

DAIMLER TRUCK

**Rede bei der
ordentlichen Hauptversammlung 2022
Daimler Truck Holding AG**

Martin Daum
Vorsitzender des Vorstands der
Daimler Truck Holding AG
Stuttgart, 22. Juni 2022

Redetext vorab veröffentlicht am 17. Juni 2022.
Es gilt das gesprochene Wort während der Hauptversammlung.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, ein herzliches Willkommen zur ersten Hauptversammlung von Daimler Truck auch von mir!

Unser Aufsichtsratsvorsitzender Joe Kaeser hat es schon betont: Diese Hauptversammlung findet in einer besonderen Zeit statt. Wir leben in einer Zeit der unterschiedlichsten Herausforderungen, die uns allen viel abverlangt. Durch die COVID-19 Pandemie, in der wir nach wie vor umsichtig sein müssen. Durch den Krieg in der Ukraine mit seinen gravierenden Folgen. Durch die erheblich gestörten Lieferketten mit ihren Auswirkungen auf die Produktion. Und nicht zuletzt durch den Klimawandel, gegen den wir mit aller Kraft gemeinsam angehen müssen.

Verantwortungsvolles Handeln als Basis

In Zeiten wie diesen ist verantwortungsvolles Handeln wichtiger denn je. Und Verantwortung zu übernehmen ist von jeher Teil der Kultur von Daimler Truck, in all unseren Teams rund um den Globus. Nach Beginn des Kriegs in der Ukraine haben wir deshalb entschlossen gehandelt. Wir haben die Geschäfte in Russland bis auf weiteres ausgesetzt. Und wir haben innerhalb kürzester Zeit mit Geld- und Sachspenden geholfen sowie Lkw und Busse für Hilfslieferungen bereitgestellt. Zahlreiche Kolleginnen und Kollegen haben sich hierbei in herausragender Weise engagiert. Darauf bin ich sehr stolz und dafür möchte ich von Herzen danke sagen.

Verantwortungsvoll zu handeln bedeutet aber vor allem auch, nachhaltig zu handeln. Das ist deshalb einer unserer Schwerpunkte. Unsere Nachhaltigkeitsarbeit haben wir intern nun entlang des Rahmens von ESG organisiert, den Joe Kaeser bereits vorgestellt hat. Wir haben dafür in unserer Organisation klare Verantwortlichkeiten und Strukturen geschaffen. Und wir setzen uns klare Ambitionen. Damit machen wir transparent, dass wir uns in puncto „Umwelt“, „Soziales“ und „verantwortungsvolle Unternehmensführung“ immer weiter verbessern wollen.

Nur ein Beispiel: Bislang haben wir uns vor allem darauf konzentriert, dass wir als Daimler Truck weltweit alle international anerkannten Menschenrechte achten. Das war und ist für uns eine Selbstverständlichkeit. Nun haben wir die Ambition, dies noch intensiver als bisher auch entlang unserer Lieferkette zu gewährleisten – weshalb wir unser Compliance Management System für Menschenrechte konsequent darauf ausdehnen.

Wir wollen bei Daimler Truck also das Richtige tun – und zwar auf eine zupackende Art und Weise. Wir sind deshalb sehr stolz, jetzt ein eigenständiges, börsennotiertes Unternehmen zu sein. Denn wir wollen verantwortungsvolles und unternehmerisches Handeln zusammenbringen. Nur so können wir langfristig erfolgreich arbeiten. Diese Kultur ist die Basis, um unser gesamtes Potential zu entfalten. Früher hätte ich gesagt: Wir haben jede Menge PS und die bringen wir jetzt alle auf die Straße. Heute steht unser vollelektrischer Mercedes-Benz eActros hier neben mir und deshalb sage ich noch lieber: Unsere Akkus sind voll geladen – und diese Energie werden wir jetzt in vollem Umfang nutzen.

Schauen wir uns also an, wo wir aktuell stehen und wie wir unser Unternehmen noch weiter voranbringen wollen.

Geschäftsverlauf im Jahr 2021 und im ersten Quartal 2022

Zunächst zu unserem Geschäftsverlauf. 2021 haben wir folgende Kennzahlen erreicht: Einen Absatz von 455.400 Lkw und Bussen, das ist ein Plus von 20 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Einen Umsatz von 39,8 Milliarden Euro, ein Plus von 10 Prozent. Ein bereinigtes EBIT von 2,6 Milliarden Euro. Das ist signifikant höher als im stark von COVID-19 geprägten Vorjahr. Im Industriegeschäft haben wir eine bereinigte Umsatzrendite von 6,1 Prozent erreicht – 4,2 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr. Hinzu kommt unsere starke Liquidität zum Jahresende in Höhe von 6 Milliarden Euro.

Ich denke, diese Eckdaten zeigen deutlich: Nach dem harten COVID-Jahr 2020 haben wir 2021 wieder einen großen Schritt nach vorne gemacht und darauf können wir sehr stolz sein. Dafür möchte ich unserem gesamten, globalen Daimler Truck Team ausdrücklich danken! Denn geschäftliche Erfolge sind immer eine Mannschaftsleistung – und wir haben hier bei Daimler Truck eine ganz großartige Mannschaft!

Betonen möchte ich außerdem: Diese starken Ergebnisse haben wir 2021 in einem anhaltend schwierigen Umfeld erreicht. Ich arbeite seit mehr als drei Jahrzehnten in der Nutzfahrzeug-Branche, aber ein Jahr mit so vielen Produktionsunterbrechungen hatte ich bislang noch nicht erlebt. Hauptgrund waren die gravierenden Engpässe in der Lieferkette, vor allem bei Halbleitern.

Davon waren im vergangenen Jahr viele Branchen und Unternehmen betroffen und eben auch wir bei Daimler Truck. In der Folge konnten wir die Nachfrage nach unseren Produkten nicht vollumfänglich bedienen. Zumal die Nachfrage das ganze Jahr über sehr stark war. Das bedeutet: Ohne diese Schwierigkeiten in der Lieferkette hätten wir noch deutlich mehr Fahrzeuge ausliefern können – und wir hätten noch weitaus erfolgreicher abschneiden können.

An dieser Stelle noch einen Hinweis zum Thema Dividende: Wie Sie wissen, war Daimler Truck bis Mitte Dezember des vergangenen Jahres noch Teil der früheren Daimler AG, die nun als Mercedes-Benz Group AG firmiert. Sämtliche Daimler-Truck-Holding-Aktien, die im Zuge unserer Abspaltung neu ausgegeben wurden, sind erst seit dem 1. Januar 2022 gewinnberechtig. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen daher vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 1,2 Milliarden Euro für das Geschäftsjahr 2021 vollständig in andere Gewinnrücklagen einzustellen. Wichtig ist mir zudem der Hinweis, dass die Mercedes-Benz Group AG für 2021 eine Dividende ausgezahlt hat – und in dieser Dividende ist ein Anteil von Daimler Truck enthalten.

Soweit zu 2021. Schauen wir nun, wie wir in das laufende Jahr 2022 gestartet sind. Wir hatten schon frühzeitig gesagt, dass das erste Quartal voraussichtlich das schwächste Quartal dieses Jahres sein würde. Und danach sieht es Stand heute nach wie vor aus. Denn die Lieferengpässe des vergangenen Jahres haben sich weiter verschärft und unser Geschäft zwischen Januar und März spürbar gebremst.

Gerade angesichts dieses schwierigen Umfelds sind wir sehr zufrieden mit den Ergebnissen, die wir im ersten Quartal erreicht haben: Einen Absatz von 109.300 Lkw und Bussen, das ist ein Plus von 8 Prozent gegenüber dem Vorjahresquartal. Einen Umsatz von 10,6 Milliarden Euro, ein Plus von 17 Prozent. Das bereinigte EBIT ist um 11 Prozent gestiegen, auf 651 Millionen Euro. Die bereinigte Umsatzrendite im Industriegeschäft beträgt 5,9 Prozent. Das ist in der Größenordnung des Vorjahreswertes.

Wichtige Indikationen ergeben sich aus unserer Auftrags- und Bestandssituation. Wir haben derzeit einen außerordentlich hohen, um nicht zu sagen einen Rekordauftragsbestand. Dieses sehr hohe Niveau zeigt deutlich: Unsere Kunden vertrauen unseren Produkten! Ebenfalls hoch ist unser Bestand an unfertigen Lkw. Dies sind im Kundenauftrag gebaute Fahrzeuge, bei denen noch wichtige Teile fehlen. Wir sind zuversichtlich, diese Fahrzeuge bis zum Jahresende ausliefern zu können. Beide Bestandspositionen bilden ein Polster, mit dem wir beste Voraussetzungen haben, in den folgenden Quartalen weiter zuzulegen.

Das bringt mich zu unserem Ausblick. Was erwarten wir konkret für den weiteren Jahresverlauf?

Ziele 2022

Kurz gesagt: eine positive Entwicklung. Denn die Nachfrage nach unseren Produkten ist nach wie vor stark und wir gehen von einer langsamen Verbesserung in den Lieferketten aus. Unsere zentralen Kennzahlen sehen wir im Gesamtjahr deshalb durchweg deutlich im Plus. Das haben wir schon bei Vorlage unserer Zahlen für das erste Quartal berichtet und an diesem Ausblick halten wir auch heute unverändert fest: Den Absatz erwarten wir bei 500.000 bis 520.000 Einheiten, gegenüber 455.400 im Vorjahr. Den Umsatz erwarten wir bei 48 bis 50 Milliarden Euro, gegenüber 39,8 Milliarden Euro im Vorjahr. Beim bereinigten EBIT erwarten wir ebenfalls eine signifikante Steigerung. Und im Industriegeschäft erwarten wir eine bereinigte Umsatzrendite von 7 bis 9 Prozent – und damit ebenfalls einen Anstieg gegenüber den 6,1 Prozent im Vorjahr.

Wir gehen also mit Optimismus und Zuversicht in das restliche Jahr. Dabei ist mir sehr wohl bewusst: Die externen Risiken haben in den vergangenen Wochen und Monaten zugenommen. In der Folge wird deshalb vielfach eine weitere Eintrübung der Weltwirtschaft befürchtet. Und ein solcher Abschwung, so die Sorge, würde uns als konjunkturabhängige Industrie direkt betreffen. Diese Sorge ist grundsätzlich auch berechtigt. Denn in der Regel wirkt sich eine Konjunkturflaute in der Tat frühzeitig auf Investitionsgüter und damit auch auf Nutzfahrzeuge aus.

Aktuell haben wir bei Daimler Truck allerdings eine Ausnahmesituation, mit der wir einen mäßigen Konjunkturrückgang abfedern können: Vielen Kunden konnten wir zuletzt weniger Fahrzeuge liefern als sie eigentlich kaufen wollten. Dadurch sind sie mit ihrer Flottenerneuerung so weit im Rückstand, dass sie nun dringend neue Lkw brauchen und Neuanschaffungen nicht weiter aufschieben können und wollen. Wir beobachten deshalb keine Stornierungen. Und selbst wenn Bestellungen teilweise storniert werden sollten, würde das doch nur dazu führen, dass wir von einer Überhitzung in einen Normalzustand übergehen würden. Wir sind für das laufende Jahr deshalb aus guten Gründen weiter zuversichtlich.

Damit kommen wir zu unserem längerfristigen Blick nach vorne, über 2022 hinaus.

Ambitionen 2025

Hier verfolgen wir zwei klare strategische Ziele. Wir wollen unsere Profitabilität stärken und die Transformation unserer Branche anführen. Zunächst zur Profitabilität.

In Abhängigkeit vom jeweiligen Marktumfeld haben wir für unser Industriegeschäft für 2025 klare Ambitionen für die bereinigte Umsatzrendite definiert: In einem Rezessionsumfeld peilen wir eine Rendite von 6 bis 7 Prozent an. In einem normalen Marktumfeld wollen wir 8 bis 9 Prozent erreichen. Und in einem vorteilhaften Umfeld wollen wir mindestens 10 Prozent erzielen, also eine zweistellige Rendite.

Diese Ambitionen sind breit in unserer Organisation verankert. Vorstand und Unternehmen bekennen sich voll und ganz dazu. Jedes Segment weiß, welchen Beitrag es zu bringen hat. Wir haben deshalb umfangreiche Maßnahmen beschlossen, die wir konsequent umsetzen:

Beispiel **aktives Portfolio-Management**. Um sicherzustellen, dass wir unser Kapital richtig investieren, analysieren wir kontinuierlich unser Produkt-Portfolio. Wir wollen in die Geschäfte investieren, die attraktive Renditen versprechen und das größte Potential haben, den Wert Ihres Unternehmens zu steigern. Deshalb haben wir beispielsweise ein neues Modell unserer Marke Western Star auf den Markt gebracht. Damit bauen wir unsere Position im attraktiven Marktsegment für Bau- und Spezialfahrzeuge in Nordamerika weiter aus. Und mit unserem neuen Mercedes-Benz Tourrider adressieren wir den wachsenden Markt für Reisebusse in Nordamerika.

Gleichzeitig bereinigen wir unser Portfolio und konzentrieren uns auf die profitabelsten Segmente. Bei Mercedes-Benz zum Beispiel haben wir die Zahl der Fahrzeugvarianten deutlich reduziert, ohne dabei die Anforderungen unserer Kunden aus den Augen zu verlieren: Wir haben die Zahl unserer Baumuster von etwa 140 auf 100 verringert, eine Reduktion um 30 Prozent. Dies senkt Komplexität sowie Kosten bei der Beschaffung, bei der Produktion und sogar beim Marketing. Bei Daimler Buses konzentrieren wir uns auf unser Kerngeschäft mit Bussen und Fahrgestellen über 8 Tonnen. Unser Geschäft mit Minibussen haben wir deshalb zum 1. Januar 2022 verkauft.

Ein weiterer Hebel ist die Reduktion unserer **Fixkosten**. Wir haben uns vorgenommen, unsere Fixkosten im Zeitraum 2019 bis 2023 um 15 Prozent zu senken. Und wir kommen hier sehr gut voran. 2021 haben wir gegenüber 2019 bereits eine Verbesserung um 12 Prozent erreicht.

Nächster Ansatzpunkt sind unsere **Investitionen sowie unsere Ausgaben für Forschung und Entwicklung**. Trotz großer Herausforderungen in der Transformation sehen wir Möglichkeiten, unsere Ausgaben hier zu verringern. Dies wollen wir durch eine hohe Kostendisziplin erreichen und indem wir uns konsequent auf die profitabelsten Marktsegmente und unsere Transformationsziele konzentrieren. Gleichzeitig reduzieren wir unsere dieselbezogenen Investitionen signifikant. Und wir nutzen gezielt Partnerschaften, um notwendige Investitionen auf mehrere Schultern zu verteilen.

Vierter Hebel ist unsere **Service-Initiative**. Ein wachsender Service-Anteil soll uns helfen, unsere Kundenbeziehungen noch besser in wiederkehrende Umsätze zu überführen. Das soll unser Geschäft noch robuster machen und weniger anfällig für konjunkturelle Schwankungen. Und es zielt darauf ab, unsere Gewinnmargen sowie unsere Rendite auf das eingesetzte Kapital zu erhöhen. Klar ist: Es dauert länger, unsere Service-Erlöse zu steigern als unsere Kosten zu reduzieren. Aber auch hier sind wir gut unterwegs und voll im Plan. 2021 hat sich der Service-Anteil am Umsatz auf 31 Prozent erhöht. Haupttreiber war Nordamerika, etwa mit Ersatzteilen und Verträgen für Wartung und Instandhaltung. Und auch im ersten Quartal 2022 haben wir unsere Services weiter verstärkt.

Sie sehen: Wir sind voll auf Kurs, um unser Ertragspotential auszuschöpfen. Wir haben umfangreiche Maßnahmen definiert. Wir setzen diese Maßnahmen konsequent um. Und wir informieren Sie über unsere Fortschritte auch weiterhin sehr transparent.

Nachhaltigen Transport gestalten

Mit derselben Wichtigkeit arbeiten wir an unserem zweiten strategischen Ziel: dem nachhaltigen Transport. Dazu habe ich Ihnen zunächst ein kurzes Video mitgebracht. Wir haben eine klare Ambition: Ab 2039 wollen wir in Nordamerika, Europa und Japan nur noch Fahrzeuge verkaufen, die im Fahrbetrieb emissionsfrei sind. Schon 2030 sollen emissionsfreie Fahrzeuge bis zu 60 Prozent unseres weltweiten Absatzes ausmachen. Und bei den Bussen gehen wir noch einen Schritt weiter: Stadtbusse wollen wir in Europa ab 2030 nur noch vollelektrisch anbieten.

Eine wichtige Voraussetzung dafür, dass wir all dies umsetzen können, ist selbstverständlich eine geeignete Ladeinfrastruktur. Nur mit einer flächendeckenden Infrastruktur kann der emissionsfreie Transport Realität werden. Darauf gehe ich gleich noch näher ein.

Zunächst aber zu unseren umfassenden Produkt-Plänen. Wir bauen derzeit ein emissionsfreies Produkt-Portfolio der Zukunft auf – und Basis hierfür sind zwei Energiequellen: Batterie und Wasserstoff.

Bei der **Batterie** sind wir schon weit gekommen. In Nordamerika sind die Chassis unserer Marke FCCC und unser Schulbus Jouley schon in Serie – und in Europa unser schwerer Lkw Mercedes-Benz eActros und unser Stadtbus eCitaro. Wie Sie vielleicht aus eigener Erfahrung wissen, ist unser eCitaro inzwischen eine feste Größe im nachhaltigen ÖPNV. 2021 hat er fast die Hälfte des deutschen Marktes für elektrische Stadtbusse ausgemacht. Zudem ist unser leichter Lkw FUSO eCanter längst im täglichen Einsatz – in Asien ebenso wie in Europa und Nordamerika.

Wir haben also schon jetzt ein breites Portfolio an batterieelektrischen Fahrzeugen – und wir bauen es im Laufe dieses Jahres weiter aus. Beispielsweise mit unserem schweren Lkw Freightliner eCascadia, für den wir bereits einen ersten Großauftrag über 800 Einheiten erhalten haben. Oder mit unserem Entsorgungsspezialisten Mercedes-Benz eEonic, den wir in den nächsten Monaten in Europa auf den Markt bringen. In Lateinamerika kommt ein elektrisches Fahrgestell für Busse. Und es wird auch ein neues Modell unseres FUSO eCanter geben.

All das bringen wir wie gesagt noch in diesem Jahr. Und damit ist noch lange nicht Schluss. Unser Portfolio an emissionsfreien Fahrzeugen wird auch in den nächsten Jahren weiter wachsen. 2023 wird beispielsweise unser mittelschwerer Lkw Freightliner eM2 hinzukommen. Ebenfalls 2023 folgt unser eCitaro Range Extender, der über ein zusätzliches Brennstoffzellen-System verfügt. Damit schafft unser emissionsfreier Stadtbus eine Reichweite von 400 Kilometern.

Für 2024 ist unser Mercedes-Benz eActros LongHaul geplant. Die Langstrecken-Version unseres jetzigen eActros wird eine Reichweite von rund 500 Kilometern haben. Der eActros LongHaul wird unser Star der diesjährigen Messe IAA Nutzfahrzeuge sein. Im September werden wir unsere vollelektrische Zugmaschine erstmals einer breiten Öffentlichkeit vorstellen.

Sie sehen: Wir entwickeln ein umfangreiches Portfolio an batteriebetriebenen Fahrzeugen. Das liegt daran, dass unsere Kunden sehr unterschiedliche Transportaufgaben zu erledigen haben – und dafür brauchen sie auch unterschiedliche Fahrzeuge.

Eine Neuigkeit zu unserer Batterie-Strategie haben wir im vergangenen Monat verkündet: Wir haben uns mit rund zehn Prozent an der Manz AG beteiligt, einem Hightech-Maschinenbau-Unternehmen mit Sitz in Reutlingen in der Nähe von Stuttgart. Ziel der strategischen Partnerschaft ist es, innovative Batterietechnologien und dazugehörige Produktionsprozesse für Lkw und Busse zu entwickeln. In einem ersten Schritt wollen wir gemeinsam mit Manz eine Pilotlinie für die Herstellung von Lithium-Ionen-Batteriezellen und für die Montage von Batterien aufbauen. Das ist am Standort Mannheim geplant, unserem Kompetenzzentrum für Batterietechnologien.

Wir sind als Daimler Truck allerdings überzeugt, dass Lkw und Busse künftig nicht ausschließlich von Batterien angetrieben werden. Sie werden auch von **Brennstoffzellen** angetrieben werden. Genauer gesagt: von wasserstoff-basierten Brennstoffzellen. Denn für ein Gelingen der Energiewende muss Europa grüne Energie importieren, transportieren und lagern können. Und das Medium, das dies ermöglicht, ist nun mal Wasserstoff. Europa wird Wasserstoff also im großen Stil für seine Volkswirtschaft nutzen müssen – und unsere Branche wird Wasserstoff deshalb auch für Lkw und Busse nutzen.

Parallel zu Batterie-Antrieben entwickeln wir bei Daimler Truck somit auch Brennstoffzellen-Antriebe. Schon heute erproben wir unseren Brennstoffzellen-Lkw intensiv auf öffentlichen Straßen. Erste Testflotten werden Mitte des Jahrzehnts auf den Markt kommen. In der zweiten Hälfte des Jahrzehnts soll unser Brennstoffzellen-Lkw dann in Serie gehen. Mit seinen beiden Wasserstoff-Tanks wird er eine Reichweite von 1.000 Kilometern haben.

Eines ist dabei wichtig zu wissen: Das Brennstoffzellen-System für dieses Fahrzeug wird von unserem Joint Venture cellcentric stammen. In Weilheim in der Region Stuttgart wird cellcentric hierfür bis 2026 eine der größten europäischen Produktionsstätten für Brennstoffzellen in Betrieb nehmen. 800 Menschen sollen dort insgesamt beschäftigt sein, 450 neue Arbeitsplätze sollen entstehen.

Das zeigt deutlich: Der nachhaltige Umbau unserer Wirtschaft ist nicht nur reich an Herausforderungen – er ist auch reich an Chancen. Ich bin deshalb sehr zuversichtlich: Wenn Deutschland und Europa bei der Transformation entschlossen vorangehen, kann das Arbeitsplätze und Wohlstand sichern.

Wie bereits erwähnt, ist beim emissionsfreien Transport der Zukunft eines allerdings entscheidend: Für einen funktionierenden Massenmarkt braucht es neben den richtigen Fahrzeugen auch die richtige Ladeinfrastruktur. Damit eine geeignete Infrastruktur möglichst zügig entsteht, sind wir mit Politik und Energiekonzernen in intensiven Gesprächen.

Und wir schieben wegweisende Pilotprojekte auch selbst mit an, mit einer Reihe von strategischen Partnerschaften. Für batterieelektrische Fahrzeuge im Fernverkehr wollen wir gemeinsam mit der Volvo Group und der TRATON Group ein europäisches Hochleistungs-Ladenetz errichten. Bei Infrastrukturen für Fuhrparkbetreiber kooperieren wir mit Siemens Smart Infrastructure und dem Energieversorger ENGIE. In Nordamerika arbeiten wir bei Ladestationen mit Power Electronics zusammen, einem führenden Anbieter von Hightech-Energiespeichern.

Und auch beim Thema Wasserstoff haben wir eine ganze Reihe von Initiativen. Für den Aufbau von Wasserstofftankstellen haben wir Vereinbarungen mit den Energiekonzernen BP, Shell und TotalEnergies geschlossen. In Summe geht es um mehr als 300 Tankstellen, die bis 2030 in Europa entstehen sollen. Wir haben uns zudem an H2 Mobility Deutschland beteiligt, einem Betreiber von Wasserstofftankstellen.

Schließlich planen wir auch ein Joint Venture mit NextEra Energy Resources und BlackRock Renewable Power. Ziel ist der Aufbau einer landesweiten Infrastruktur in den USA – und zwar sowohl für batterieelektrische wie für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge.

Sie sehen anhand dieser langen Aufzählung: Bei der Transformation unseres Geschäfts nutzen wir Partnerschaften ganz bewusst als strategischen Hebel. Und zwar nicht nur bei Infrastruktur-Projekten. Denn durch Partnerschaften können wir unsere Transformation beschleunigen und gleichzeitig die notwendigen Investitionen auf mehrere Schultern verteilen.

Autonome Lkw voranbringen

Kommen wir nun zu der zweiten Schlüsseltechnologie, die neben emissionsfreien Antrieben für die Transformation unserer Branche entscheidend ist: Ich meine die Automatisierung unserer Fahrzeuge. Auch hier beginnen wir mit einem kurzen Video. Vor wenigen Wochen bin ich wieder einmal in einem unserer autonomen Test-Lkw mitgefahren und ich kann Ihnen sagen: Wenn man in so einem High-Tech-Truck sitzt, ist man von dieser Technologie sehr schnell überzeugt. Selbstfahrende Lkw können den Transport nochmal deutlich sicherer und effizienter machen – und damit deutlich nachhaltiger. Und nicht zuletzt ermöglichen selbstfahrende Lkw sehr attraktive, neue Geschäftsmodelle. Sie haben ein ganz erhebliches wirtschaftliches Potential für uns als Unternehmen und für unsere Kunden.

Wir treiben die Entwicklung deshalb mit großer Überzeugung und Entschlossenheit voran. Und dabei machen wir wichtige Fortschritte. In Nordamerika liefern wir unserem Partner Waymo bereits spezielle Freightliner-Trucks: Kritische Systeme wie Lenkung und Bremsen sind bei diesen Lkw in zweifacher Ausführung vorhanden, um eine maximale Sicherheit zu gewährleisten. Die Lkw sind damit bereit für den Einbau der Hard- und Softwaresysteme für das autonome Fahren. Wir nennen das „autonomous-ready“.

Gleichzeitig entwickeln wir mit unserer Tochtergesellschaft Torc Robotics eine eigene Softwarelösung, die autonomes Fahren ermöglicht. Freightliner-Lkw erproben diese Software in mehreren amerikanischen Bundesstaaten auf öffentlichen Straßen. Hier haben wir kürzlich den nächsten Schritt gemacht: Torc Robotics hat ein Beratungsgremium mit führenden US-Logistikunternehmen ins Leben gerufen. Ziel ist es, unsere Kunden eng und frühzeitig einzubinden. Denn je genauer wir die Anforderungen unserer Kunden kennen, desto zielgerichteter können wir den autonomen Transport entwickeln.

Klar ist: Bei dieser Entwicklung verfolgen wir einen ehrgeizigen Zeitplan. Aber klar ist auch: Wir werden autonome Lkw erst auf den Markt bringen, wenn sie so ausgiebig getestet sind, dass wir von ihrer Zuverlässigkeit absolut überzeugt sind. Konkret haben wir uns vorgenommen, autonome Lkw noch in dieser Dekade im Fernverkehr in Serie zu bringen. Im ersten Schritt planen wir den Einsatz auf amerikanischen Highways zwischen großen Logistikzentren.

Schlusswort

Damit komme ich zum Ende meiner Ausführungen. Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, Daimler Truck, Ihr Unternehmen, ist schon heute ein weltweit führender Hersteller von Lkw und Bussen mit starken Teams, Marken und Technologien rund um den Globus. Und wir werden weiter an Stärke gewinnen. Oder wie eingangs gesagt: Unsere Akkus sind voll geladen – und diese Energie werden wir jetzt auch in vollem Umfang nutzen. Und ich bin überzeugt: Davon werden alle profitieren: unsere Kundinnen und Kunden, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, und natürlich auch Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre.

In normalen Zeiten wäre das mein Schlusswort gewesen. Aber die Zeiten sind alles andere als normal und so möchte ich ein, zwei weitere Gedanken ergänzen. Wir alle erleben derzeit, dass der Krieg gegen die Ukraine die öffentliche Debatte dominiert. Und das ist auch richtig so.

Aber richtig ist auch: Die Transformation unserer Wirtschaft und insbesondere der gemeinsame Einsatz gegen den Klimawandel sind seit dem 24. Februar dieses Jahres nicht weniger wichtig geworden. Und auch nicht weniger dringend. Wir dürfen deshalb nicht das eine gegen das andere ausspielen. Auch das gemeinsame Angehen gegen den Klimawandel bleibt akut. Auch hier haben wir keine Zeit zu verlieren.

Das bedeutet: Wir müssen beide Herausforderungen gleichzeitig anpacken – und nach Möglichkeit sogar miteinander in Einklang bringen. Das heißt ganz konkret: Wenn wir jetzt Europas Energieversorgung umbauen, um von Russland unabhängig zu werden, sollten wir dabei zugleich die grünen Energien stärken. Neue Flüssiggas-Terminals so zu konzipieren, dass wir sie später auch für Wasserstoff nutzen können, ist hier nur ein Beispiel.

Und es gibt noch ein anderes Thema, das für uns alle wichtig ist: die Zukunft der Globalisierung. Die Globalisierung wird derzeit von verschiedenen Seiten infrage gestellt. Und ich warne davor, dies einfach so hinzunehmen. Offene Grenzen, ein ungehinderter Warenaustausch und eine globale Arbeitsteilung haben der Weltbevölkerung in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten insgesamt einen großen Wohlstand gebracht.

Diese Errungenschaften müssen wir bewahren. Wir bei Daimler Truck setzen uns jeden Tag für ein globales Miteinander ein. Wir tun dies innerhalb unserer weltweiten Organisation, wo Grenzen und Nationalitäten keine Rolle spielen. Und wir tun dies mit unserer Arbeit. Unser Leitmotiv lautet: For all who keep the world moving. Wir arbeiten für alle, die die Welt bewegen. Und darauf sind wir sehr stolz.

Herzlichen Dank!

Daimler Truck Holding AG
Fasanenweg 10
70771 Leinfelden-Echterdingen
www.daimlertruck.com