

Rede des Vorstandsvorsitzenden

Ola Källenius

anlässlich der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG

Stuttgart, 31. März 2021

Es gilt das gesprochene Wort!

Meine Damen und Herren!

„Wir haben bewiesen: Wir können das Tempo setzen, was Veränderungsprozesse angeht. Aber es gibt noch so viel zu tun. Denken Sie an die Entwicklung alternativer Antriebe. An den Einsatz neuer Materialien, an Recycling-Fähigkeit und Sicherheitsstandards. Wir werden das lernende Auto entwickeln. Kommunikation wird eine bedeutende Rolle spielen – Web in the Car und Car in the Web.“

Ich unterschreibe jeden dieser Sätze. Aber die Aussage ist nicht von mir. Das hat Professor Jürgen Hubbert im Jahr 2003 gesagt, kurz vor seinem Ruhestand.

Im Januar ist er im Alter von 81 Jahren verstorben. Wir mussten Abschied nehmen von einem guten Freund. Einer großen Führungspersönlichkeit. Einem bis zuletzt hoch geschätzten Ratgeber.

Er war „Mister Mercedes“ und wird es in unserer Erinnerung immer bleiben. Alle Themen, die Jürgen Hubbert vor fast 20 Jahren angesprochen hat, sind heute bei Daimler Realität.

Was noch wichtiger ist: Wir arbeiten heute an den Technologien, die unsere Mobilität und unser Unternehmen in den nächsten 20 Jahren bestimmen werden. Wir schaffen jetzt die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Zukunft.

Das möchte ich Ihnen gleich anhand von fünf aktuellen Fahrzeugen zeigen. Sie stehen beispielhaft für unsere strategischen Schwerpunkte. Allen voran Elektromobilität, Fahrzeug-Software und automatisiertes Fahren.

Geschäftsjahr 2020

Bevor ich Sie dahin mitnehme, noch ein Blick auf das vergangene Geschäftsjahr. Daraus können wir vor allem eines ziehen: viel Zuversicht.

2020 war ein Jahr, das niemand von uns so schnell vergessen wird. Es hat uns allen viel abverlangt – persönlich wie geschäftlich.

Trotz größter Widrigkeiten konnten wir 2,8 Millionen Fahrzeuge verkaufen und damit einen Umsatz von 154,3 Milliarden Euro erzielen.

Unser Ergebnis stieg um 53 Prozent auf 6,6 Milliarden Euro.

Um Sondereffekte bereinigt, waren es 8,6 Milliarden Euro.

Der Free Cash Flow im Industriegeschäft stieg auf 8,3 Milliarden Euro.

Unsere Dividende berechnet sich seit langem nach einer klaren Systematik. Manfred Bischoff hat sie eben erklärt.

In diesem Jahr beträgt unser Vorschlag 1,35 Euro pro Aktie.

An diesen Zahlen lässt sich ablesen, was das Team von Daimler im vergangenen Jahr geleistet hat. Mein Dank gilt allen Kolleginnen und Kollegen. Sie haben einen fantastischen Job gemacht.

Das Jahr 2020 hat gezeigt, wozu dieses Unternehmen fähig ist. Im ersten Quartal 2021 können wir den positiven Trend fortsetzen.

Bei Mercedes-Benz Cars & Vans haben wir es zeitweise mit Lieferengpässen bei Halbleitern zu tun. Absatz und Umsatz sollten trotzdem über dem Vorjahr liegen, dank Rückenwind aus China und einem starken Produktmix.

Aufgrund der guten Preisdurchsetzung und einer weiterhin strikten Kostenkontrolle sind wir auch für die Profitabilität zuversichtlich.

Bei den Trucks sind die Auftragseingänge sehr vielsprechend, insbesondere in Europa und den USA. Obwohl sich die Pandemie in Indonesien und im Bus-Chassis-Geschäft erheblich auswirkt, liegt der Absatz im ersten Quartal voraussichtlich auf Vorjahresniveau.

Bei der Profitabilität gehen wir von einer Verbesserung gegenüber dem Vorjahresquartal aus. Dafür sorgen auch hier der stärkere Produktmix, die gute Preisdurchsetzung und das stringente Kostenmanagement.

Darüber hinaus beeinflusst der Halbleiter-Engpass die Lieferkette von Trucks und Bussen. Wir beobachten die Situation genau und stehen mit unseren Lieferanten im engen Austausch.

Wir gehen weiter unseren Weg, konsequent und mit einem klaren Plan.

Denn auch dafür haben wir das vergangene Jahr genutzt: Wir haben in allen Geschäftsbereichen unsere Strategien neu ausgerichtet.

Projekt Fokus

Deren Umsetzung beschleunigen wir mit der neu geplanten Struktur unseres Unternehmens. Dazu haben wir Projekt Fokus im Februar dieses Jahres gestartet.

Wie Manfred Bischoff ausgeführt hat, streben wir an, unsere beiden Industriesparten zu verselbständigen: Pkw und Vans einerseits, Lkw und Busse andererseits. In diesem Zug wollen wir Daimler Truck an die Börse bringen.

Aus der Daimler AG sollen somit zwei eigenständige Unternehmen werden. Warum machen wir das?

Für mehr Tempo in der Transformation. Für vollen Fokus auf die jeweiligen Kundinnen und Kunden. Für langfristig sichere Arbeitsplätze in zwei starken Unternehmen.

Und ganz besonders für Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre: Wir werden damit den Wert des Unternehmens klarer herausstellen und weiter steigern.

Darum geht es bei der Aufteilung des Unternehmens. Und genau deshalb sind Vorstand und Aufsichtsrat überzeugt, dass wir das Richtige tun.

Es ist sinnvoll, diesen Schritt jetzt zu gehen – aus einer Position der Stärke.

Wir sind von diesem Schritt überzeugt und wir werben um Ihre Zustimmung. Wir möchten die Zukunft unseres Unternehmens aktiv gestalten.

Und wie diese Zukunft aussieht, möchte ich Ihnen jetzt anhand der fünf Fahrzeuge zeigen. Wollen wir übergehen? Auf geht's!

I. Mercedes-Maybach S-Klasse

Fangen wir mit der Mercedes-Maybach S-Klasse an. Sie steht stellvertretend für unseren Anspruch, die begehrtesten Autos der Welt zu bauen.

Seit jeher definiert die S-Klasse automobilen modernen Luxus. Der Mercedes-Maybach krönt ihn.

Einmal mehr standen unsere Ingenieurinnen und Ingenieure vor einer großen Herausforderung: das beste Auto der Welt noch besser zu machen. Und sie haben es wieder geschafft.

Bei Mercedes-Benz verstehen wir modernen Luxus als einen Ausdruck von höchstem Komfort, zeitloser Ästhetik und Nachhaltigkeit.

Deshalb führen wir im nächsten Jahr die Maybach S-Klasse in unserem wichtigsten Markt China auch als Plug-in-Hybrid ein.

Qualität, Komfort, Design – in jedem dieser Bereiche setzen wir mit diesem Auto Maßstäbe. Die Mercedes-Maybach S-Klasse steht aber aus einem anderen Grund hier.

Mit unseren neuen Systemen in der S-Klasse sorgen wir beim Thema automatisiertes Fahren für einen Quantensprung.

Was heißt das konkret? Auf dem Weg zum selbstfahrenden Auto gibt es fünf Stufen.

Stufe 1 bedeutet: Einzelne Assistenzsysteme unterstützen beim Fahren.

Auf Stufe 2 hält das Fahrzeug die Spur, bremst und beschleunigt. Die Person am Steuer behält aber das Verkehrsgeschehen im Auge und bleibt in der Verantwortung.

Jetzt gehen wir den historischen Schritt auf Stufe 3. Das heißt:

Das Auto übernimmt das Fahren zeitweise komplett und die Person am Steuer darf sich währenddessen vom Verkehr abwenden.

Sie wissen: Das alles ist nicht nur eine Frage der Technik. Auch rechtliche Fragen müssen geklärt sein.

Voraussichtlich im zweiten Halbjahr wird die S-Klasse mit dem DRIVE PILOT hochautomatisiert fahren können. Zuerst auf der Autobahn in Deutschland. Und zunächst bis zu gesetzlich erlaubten 60 km/h. Also im stockenden Verkehr oder im Stau.

Und wir gehen noch einen Schritt weiter: Die neue S-Klasse beherrscht beim Parken sogar Stufe 4.

Das bedeutet: Das Auto darf ohne Insassen fahren.

Mit dem INTELLIGENT PARK PILOT ist die S-Klasse für voll-automatisiertes Parken vorbereitet. Die erforderliche Infrastruktur in den Parkhäusern kommt von unserem Partner Bosch.

Sobald es die gesetzlichen Rahmenbedingungen zulassen, kann das Auto künftig per Smartphone-Befehl fahrerlos zu einem reservierten Stellplatz fahren. Die S-Klasse ist weltweit das erste Serienfahrzeug mit der dafür notwendigen Technik an Bord.

Für die Fortschritte beim automatisierten Fahren sorgt insbesondere die Kombination einer Vielzahl von Sensoren.

Dazu gehört zum Beispiel ein LiDAR-Sensor in der Front. Per Laser erkennt das Auto damit Objekte in 3D.

Im Zusammenspiel mit Kamera, Mikrofon, Radar und Ultraschall entsteht für das Fahrzeug ein detaillierter Überblick seiner Umgebung.

Wir setzen auf redundante Systeme. Sollte ein System ausfallen, greift ein anderes.

Denn Sicherheit steht bei Mercedes-Benz ganz oben.

Unsere Vision bleibt: das unfallfreie und emissionsfreie Fahren.

Und auch bei letzterem gehen wir den nächsten Schritt – und zwar mit diesem Auto.

II. EQS

Noch ist er getarnt: Am 15. April präsentieren wir der Welt den EQS. Die erste vollelektrische Luxus-Limousine von Mercedes-EQ.

Exklusiv für Sie haben wir den EQS schon heute hier.

Denn dieses Auto zeigt, wie wir den Mercedes-Anspruch in die Elektro-Welt übertragen.

Der EQS fährt nicht nur emissionsfrei. Er wird auch in unserer CO₂-neutralen Fabrik in Sindelfingen produziert.

Er bietet eine Reichweite von bis zu 770 Kilometern nach WLTP.

Mit einem cw-Wert von nur 0,20 hat der EQS den geringsten Luftwiderstand aller Serienfahrzeuge weltweit.

Und Sie können in nur 15 Minuten Strom für bis zu 300 Kilometer Reichweite laden.

In puncto Luxus, Komfort und Sicherheit spielt der EQS auf S-Klasse-Niveau. Und im Innenraum erwartet Sie ein Erlebnis, das es bisher in einem Auto so nicht gab.

Vergangenes Jahr habe ich Ihnen die neueste MBUX-Generation vorgestellt. Im EQS verbindet sich hochmoderne Software mit zukunftsweisender Hardware. Eine Kombination, die das Design und die Bedienung revolutioniert.

Das Ergebnis ist der MBUX Hyperscreen. Film ab, bitte.

Mit einer Breite von 141 Zentimetern ist der Hyperscreen nicht nur das bisher größte Interface in einem Mercedes. Sondern auch das bei weitem intelligenteste.

Beeindruckendes Design, radikal einfach zu bedienen und ausgesprochen lernfähig. Dank künstlicher Intelligenz stellt sich das System individuell auf die Nutzerinnen und Nutzer ein.

Was dieses Auto sonst noch alles kann, können Sie am 15. April bei der digitalen Weltpremiere live erleben. Ich würde mich freuen, wenn Sie mit dabei sind.

Der EQS ist das erste Modell auf unserer neuen Elektro-Plattform. Diese Plattform ist der Schlüssel zu nachhaltigem automobilen Luxus. Mit hoher Reichweite, erstklassigem Komfort und beeindruckender Dynamik.

Wie Sie sehen können, planen wir eine weitere elektrische Limousine auf der Plattform, den EQE. Außerdem zwei elektrische SUVs.

Hinzu kommt als nächster Meilenstein unsere künftige Plattform für die Kompakt- und Mittelklasse. Sie wird Basis für zahlreiche elektrische Modelle.

Gleichzeitig reduzieren wir die Komplexität bei den Verbrennern. Dort wird die Vielfalt deutlich zurückgehen. Bis 2025 um 40 Prozent und bis 2030 um 70 Prozent.

Der Umbruch hin zu rein elektrischen Antrieben wird womöglich viel schneller gehen als bisher angenommen. Die technologische Entwicklung beschleunigt sich. Die Nachfrage steigt. Und wir sind bereit.

Wie faszinierend und alltagstauglich Elektromobilität schon heute ist, zeigt der EQA. Um den geht es jetzt.

III. EQA

Mit dem EQA bringen wir Elektromobilität von Mercedes in die Breite. Er hat alles, was man von einem kompakten SUV erwartet: attraktives Design, Komfort und Variabilität. Zusätzlich bietet er das, was wir „Electric Intelligence“ nennen.

Was bedeutet das?

Bei der Navigation im Elektroauto ist nicht nur die Distanz zwischen A und B entscheidend. In die Berechnung fließen auch der Ladezustand der Batterie, die Ladeinfrastruktur, die Topographie, die Verkehrslage sowie Wetterdaten ein. Dadurch schlägt MBUX die zeiteffizienteste Strecke inklusive Ladestopps vor.

Dabei kann das System auf das weltweit größte Ladenetzwerk zurückgreifen – mit mehr als 500.000 Ladepunkten in 31 Ländern.

Dazu zählen auch die Ladestationen von Ionity. Gemeinsam mit Partnern haben wir in Europa ein Schnelllade-Netz aufgebaut.

Und mit „Mercedes me Charge“ laden Sie seit diesem Jahr immer grün. Wir stellen sicher, dass dafür genug Strom aus erneuerbaren Energien ins Netz eingespeist wird.

Für viele unserer Kundinnen und Kunden ist es wichtig, dass ihr elektrischer Mercedes immer mit sauberem Strom unterwegs ist. Zu Recht. Denn ein E-Auto ist nur so grün wie der Strom, den es lädt.

Damit in Zukunft noch mehr Menschen nachhaltig fahren, brauchen wir eine leistungsfähige öffentliche Ladeinfrastruktur. Der Ausbau muss mit dem Elektro-Hochlauf der Hersteller Schritt halten.

Um beispielsweise die CO₂-Ziele der EU-Kommission zu erreichen, braucht Europa bis Ende des Jahrzehnts drei Millionen öffentliche Ladepunkte. Heute haben wir nicht einmal ein Zehntel davon.

Allein in Deutschland müssten künftig pro Woche 2.000 öffentliche Ladepunkte ans Netz gehen. Derzeit liegen wir noch nicht mal bei 200 pro Woche. Der Ausbau muss beschleunigt werden.

Daimler wird sich als Teil der Autoindustrie auch in Zukunft einbringen. Zum Beispiel werden wir das Ionity-Netz weiter vergrößern.

Ich bin überzeugt: Wenn Industrie und Politik Hand in Hand zusammenarbeiten, kommen wir gemeinsam voran. Dabei sollten wir uns nicht darauf konzentrieren, das Bestehende zu verbieten. Wir sollten das Neue ermöglichen.

Und das Neue ist auch bei den Vans elektrisch.

IV. EQV

Mit mehr als 400 Kilometern Reichweite deckt der EQV ein breites Einsatzspektrum für unterschiedlichste Kundenwünsche ab.

Nachhaltigkeit wird immer mehr zu einem kaufentscheidenden Faktor. Die Nachfrage nach elektrischen Vans wird weiter steigen.

2020 haben sich die Verkäufe mehr als verdreifacht. Wir sind in Europa mit jeweils über 40 Prozent Marktanteil führend bei mittleren und großen Elektro-Transportern.

Und wir beschleunigen weiter. Noch dieses Jahr werden wir die Konzeptfahrzeuge des elektrifizierten Citan und der T-Klasse vorstellen.

Schon Mitte des Jahrzehnts könnte die Mehrheit der Vans für Lieferdienste in der Stadt elektrisch sein. Deshalb konzentrieren wir auch im Van-Bereich unsere Entwicklungsressourcen auf den elektrischen Antrieb.

Beispielsweise investieren wir in die neue „Electric Versatility Platform“ – die Basis für die nächste Generation des eSprinter. Mit ihr bieten wir künftig größtmögliche Flexibilität.

Dafür sorgt in erster Linie das skalierbare Batteriemodul im Unterboden. Je nach Einsatzzweck stehen eine kleine, mittlere oder große Variante zur Auswahl. In Kombination mit den einheitlichen elektrischen Front- und Heckmodulen ermöglichen sie fast jede denkbare Aufbauvariante.

Wie bei unseren Pkw liegt auch bei den Vans der Fokus eindeutig auf dem batterieelektrischen Antrieb.

Die Trucks hingegen setzen beim CO₂-neutralen Fahren auf zwei vollelektrische Konzepte: Batterie und Brennstoffzelle. Das schauen wir uns jetzt an.

V. Mercedes-Benz eActros

Der eActros steht hier stellvertretend für unsere Fortschritte bei batterieelektrischen Lkw. Dieses Jahr startet die Serienproduktion. Der eActros wird eine Reichweite von deutlich über 200 Kilometern haben. Damit ist er vor allem für den schweren Verteilerverkehr in der Stadt geeignet.

Für längere planbare Strecken bringen wir den eActros LongHaul mit einer Reichweite von etwa 500 Kilometer. Die Serienreife planen wir für 2024.

Bei den Lkw gilt: Je leichter die Ladung und je kürzer die Distanz, desto sinnvoller ist die Batterietechnologie. Je schwerer die Ladung und je länger die Distanz, desto eher wird die Brennstoffzelle zum Einsatz kommen.

In der zweiten Hälfte des Jahrzehnts wollen wir den Brennstoffzellen-Lkw in Serie bringen.

Im vergangenen Jahr haben wir den „GenH2 Truck“ präsentiert. Damit zeigen wir, welche Ziele und Ansprüche wir mit dem Thema Wasserstoff verbinden.

Wir entwickeln einen CO₂-neutralen Lkw, der so leistungsfähig ist wie ein konventioneller Lkw. Er soll eine Reichweite von 1.000 Kilometern und mehr bieten.

Wir sind überzeugt, dass uns das gelingen kann. Aber für den Erfolg der Brennstoffzelle bei Langstrecken-Lkw gibt es eine weitere Voraussetzung: ein intelligent ausgebautes Netz von Wasserstofftankstellen entlang der Hauptverkehrsachsen.

Egal ob Brennstoffzelle oder Batterie: Mit unseren nachhaltigen Antrieben setzen wir bei den Trucks Maßstäbe.

Das gilt auch für eine Technologie, die Leben retten kann: den Abbiegeassistenten.

Schon bislang lag die Bestellquote für unseren Abbiegeassistenten in Deutschland bei über 80 Prozent.

Seit Mitte März haben wir als weltweit einziger Lkw-Hersteller einen aktiven Abbiegeassistenten im Angebot. Das heißt: Er kann beim Abbiegen nicht nur vor Personen warnen, sondern zusätzlich eine automatisierte Bremsung einleiten.

Wir sind zuversichtlich, dass wir mit dem weiterentwickelten System noch mehr Unfälle verhindern und Leben retten können.

Einen positiven Beitrag für das Leben in der Stadt können wir auch mit der Elektrifizierung unserer Busse erreichen.

Seit Ende 2018 ist der eCitaro verfügbar. Mit dem eCitaro Gelenkbus haben wir inzwischen eine weitere und größere Alternative im Angebot. Beide Varianten können mit einer innovativen Festkörperbatterie angetrieben werden.

Viele Verkehrsbetriebe haben bereits elektrische Stadtbusse von uns im Einsatz. Und wie die in Aktion aussehen, zeigen wir Ihnen jetzt. Film ab, bitte.

Teamgeist

Wir haben jetzt fünf verschiedene Fahrzeuge gesehen.

Sie haben eines gemeinsam: Spitzentechnologie.

Sie ist der Schlüssel für die Dekarbonisierung und Digitalisierung des Automobils.

Die Transformation Ihres Unternehmens ist aber nicht nur eine technische Herausforderung, sondern auch eine wirtschaftliche.

Deshalb wird sie auch immer wieder harte Entscheidungen mit sich bringen. Wir werden weiter an unseren Kostenstrukturen arbeiten.

Auch in Zeiten vollerer Kassen werden wir das Geld nicht mit vollen Händen ausgeben.

Ja, wir stellen 3.000 Software-Ingenieurinnen und -Ingenieure neu ein. Denn Fahrzeugsoftware ist ein entscheidender Baustein unserer Strategie. Aber insgesamt müssen und werden wir auch unsere Personalkosten weiter senken.

Wir tun das verantwortlich, indem wir auf Fluktuation und faire Lösungen setzen. Zum Beispiel auf doppelte Freiwilligkeit und Abfindungen sowie attraktive Regelungen für den Übergang in den Ruhestand.

Wir sind uns der großen Verantwortung gegenüber unseren Kolleginnen und Kollegen bewusst. Auch beim zielstrebigem Umbau unserer Standorte.

Es nutzt auf Dauer niemandem, in einem Werk mit großer Tradition zu arbeiten. Es geht darum, in Werken mit großer Zukunft zu arbeiten.

In diesem Sinne haben wir erst diesen Monat gemeinsam mit dem Betriebsrat zwei unserer ältesten Standorte neu ausgerichtet: Untertürkheim und Berlin-Marienfelde.

Wir bei Daimler sind getragen von Zusammenhalt und Zuversicht. Und wir sind überzeugt von unserem Team. Es hat alles, was wir für die anstehenden Herausforderungen brauchen: Ambition, Kompetenz und Innovationskraft.

Jemand, der wie kein zweiter für diese Werte steht, ist Manfred Bischoff. Er leitet bereits zum 14. Mal unsere Hauptversammlung. Immer mit einer beeindruckenden Ruhe, Ausgeglichenheit, Seriosität und einer Prise Humor. Dazu hat er jederzeit ein offenes Ohr für Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre.

Man kann mit Fug und Recht behaupten, dass er ein Stück deutsche Wirtschaftsgeschichte geprägt hat.

Lieber Manfred, Du hast in Deiner Rede gesagt: „Dieses Unternehmen ist hervorragend für die Zukunft gerüstet.“ Das ist zu großen Anteilen Dein Verdienst!

Für alles, was Du in den vergangenen 45 Jahren für „den Stern“ getan hast: Danke! Das sage ich Dir im Namen aller Kolleginnen und Kollegen.

Wenn wir heute alle persönlich zusammengekommen wären, gäbe es jetzt sicher Standing Ovations für Dich. Manfred, wir werden Dich vermissen.

Mit Dr. Bernd Pischetsrieder steht ein exzellenter Nachfolger bereit. Lieber Bernd, für diese Aufgabe wünsche ich Dir alles Gute und viel Erfolg. Ich freue mich sehr auf die Zusammenarbeit.

Ich habe zu Beginn gesagt: Wir schaffen jetzt die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Zukunft.

Das ist nicht irgendein Satz, sondern eine Haltung. Unser Antrieb ist eine innere Unruhe für das, was als nächstes kommt.

Dazu hat mir kürzlich eine Kollegin bei LinkedIn geschrieben. Es ging um den Anteil von Frauen in Führungspositionen. Die Kollegin ist noch nicht zufrieden mit dem, was wir auf dem Gebiet erreicht haben. Und sie hat recht.

Zwar steigern wir Jahr für Jahr den Anteil weiblicher Führungskräfte. Im Vergleich mit anderen Autoherstellern stehen wir gut da. Aber wir können und wollen noch besser werden.

Das gilt auch und gerade für zwei andere Bereiche.

Erstens: Wir sind finanziell auf einem guten Weg. Jetzt halten wir das Tempo hoch, um unsere Profitabilitätsziele nachhaltig zu erreichen. In einem starken Marktumfeld streben wir nach einer zweistelligen Rendite bei Mercedes-Benz Pkw.

Zweitens: Wir haben heute schon das breiteste Elektro-Angebot aller Hersteller – vom Stadtauto bis zum Schwer-Lkw. Unsere eigenen Mercedes-Benz-Werke produzieren ab dem nächsten Jahr weltweit CO₂-neutral. Auch unsere Lieferkette wird nachhaltig.

Aber das reicht uns nicht. Wir wollen die Elektrifizierung unseres Produktportfolios beschleunigen.

Vor knapp zwei Jahren haben wir unsere Ambition 2039 vorgestellt.

Das Ziel: eine CO₂-neutrale Pkw-Neuwagenflotte. Wir haben den Ehrgeiz, dieses selbstgesteckte Ziel früher zu erreichen. Dazu mehr in Kürze.

Denn wir warten nicht auf Veränderung – wir sind diejenigen, die verändern. Wir haben keine Angst vor Herausforderung – wir sind die Herausforderer.

Wir werden weiter profitabel wachsen und gleichzeitig dabei helfen, diese Welt klimaneutral zu machen. Mit herausragender Ingenieurskunst und aus voller Überzeugung.

Vielen Dank!

* * *