

Rede

Dr. Dieter Zetsche

**Vorstandsvorsitzender
der Daimler AG
und Leiter Mercedes-Benz Cars**

**Daimler 2017: Daimler und die Transformation der
Automobilindustrie**

**Ordentliche Hauptversammlung der Daimler AG
Berlin**

29. März 2017

SPERRFRIST: 29. MÄRZ 2017, Redebeginn Dr. Dieter Zetsche

- Es gilt das gesprochene Wort -

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	2
Elektro und Verbrenner	3
Autonomes Fahren und Fahrspaß	4
Geteilte Mobilität und Wachstum	5
Mensch und Maschine	6
Eigenständigkeit und Kooperationen	7
Perfektion und Startup-Spirit	8
Schluss	9

Einleitung

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
verehrte Aktionärs-Vertreterinnen und -Vertreter,
meine Damen und Herren,
herzlich Willkommen zur diesjährigen Hauptversammlung Ihres Unternehmens!

Die Ideen, das Können und das Herzblut der Mitarbeiter machen Daimler seit über 130 Jahren zum Pionier der Mobilität. Noch nie waren wir dabei so erfolgreich wie heute. Bei Absatz, Umsatz und Ergebnis gab es neue Bestwerte. Bei der Profitabilität lagen wir insgesamt erneut auf Zielniveau. Und mit Mercedes-Benz haben wir bereits 2016 geschafft, was wir uns für 2020 vorgenommen hatten: die Nummer eins im Premiumsegment zu sein. Gleich zu Beginn möchte ich darum allen Kolleginnen und Kollegen für ihre Leistung und ihren unermüdlichen Einsatz herzlich danken!

Vom Erfolg des Unternehmens profitieren auch Sie: In Summe schüttet Daimler 3,5 Milliarden Euro an die Aktionäre aus. Mit einer Dividendenrendite von 4,6 Prozent bleibt unsere Aktie ein sehr attraktives Investment. Wir haben 2016 erneut unter Beweis gestellt: Die Kombination aus Finanz- und Innovationskraft ist bei Daimler stärker denn je. Auch der Kapitalmarkt honoriert das: Die Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's haben unser Kreditrating jüngst hochgestuft.

Gleichzeitig haben wir im vergangenen Jahr den größten Wandel unserer Firmengeschichte angestoßen. Aus einer Position der Stärke entwickeln wir Daimler weiter – für die nächste Generation von Kunden, Mitarbeitern und Aktionären. Das ist die faszinierendste Aufgabe – und die anspruchsvollste. Hierfür sind wir im Vorstand bestens aufgestellt. Mit Britta Seeger, Ola Källenius und Martin Daum sind Schlüsselressorts hervorragend wiederbesetzt worden. Gemeinsam mit 282.000 Kolleginnen und Kollegen gestalten wir die Transformation unserer Branche, um noch erfolgreicher zu werden.

Nun scheint die Zukunft der Autoindustrie vordergründig von Gegensätzen geprägt zu sein: Elektro versus Verbrenner, autonomes Fahren versus Fahrspaß, Autobesitz versus geteilte Mobilität, Mensch versus Roboter. Wir sehen darin aber keine Widersprüche. Bei Daimler sind wir überzeugt: Mobilität wird schlichtweg noch facettenreicher. Es gilt, das eine zu tun, ohne das andere zu lassen. Deshalb stärken wir beides: Neues und Bewährtes. Darüber möchte ich heute gerne sprechen.

Elektro und Verbrenner

Beginnen wir dort, wo die Transformation von Daimler am greifbarsten wird: bei unseren Produkten. Im Zentrum unserer Strategie steht das emissionsfreie Fahren. Diesem Ziel nähern wir uns in immer größeren Schritten. Zehn Milliarden Euro fließen in den nächsten Jahren in den Ausbau unserer Elektroflotte. Bis 2022 bringen wir mehr als zehn neue Elektroautos in Serie: vom smart bis zum großen SUV. Unter der Marke EQ schaffen wir ein ganzes Ökosystem für die E-Mobilität.

Aber niemand kann heute mit Gewissheit sagen, wann sich Elektroautos am Markt gegenüber konventionellen Antrieben mehrheitlich durchsetzen. Unterwegs müssen wir alle verfügbaren Mittel zur CO₂-Reduktion nutzen. Schon deshalb sind effiziente Verbrenner in der Übergangszeit ein wesentlicher Teil der Lösung. Dabei gilt weiterhin: Moderne Diesel stoßen deutlich weniger CO₂ aus als Benziner.

Sie haben sicher auch gehört, dass die Staatsanwaltschaft Stuttgart letzte Woche ein Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler eingeleitet hat. Selbstverständlich kooperieren wir vollumfänglich mit allen Behörden. Ich möchte betonen: Weder das Kraftfahrtbundesamt noch das Bundesverkehrsministerium haben im Rahmen ihrer Messungen bei unseren Fahrzeugen einen Verstoß gegen geltendes Recht festgestellt.

Die Diskussion um den Diesel beschäftigt unsere Branche nun schon seit anderthalb Jahren. Und es ist mehr als nachvollziehbar, dass Abweichungen zwischen Labor- und Straßenwerten zu vielen Fragen führen. Umso wichtiger sind klare Regeln und transparente, realistischere Testverfahren. Beides unterstützen wir seit langem.

Unabhängig davon arbeiten wir konsequent an der weiteren Verbesserung unserer Hightech-Motoren. Vor mehr als fünf Jahren haben wir beschlossen, eine neue Motorenfamilie aufzubauen. Der erste Motor hatte letztes Jahr Premiere in der E-Klasse. Damit haben wir als erster Hersteller Dieselfahrzeuge auf den Markt gebracht, die bereits heute die ab September 2017 für die EU geplanten Grenzwerte einhalten.

Eine wichtige Brückentechnologie in Richtung Elektromobilität, die ihren Beitrag ebenfalls schon jetzt leistet, ist der Plug-in-Hybrid. Bei Mercedes sind bereits acht solche Modelle verfügbar. Und es werden weitere hinzukommen. Wir setzen auf das einfache Prinzip: Alternative Antriebe müssen attraktive Antriebe sein. Wenn die automobilen Energiewende ein Erfolg werden soll, dann nicht, indem wir Verbrenner politisch schlechter stellen, sondern den Elektroantrieb attraktiver machen. Und das können wir auch: Jetzt ist es technisch möglich, Elektroautos zu entwickeln, die dem Verbrenner in puncto Reichweite kaum noch unterlegen und in puncto Fahrspaß teilweise sogar überlegen sind.

Die Batterietechnologie hat einen Stand erreicht, der selbst für Experten vor wenigen Jahren schwer vorstellbar war. Dadurch werden selbst bei einem Schwer-Lkw elektrische Reichweiten von bis zu 200 Kilometern möglich. Das zeigen wir mit unserem Urban eTruck. In Zukunft versorgen elektrische Lkw und Transporter die Menschen mit Lebensmitteln und Waren. Denn die Urbanisierung nimmt weltweit weiter zu und die Regeln für die Zufahrt in die Städte werden immer strenger. Deshalb bringen wir etwa den Urban eTruck noch dieses Jahr in Kleinserie auf den Markt. Mercedes-Benz Vans hat erst gestern eine strategische Partnerschaft mit dem Logistikdienstleister Hermes bekanntgegeben. Bis einschließlich 2020 liefern wir Hermes 1.500 Elektrotransporter.

Autonomes Fahren und Fahrspaß

Aber der fundamentale Wandel in der Automobilindustrie geht weit über neue Antriebe hinaus. Das Auto war schon immer mehr als nur ein Transportmittel. Erinnern Sie sich an das Gefühl, als Sie den Führerschein bekommen haben? Es war die Eintrittskarte zu einer größeren Welt. Das autonome Fahren eröffnet noch mal eine neue Dimension von individueller Freiheit. Warum?

Sie verbringen durchschnittlich zweieinhalb Jahre Ihres Lebens im Auto. Ein Teil dieser Zeit ist pure Freude. Für die restliche Zeit gibt uns das autonome Auto die Möglichkeit, unterwegs zu arbeiten, zu entspannen oder sich unterhalten zu lassen. Im Ergebnis haben Sie die Wahl: Wollen Sie die Fahrt als Passagier genießen oder lieber selbst das Steuer übernehmen? Wir werden das Lenkrad nicht abschaffen. Und ich verspreche Ihnen: Wir werden immer Autos bauen, bei denen Sie das Lenkrad nicht aus der Hand geben wollen.

Aber in Zukunft kommt das autonome Elektroauto eben auch per App zu uns, wenn wir es brauchen. Es könnte uns zur Arbeit fahren, unsere Wäsche in die Reinigung bringen, die Einkäufe beim Supermarkt abholen, außerhalb der Stadt parken und uns später wieder abholen. Autonome Autos machen auch Ältere oder Menschen mit Behinderung wieder mobil. Und sie bringen mehr Sicherheit in den Straßenverkehr. Viele Aspekte des autonomen Fahrens können Sie schon heute erleben. Unsere Serienautos wechseln bereits eigenständig die Spur, bremsen im Notfall und parken selbstständig ein.

Und weil bei diesem Thema vor allem die Pkw im Fokus der Öffentlichkeit stehen, möchte ich betonen: Auch unsere Trucks und Busse sind in ihren Branchen Vorreiter beim autonomen Fahren.

Geteilte Mobilität und Wachstum

Ein weiterer Baustein für den Großstadtverkehr von morgen sind digitale Mobilitätsdienste. Daimler ist weltweiter Marktführer beim flexiblen Carsharing. Und wir legen weiter nach: In München testen wir Carsharing mit Privatautos. mytaxi hat das größte App-basierte Taxi-Netzwerk in Europa. Und mit Mercedes pay können die Kunden künftig unsere Dienstleistungen einfach per Smartphone bezahlen.

Nun kann man sich fragen: Warum sollten wir dem Kunden dabei helfen, kein eigenes Auto mehr zu brauchen? Entscheidend ist aber nicht, was wir wollen. Entscheidend ist, was die Kunden wollen. Und die haben unterschiedliche Präferenzen.

Für manche Menschen in der Großstadt ist ein eigenes Auto nur bedingt sinnvoll. Sie nutzen lieber Daimler-Angebote wie moovel. Die App bietet Zugriff auf viele verschiedene Mobilitätsoptionen. Global gesehen ist der Verzicht auf das Auto aber ein Randphänomen. Die Meisten wünschen sich ein eigenes Fahrzeug. Und sehr viele davon eines mit Stern. Deshalb melden wir bei Mercedes seit inzwischen vier Jahren in Folge Rekordabsätze. Und zwar jeden einzelnen Monat. Auch 2017 sind wir bislang die führende Premiummarke – in China und weltweit.

Hinzu kommt: Wenn sich die „Sharing Economy“, also die Wirtschaft des Teilens, weiter durchsetzt, wird Luxus erschwinglicher und damit noch breiter zugänglich. Das spricht ebenfalls für Premiumprodukte. Unser Geschäft bleibt ein Wachstumsgeschäft.

2025 könnten weltweit jährlich rund 100 Millionen Autos verkauft werden. Das wären noch einmal 20 Prozent mehr als heute. Auch mithilfe unserer Finanzdienstleistungen werden wir uns ein möglichst großes Stück von diesem Kuchen sichern.

Bei Daimler bieten wir also beides: emotionale Produkte, die man haben will, und innovative Mobilitätskonzepte für diejenigen, die nicht unbedingt ein eigenes Fahrzeug besitzen wollen.

Intelligente Konzepte braucht auch der Warenverkehr. Mit unserem Vision Van vernetzen wir den gesamten Lieferprozess. Der Vision Van hat einen vollautomatisierten Laderaum. Die Beladung dauert nur fünf Minuten. Dem Boten übergibt das System anhand der Standortdaten zur richtigen Zeit das richtige Paket. Dabei könnten auch Lieferdrohnen zum Einsatz kommen. Wir denken, dass man die Effizienz auf der letzten Meile damit insgesamt um die Hälfte steigern kann.

Mensch und Maschine

Der Schlüssel zu all diesen Zukunftsthemen liegt in der Verknüpfung von menschlicher und künstlicher Intelligenz. Der Computer kann heute schon medizinische Diagnosen stellen, juristisch argumentieren – und beim Poker bluffen. Der sinnvolle Einsatz künstlicher Intelligenz dürfte zum Wachstumsmotor für die Wirtschaft werden. Denn die Produktivität würde steigen. Die Menschen könnten sich dann auf Aufgaben konzentrieren, die künstliche Intelligenz überfordern.

2013 haben Forscher mit einem japanischen Supercomputer versucht, das menschliche Gehirn zu simulieren. Um nur ein Prozent dessen zu schaffen, was unser Gehirn in einer Sekunde bewältigt, brauchte der Computer 40 Minuten. Anders gesagt: Der Mensch war 240.000-mal leistungsfähiger. Natürlich entwickelt sich die Rechenleistung rasant weiter. Aber Maschinen sind noch weit entfernt von der Alltagsintelligenz, die uns Menschen auszeichnet.

Ein intelligentes Miteinander von Mensch und Maschine bietet große Chancen – zum Beispiel in unserer Produktion. Wie das heute in der Praxis aussieht, kann man etwa 30 Kilometer entfernt von hier in Ludwigsfelde sehen. Dort bauen wir den Sprinter. Früher standen am Band Gitterkörbe und Regale voller Material. Die Mitarbeiter mussten die Teile suchen, holen

und verbauen. Heute bringen Roboterwagen vollautonom das Material genau im Takt der Produktion ans jeweilige Fahrzeug. Die Arbeitsplätze wurden ergonomischer. Die Kollegen haben kürzere Laufwege, weniger Lärm und mehr Sicherheit am Band. Außerdem hat sich die Fertigungszeit reduziert und die Auslastung erhöht. Die Qualität hat eine historische Bestmarke erreicht. Mensch und Maschine sind also am effizientesten, wenn sie Hand in Hand arbeiten.

Eigenständigkeit und Kooperationen

Zur Wahrheit gehört aber auch: Durch die Digitalisierung und die Elektrifizierung wird es manche Aufgaben langfristig nicht mehr geben. Unsere Haltung dabei ist eindeutig: Wir schützen keine Stellenprofile. Priorität hat der Schutz der Beschäftigten. Und das Rückgrat unseres weltweiten Produktionsnetzwerks werden auch in Zukunft die deutschen Standorte sein. Im sächsischen Kamenz etwa investieren wir rund 500 Millionen Euro in unsere eigene Batterieproduktion.

Grundsätzlich gilt: Was uns vom Wettbewerb unterscheidet, wollen wir selbst in der Hand haben. In anderen Feldern gehen wir verstärkt Kooperationen ein.

Beispielsweise bauen wir mit einer Reihe von Herstellern ein leistungsfähiges Netz von Schnellladesäulen in Europa auf. Gemeinsam mit ChargePoint arbeiten wir an neuen Produkten und Services rund um die E-Mobilität. Beides wird dazu beitragen, dass sich Elektroautos schneller im Massenmarkt etablieren. Ein anderes Beispiel ist HERE. Gemeinsam mit BMW und Audi haben wir den Spezialisten für hochpräzise digitale Karten übernommen. Inzwischen sind weitere Unternehmen an Bord, die eigenes Know-how einbringen. Mit vereinten Kräften werden wir diese Schlüsseltechnologie für das autonome Fahren vorantreiben.

Die Ratio hinter diesen Projekten ist simpel: Autobau ist wie Zehnkampf. Wer auf Dauer vorne sein will, muss viele Disziplinen beherrschen. In einigen sind wir seit Jahrzehnten stark. Diese Position bauen wir weiter aus. In anderen lernen wir ständig dazu. Dafür braucht es Offenheit, Willen zur Veränderung und Bereitschaft zur Zusammenarbeit.

Die Eigenschaften sind nicht nur in der Autoindustrie gefragt, sondern mehr denn je in der gesamten Wirtschaft und Gesellschaft. 2017 ist in vielen Ländern Wahljahr.

Und dabei stellen sich wichtige Fragen: Wollen wir zurück zu einem Europa der Kleinstaaterei oder gemeinsam vorwärts in eine bessere Union? Lassen wir uns von radikalen Stimmen provozieren oder haben wir die Kraft, andere zu integrieren? Setzen wir auf Nationalismus und Protektionismus oder auf Freiheit und Freihandel?

Als Bürger muss jeder von uns diese Fragen selbst beantworten. Im Namen von Daimler möchte ich nur daran erinnern: Wachstum und Wohlstand gedeihen durch Kooperation, nicht Isolation. Diese Haltung hat Ihr Unternehmen stark gemacht. Deshalb setze ich auf Ihre Zustimmung, wenn wir auch in Zukunft öffentlich dafür einstehen.

Perfektion und Startup-Spirit

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
lassen Sie mich noch ein letztes Thema ansprechen, bei dem wir einen vermeintlichen Widerspruch auflösen müssen: Perfektion und Gründergeist sind keine Frage des “Entweder-oder” – wir stärken beides.

Statt zu erklären, warum etwas unmöglich ist, oder zumindest unwahrscheinlich, in jedem Fall aber zu teuer, wollen wir guten Ideen größere Chancen geben. Nun ist Risikobereitschaft nicht gerade eine typische Stärke von Konzernen. Wir haben ganze Abteilungen, die sich um das Management von Risiken kümmern. Und das ist richtig so. Es geht um hunderttausende Arbeitsplätze. Deshalb vermeiden wir in einigen Bereichen weiterhin jedes Risiko: In unseren Fabriken gilt das Null-Fehler-Ziel. Und bei einem Auto mit Stern zählt absolute Perfektion.

Der gleiche Anspruch gilt in Sachen Integrität und Compliance. Wir arbeiten kontinuierlich daran, unser gemeinsames Verständnis von integrem Verhalten noch stärker im Unternehmen zu verankern. Das zeigt sich zum Beispiel in unseren Trainingsmaßnahmen. Allein letztes Jahr haben fast 73.000 Beschäftigte an Trainings zu Integrität und Compliance teilgenommen. Rund die Hälfte davon wurde zum Thema Kartellrecht geschult. Ende 2016 haben wir eine Prüfung unseres kartellrechtlichen Compliance-Programms durch die KPMG erfolgreich abgeschlossen. Das Thema Compliance wird aber nie abgeschlossen sein. Deshalb verbessern wir laufend unsere Compliance-Systeme, um das Risiko von Fehlverhalten weiter zu minimieren.

Was die Technologien von morgen betrifft, wäre das größte Risiko für Arbeitsplätze aber das Festhalten am Status quo. Darum haben wir bei Daimler kleine Teams organisiert, die wie Start-ups arbeiten: mit kurzen Entscheidungswegen und viel Freiraum. Aber das reicht nicht. Das ganze Unternehmen muss in Bewegung bleiben. Das war ein Grund, warum wir Leadership 2020 gestartet haben.

Früher hätten wir es wahrscheinlich so gemacht: Der Vorstand hätte Maßnahmen definiert. Die wären in der Organisation verkündet worden. Und alle hätten sie umgesetzt – oder auch nicht. Aber kulturellen Wandel kann man nicht verordnen. Deshalb war es bei Leadership 2020 umgekehrt. Wir haben die Kontrolle abgegeben. Und ein Team aus internationalen Kolleginnen und Kollegen unterschiedlicher Bereiche und Rangstufen hat die Initiative übernommen. Ihre Ideen haben unsere Erwartungen weit übertroffen.

Jetzt sind wir mitten in der Umsetzung. Auf absehbare Zeit werden zum Beispiel 20 Prozent der Mitarbeiter in Schwarmorganisationen arbeiten. Wir fördern den Pioniergeist unserer Belegschaft, indem wir Risikokapital für die Umsetzung neuer Ideen bereitstellen. Und in Zukunft werden maximal zwei Hierarchieebenen an Entscheidungen beteiligt sein. Diese Beispiele sind nur der Anfang. Die Veränderungen bei Daimler werden noch viel tiefgreifender sein. Und das ist gut so!

Natürlich kann man sich fragen: Warum sollte sich ein Unternehmen verändern, dem es so gut geht? Erstens glaube ich, dass jede Firma besser werden kann. Zweitens ändern sich die Rahmenbedingungen: Neue Wettbewerber verlangen einen neuen Kooperationsgeist. Neue Technologien verlangen neue Kompetenzen. Eine neue Generation an Talenten verlangt eine neue Kultur. Aber wir erfinden uns nicht nur neu, weil wir müssen. Wir wollen es. In meiner gesamten Laufbahn bei Daimler habe ich noch nie so einen starken Veränderungswillen gespürt.

Schluss

Meine Damen und Herren,
technologische Paradigmenwechsel sorgen oft dafür, dass der bisherige Platzhirsch einer Branche abgelöst wird. Aber wir haben alles, was wir brauchen, um diese Statistik zu schlagen. Das etablierte Mobilitätssystem in Frage zu stellen, war schließlich auch unser Startpunkt bei der Erfindung des Automobils vor über 130 Jahren. Die Zukunft bietet für Daimler eine Fülle an neuen Chancen. Und wir werden alles daran setzen, sie zu nutzen. Dazu stärken wir beides – Neues und Bewährtes.

In wenigen Tagen stellen wir in New York und Shanghai das Auto vor, das diesen Ansatz geradezu verkörpert: die neue S-Klasse. Dieses Auto gilt seit 45 Jahren als das beste der Welt. Auch das neue Modell wird den Maßstab im Automobilbau setzen – etwa mit einem weiteren großen Schritt hin zum autonomen Fahren. Dabei zeigt die Erfolgsgeschichte der S-Klasse: Jede Zeit hat andere Anforderungen an ihre Besten. Wer vorne bleiben will, muss sich fortlaufend weiterentwickeln. Das gilt für Autos und für Unternehmen. Und ich möchte Sie einladen, uns auf dieser Reise auch in Zukunft zu begleiten.

Herzlichen Dank!

* * *

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen der Wechselkurse, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige im aktuellen Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.