehört zu diesen zwei Prozent - und das ist kein Zufall: Daimler hat stets die Kraft zur Veränderung gehabt - übrigens auch in den letzten Jahren: Ich möchte mir jedenfalls nicht vorstellen, wie es in der heutigen Wirtschaftskrise ohne unsere Effizienzprogramme, dafür aber mit „100 Prozent Chrysler“ um uns stünde! Daimler ist bereit und in der Lage, sich immer wieder auf neue Kundenwünsche und neue Marktgegebenheiten einzustellen. Das gilt auch in der aktuellen Krise.

Ich hoffe, ich konnte Ihnen in diesem Überblick ein grundlegendes Verständnis dafür vermitteln, erstens was Ihr Unternehmen in einem „normalen“ Marktumfeld zu leisten vermag und deshalb im ersten Halbjahr 2008 auch geleistet hat; zweitens dass wir alles Notwendige tun, um Daimler gegen diese Krise zu wappnen; und dass wir drittens auch während der Krise weiter gezielt in die langfristigen Zukunftsthemen unserer Branche investieren.

Es wäre auch ohne Rezession eine gewaltige Aufgabe, das Automobil für das Nach-Ölzeitalter zu erfinden. Nun jedoch kommt ausgerechnet in dieser technologischen Umbruchphase ein wirtschaftlicher Erdrutsch hinzu.

Nicht alle Unternehmen werden in der Lage sein, diese doppelte Herausforderung zu bewältigen. Aber Daimler wird es schaffen. Wir werden diese Herausforderung meistern. Auch auf der nächsten Stufe „automobiler Evolution“ wird Ihr Unternehmen eine führende Rolle spielen.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

\* \* \*