



Mercedes-Benz

Hauptversammlung 2022

Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionärinnen und Aktionären

Nachfolgend finden Sie alle zugänglich zu machenden Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionärinnen und Aktionären i. S. d. §§ 126, 127 Aktiengesetz zu den Punkten der Tagesordnung der virtuellen ordentlichen Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG am 29. April 2022.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

ein bis zum Ablauf des 14. April 2022, 24:00 Uhr (MESZ), eingegangener, nach §§ 126, 127 Aktiengesetz zugänglich zu machender Gegenantrag oder Wahlvorschlag gilt als in der virtuellen Hauptversammlung gestellt, wenn der antragstellende oder den Wahlvorschlag unterbreitende Aktionär ordnungsgemäß zur Hauptversammlung angemeldet ist. Das Recht des Versammlungsleiters, zuerst über die Vorschläge der Verwaltung abstimmen zu lassen, bleibt davon unberührt.

Nachfolgend finden Sie in der zeitlichen Reihenfolge ihres Eingangs die bislang an uns übermittelten, zugänglich zu machenden Gegenanträge und Wahlvorschläge sowie gegebenenfalls weitere von uns zugänglich gemachte Anträge von Aktionärinnen und Aktionären. Anträge und Wahlvorschläge, die sich nicht in der Ablehnung eines Verwaltungsvorschlags erschöpfen, haben wir dabei mit Großbuchstaben gekennzeichnet.

Wenn Sie so gekennzeichnete Anträge und Wahlvorschläge unterstützen oder ablehnen wollen, geben Sie bitte auf dem zusammen mit dem Einladungsschreiben zur Hauptversammlung übermittelten bzw. auf unserer Homepage abrufbaren Antwortbogen oder über den e-service bei dem jeweiligen Antrag bzw. Wahlvorschlag Ihr Votum ab. Weil der Antrag bzw. Wahlvorschlag gegebenenfalls nicht zur Abstimmung kommt, wenn der jeweilige Verwaltungsvorschlag die erforderliche Mehrheit erreicht, versäumen Sie bitte nicht, auch beim entsprechenden Tagesordnungspunkt Ihr Abstimmungsverhalten anzukreuzen.

Gegenanträge und Wahlvorschläge, die sich in der Ablehnung der Verwaltungsvorschläge erschöpfen, sind nicht mit Buchstaben versehen. Diese Anträge bzw. Wahlvorschläge können Sie unterstützen, indem Sie beim jeweiligen Tagesordnungspunkt mit „Nein“ stimmen bzw. die entsprechende Weisung erteilen.

Die Anträge, Wahlvorschläge und Begründungen geben jeweils die uns mitgeteilten Ansichten der Verfasser wieder. Auch Tatsachenbehauptungen wurden unverändert und ohne Überprüfung durch uns in das Internet eingestellt.

Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre e. V., Köln

Antrag A

Zu Punkt 2 der Tagesordnung

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die Verwendung des Bilanzgewinns abzulehnen.

Begründung:

Der Dachverband fordert, dass statt einer Dividende in Höhe von 5,00 € je dividendenberechtigter Stückaktie nur eine Dividende von 0,10 € je Aktie ausgeschüttet wird. Der Bilanzgewinn ist auch durch das Ausnutzen staatlicher Hilfen entstanden, zum Beispiel der Förderung der Elektromobilität oder Kurzarbeit (siehe unseren Gegenantrag zu TOP 3). Statt den Gewinn im großen Maß auszuschütten, sollten die Mittel für eine langfristige Sicherung von Arbeitsplätzen und eine umwelt- und klimaschonende Produktion eingesetzt werden, um ein nachhaltiges Geschäftsmodell sicherzustellen.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Vorstands der Mercedes-Benz AG die Entlastung für das Geschäftsjahr 2021 zu verweigern.

Begründung:

Staatliche Hilfen in der Corona-Pandemie werden ausgenutzt

Mit einer erneuten Erhöhung der Dividenden mitten in Zeiten der Transformation und von Lieferschwierigkeiten durch Ersatzteilmangel und reduziertem Absatz zeigt die Mercedes-Benz AG, dass sie hochprofitabel arbeitet. Das liegt nicht zuletzt daran, dass die Mercedes-Benz AG, ähnlich wie andere Konzerne, das Instrument der Kurzarbeit für ihre Zwecke ausnutzt. In einigen Werken wie Bremen wird zwischen Vollzeit- und Kurzarbeit hin und her gewechselt, wie es gerade passt. Stattdessen könnte die Arbeit auch besser geplant und aufgeteilt werden. Aber dann würde der Konzern nicht vom bereits seit geraumer Zeit steuerfinanzierten Kurzarbeitergeld profitieren.

Gleichzeitig konzentriert sich der Konzern vor allem auf die Produktion besonders margenträchtiger Fahrzeuge. Die Folgen dieser Portfoliopolitik werden wir im Weiteren aufführen. Statt besonders große, schwere und hochmotorisierte Fahrzeuge zu bauen und dadurch hohe Gewinnmargen zu realisieren, sollte der Konzern in die Entwicklung von kleinen, leichten, ressourcen- und energieeffizienten Fahrzeugen investieren. Die Transformation wird sich nicht nur mit reinen Luxusfahrzeugen bewältigen lassen. Der Konzern muss sich weiterhin breit aufstellen, um nicht zum Übernahmekandidaten zu werden.

CO2-Flottengrenzwerte können teilweise nur mit Hilfe von Tesla eingehalten werden

Die Mercedes-Benz AG hat sich medienwirksam dafür feiern lassen, dass sie die Flottengrenzwerte in der EU für das Jahr 2021 eingehalten hat. Dass die vom Konzern aus den Fahrzeugen ausgelesenen und an die EU-Kommission übermittelten Realdaten weit von den offiziellen Normwerten abweichen, ist ein altbekanntes Problem. Hier muss von der

Mercedes-Benz AG erwartet werden, dass Kund*innen zukünftig auch über die realen Verbräuche der Fahrzeuge im Betrieb auf der Straße informiert werden. Der tatsächliche Durchschnittsverbrauch von Neufahrzeugen mit Verbrennungsmotor in der EU lag 2021 über 10 Litern auf 100 km. Ein mit Blick auf die Klimakrise nicht akzeptabler Wert. Besonders auffällig sind die Differenzen zwischen Norm- und Realverbrauch weiterhin bei Plug-in-Hybriden, die mit ihren unrealistisch niedrigen offiziellen Verbrauchswerten den CO₂-Flottengrenzwert schönen und zu deren Einhaltung im letzten Jahr maßgeblich beigetragen haben.

Noch schlimmer läuft es in China und den USA, wo Mercedes die Flottenvorgaben nicht aus eigener Kraft einhalten konnte, sondern teilweise CO₂-Zertifikate vom Mitbewerber Tesla zukaufen musste und so dessen Profitabilität erhöht hat. In den USA hat Mercedes die CO₂- und Verbrauchsvorgaben bei Pkw und Vans nicht erreicht. Gemäß des GHG-Standards lag der Maximalwert für das Jahr 2021 bei 194g CO₂ pro Meile, in der Realität lag der durchschnittliche Flottenwert von Mercedes in den USA im vergangenen Jahr mit 251g pro Meile aber erheblich höher. Grund ist der geringe Absatz von E-Autos und die hohe Zahl an besonders verbrauchsintensiven Modellen.

Der Vorstand muss hier klar und verbindlich formulieren, dass nicht nur die CO₂-Vorgaben in der EU, sondern weltweit aus eigener Kraft und ohne Zukauf von Verschmutzungszertifikaten erreicht werden.

Große Limousinen und SUV sind kein „nachhaltiger Luxus“

Noch immer verkauft die Mercedes-Benz AG zum weitaus überwiegenden Teil Autos mit Verbrennungsmotoren. Zwar wurde mittlerweile ein Enddatum für den Verbrenner genannt und damit der Weg zu einem reinen Elektrokonzern eingeschlagen, doch beim aktuellen Portfolio gibt es erheblichen Verbesserungsbedarf. Große, schwere Autos egal ob als reiner Verbrenner, als Plug-in-Hybride oder als E-Auto sind das Gegenteil von Nachhaltigkeit; sie sind Ressourcenverschwender. Je höher die Leistung, desto höher der Energieverbrauch. Bei Autos mit Verbrennungsmotor ist das offensichtlich, aber natürlich ist auch nicht jedes E-Auto ein Ökomobil. Auch hier müssen strenge Umwelt- und Ressourcenstandards gelten.

Mercedes darf sich hier nicht am ressourcenintensiven Wettlauf um die höchste Reichweite beteiligen. Der EQS mit einer theoretischen Reichweite von 780 km ist hier ein Negativbeispiel. Stattdessen müssen neue Entwicklungen bei der Batterietechnologie dazu genutzt werden, Energie- und Ressourceneinsatz bei der Herstellung der Batterien zu minimieren.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz AG die Entlastung für das Geschäftsjahr 2021 zu verweigern.

Begründung:

Der Aufsichtsrat hat seine Aufgabe, die Tätigkeit des Vorstandes gemäß § 111 Abs. 1 AktG zu überwachen, nur unzureichend erfüllt.

Existierende Realwerte müssen Grundlage des Konzernhandelns werden

Die Mercedes-Benz AG muss, wie alle anderen Konzerne auch, seit dem 01.04.2022 die Realverbräuche ihrer in Europa verkauften Pkw an die EU-Kommission übermitteln. Das ist ein guter Schritt, denn über Jahre wurden die Autos auf die offiziellen Prüfverfahren optimiert und die durch massive Lobbyarbeit selbst geschaffenen Grauzonen maximal ausgenutzt. Die Folge davon ist eine hohe Differenz zwischen offiziellem Verbrauchs- und damit zusammenhängendem CO₂-Wert und den realen Werten beim Betrieb auf der Straße. Das gilt insbesondere für plug-in Hybride, bei denen die Differenz zwischen den übermittelten durchschnittlichen Verbräuche auf der Straße zu den Werksangaben besonders hoch liegen dürfte. In der Vergangenheit hat Mercedes sich vor allem auf die Einhaltung theoretischer Normwerte konzentriert. Damit muss Schluss sein. Der Aufsichtsrat muss gewährleisten, dass die existierenden Realwerte Grundlage des Konzernhandelns werden.

Von einem Konzern wie der Mercedes-Benz AG kann erwartet werden, dass diese Realwerte zur besseren Information der Kundinnen und Kunden herangezogen und veröffentlicht werden. Wer ein neues Auto gekauft hat, verdient zu erfahren, was Andere, die das gleiche Modell im letzten Jahr gekauft haben, tatsächlich verbraucht haben. Diese Angabe wäre aktuell noch freiwillig und müsste neben der offiziellen Kennzeichnung mit dem Normwert erfolgen. Hier ist der Konzern aufgefordert, über die rechtlichen Vorgaben hinauszugehen um die oft beschworene Transparenz zu gewährleisten.

Abgasskandal läuft noch immer

Auch wenn es in der Öffentlichkeit eher ruhig geworden ist, liefen auch im Geschäftsjahr 2021 weiterhin zahlreiche Verfahren wegen Manipulationen an Dieselfahrzeugen mit dem Stern. In einigen Urteilen wurden den Kläger*innen über 40.000 € nebst Zinsen zugesprochen. Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) hat im November 2021 eine Musterfeststellungsklage erhoben, um wichtige Fragen zum Schadensersatzanspruch betroffener Verbraucher zu klären.

Das Kraftfahrtbundesamt hatte in den vergangenen Jahren zahlreiche Fahrzeuge der Marke Mercedes-Benz aufgrund unzulässiger Abschaltvorrichtungen zurückgerufen. Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) hat gegen den Hersteller eine Musterfeststellungsklage erhoben, um wichtige Fragen zum Schadensersatzanspruch betroffener Verbraucher zu klären.

Trotz allem beteuert Daimler weiter, der Konzern habe bei den Abgaswerten seiner Dieselfahrzeuge nicht betrogen; diese Beteuerungen waren und sind offenkundig falsch und lassen entweder auf mangelnde Übersicht des Aufsichtsrats bei der Überwachung des Konzernvorstands schließen oder waren und sind bewusste Falschaussagen. Auch international gehen Behörden nach wie vor davon aus, dass in weitere Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen illegale Abschaltvorrichtungen verbaut sind.

Mercedes muss Engagement in der Formel 1 beenden

Es ist nicht mehr zeitgemäß, jährlich hohe dreistellige Millionenbeträge für die Entwicklung von Chassis und Motoren zu investieren, die nur geringen Nutzen für die Produkte des Gesamtkonzerns haben. Vor allem vor dem Hintergrund der Elektrifizierungsstrategie der Kernmarke Mercedes-Benz ist ein weiteres Engagement nicht nachvollziehbar und lässt an der Glaubhaftigkeit dieser Strategie zweifeln. Der Aufsichtsrat hat es verpasst, 2021 die Weichen für einen Ausstieg aus dieser teuren und unnachhaltigen Rennserie einzuleiten.

Ankündigungen, die Rennserie durch synthetische Kraftstoffe und den Ankauf von Verschmutzungszertifikaten vermeintlich klimafreundlich zu gestalten, sind lediglich Greenwashing, denn Rennsport mit Verbrennungsmotoren und Klimaschutz passen nicht

zusammen. Synthetische Kraftstoffe können schon allein wegen ihres hohen Energiebedarfs bei der Herstellung keine Lösung für die Zukunft sein. Das muss der Konzern erkennen und danach handeln. Zumal der Hauptteil der Emissionen beim Transport von Fahrzeugen, Equipment und Mitarbeitenden rund um den Globus anfällt. Die damit verbundenen Emissionen sollten nicht kompensiert, sondern durch Ausstieg aus der Formel 1 gänzlich vermieden werden.
