

# DAIMLER TRUCK

Daimler Truck Holding AG

## **Gegenanträge und Wahlvorschläge der Aktionärinnen und Aktionäre**

Ordentliche Hauptversammlung  
am 27. Mai 2025



## **Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionärinnen und Aktionären**

---

Zuletzt aktualisiert am 13. Mai 2025

Nachfolgend finden Sie alle zugänglich zu machenden Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionären i. S. d. §§ 126, 127 Aktiengesetz zu den Punkten der Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 27. Mai 2025. Die Anträge und Begründungen geben jeweils die uns mitgeteilten Ansichten der Verfasser wieder. Auch Tatsachenbehauptungen und Hyperlinks auf Webseiten Dritter wurden unverändert und ohne Überprüfung durch uns in das Internet eingestellt, soweit sie zugänglich zu machen sind. Die Daimler Truck Holding AG übernimmt für diese Inhalte weder eine Verantwortung noch macht die Daimler Truck Holding AG sich diese Tatsachenbehauptungen, Webseiten und deren Inhalte zu eigen.

### **Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,**

Anträge von Aktionären, die nach § 126 oder § 127 Aktiengesetz zugänglich zu machen sind, gelten gemäß § 126 Abs. 4 Aktiengesetz als im Zeitpunkt der Zugänglichmachung gestellt.

Ein bis 12. Mai 2025 (24:00 Uhr (MESZ)) eingegangener, nach §§ 126, 127 Aktiengesetz zugänglich zu machender Gegenantrag oder Wahlvorschlag gilt als im Zeitpunkt der Zugänglichmachung gestellt. Wenn der den Antrag stellende oder den Wahlvorschlag unterbreitende Aktionär nicht ordnungsgemäß legitimiert und zur Hauptversammlung angemeldet ist, muss der Antrag in der Versammlung nicht behandelt werden. 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 fristgemäß an uns übermittelten, zugänglich zu machenden Gegenanträge und Wahlvorschläge sowie gegebenenfalls weitere von uns zugänglich gemachte Anträge von Aktionären. Anträge, die sich nicht in der Ablehnung eines Verwaltungsantrags erschöpfen, haben wir dabei **mit einem Großbuchstaben** gekennzeichnet.

Wenn Sie so gekennzeichnete Anträge für den Fall einer gesonderten Abstimmung in der Hauptversammlung unterstützen oder ablehnen wollen, geben Sie bitte bei dem jeweiligen Antrag Ihr Votum ab. Bitte beachten Sie, dass eine Stimmabgabe zu Anträgen von Aktionären ausschließlich über das passwortgeschützte InvestorPortal für Aktionäre möglich ist. Weil der Antrag 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, die sich in der Ablehnung der Verwaltungsvorschläge erschöpfen, sind **nicht mit einem Buchstaben** versehen. Diese Anträge können Sie unterstützen, indem Sie beim jeweiligen Tagesordnungspunkt mit „Nein“ stimmen bzw. die entsprechende Weisung erteilen.

## **Herr Matthias Lang, Berlin, stellt folgenden Gegenantrag:**

Gegenantrag zur ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 27. Mai 2025

### **A Zu Tagesordnungspunkt 8: Beschlussfassung über Satzungsänderung zur Verlängerung der Ermächtigung zur Durchführung einer virtuellen Hauptversammlung nach § 118a Aktiengesetz**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich stelle alternativ zum Vorschlag der Verwaltung zu TOP 8:

"Beschlussfassung über Satzungsänderung zur Verlängerung der Ermächtigung zur Durchführung einer virtuellen Hauptversammlung nach § 118a Aktiengesetz"

folgenden Gegenantrag:

§ 11 Abs. 3 der Satzung der Gesellschaft wird wie folgt neu gefasst:

„(3) Der Vorstand ist ermächtigt vorzusehen, dass die Versammlung IN AUSNAHMEFÄLLEN ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten am Ort der Hauptversammlung abgehalten wird (virtuelle Hauptversammlung). Diese Ermächtigung gilt für die Abhaltung virtueller Hauptversammlungen in einem Zeitraum von fünf Jahren nach Eintragung dieser von der Hauptversammlung am 27. Mai 2025 beschlossenen Satzungsbestimmung in das Handelsregister der Gesellschaft.“

Begründung:

Eine rein virtuelle Veranstaltung war während der Zeit der Covid-19 Pandemie eine sinnvolle Maßnahme um Hauptversammlungen abhalten zu können. Diese Ausnahmesituation ist aber glücklicherweise vorbei. Die Gesellschaft hat zum normalen Leben mit physischer Präsenz zurückgefunden. Hauptversammlungen sollen deshalb auch wieder zum normalen Modus zurückfinden.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Lang | Berlin | Aktionärsnummer: XXXXXXXXXX

## **Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre e.V., Köln, stellt folgende Gegenanträge:**

---

Gegenanträge zur ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 27. Mai 2025

### **Zu Tagesordnungspunkt 3: Beschlussfassung über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Vorstands die Entlastung zu verweigern.

Begründung:

Der Vorstand wird weiterhin seiner Verantwortung zu Sicherheit und Nachhaltigkeit nicht gerecht. Weiterhin rüstet Daimler Truck Kunden aus, die Menschenrechte verletzen oder autokratische Systeme unterstützen.

*Ein Rüstungsbetrieb, der keiner sein möchte*

Daimler Truck ist Mitglied im Bundesverband der deutschen Sicherheits- und Verteidigungsindustrie (BDSV), der Interessensvertretung der deutschen Rüstungsindustrie. Auf der Rüstungsmesse IDEX 2025 in Abu Dhabi zeigte Mercedes-Benz Special Trucks, eine Sparte von Daimler Truck, einen Ausschnitt seiner Militärfahrzeuge und buhlte mit Fahrzeugen, „die insbesondere für den robusten Einsatz bei großer Hitze und in staubig-sandigen Gebieten ausgelegt sind.“ Eine geschützte Fahrerkabine ab Werk gehört seit 2024 zum Portfolio des Unternehmens. Mercedes-Benz Special Trucks weist auf seiner Website auch auf die Option von Waffenhalterungen an den Fahrzeugen hin.

Dennoch fallen die Worte „militärisch“ und „Defence“ im Daimler Truck-Geschäftsbericht jeweils lediglich ein Mal – bei der Ankündigung der Erweiterung des Defence Portfolios. Denn Daimler Truck möchte das Geschäft mit Militärfahrzeugen zwar ausbauen, jedoch nicht als Rüstungsunternehmen gelten: „Daimler Truck ist kein Rüstungsbetrieb und will und wird auch keiner werden“, so ein Daimler-Sprecher (siehe [https://www.rheinpfalz.de/lokal/kreis-germersheim\\_artikel,-daimler-truck-wir-sind-kein-r%C3%BCstungsbetrieb-\\_arid,5744414.html](https://www.rheinpfalz.de/lokal/kreis-germersheim_artikel,-daimler-truck-wir-sind-kein-r%C3%BCstungsbetrieb-_arid,5744414.html)).

*Militärfahrzeuge für Autokraten*

Der Augenwischerei des Konzerns zum Trotz ist eines klar: Daimler Truck verkauft Militärfahrzeuge, profitiert davon und will diesen Profit weiter steigern. Die Präsenz auf der IDEX 2025 in den Vereinigten Arabischen Emiraten unterstreicht, dass der Konzern dabei nicht davor zurückschreckt, an Autokraten und in Krisenregionen zu liefern.

Eine Anfrage des Dachverbands Kritischer Aktionärinnen und Aktionäre bei der letzten Hauptversammlung offenbarte, dass Daimler Truck 2023 Militärfahrzeuge in mehr als 20 Länder exportierte – darunter Algerien, Ägypten, die Türkei, die Vereinigten Arabischen Emirate, Katar und Saudi-Arabien. Rund 70 Prozent des Umsatzes mit Militärfahrzeugen entfielen auf sogenannte Drittstaaten, also Länder außerhalb von EU, NATO oder gleichgestellten Staaten.

Ein Blick auf das Beispiel Algerien zeigt die Brisanz: In dem Land werden regelmäßig Schutzsuchende verhaftet, in überfüllten Militärlastwagen in entlegene Grenzgebiete in die Wüste verfrachtet und unter menschenunwürdigen Bedingungen abgeschoben. Auch Daimler-Fahrzeuge sollen gezielt zur Verfolgung von und Abschottung vor Geflüchteten eingesetzt werden (siehe <https://www.medico.de/blog/diskret-und-brutal-20044>).

Es ist nicht hinnehmbar, dass deutsche Militärtechnik Teil dieser Gewaltpraxis ist. Daimler darf das Geschäft mit Militärfahrzeugen nicht länger unter den Teppich kehren.

#### *Klimaschutz: Riskante Fokussierung auf Wasserstoff*

Ein Blick in die Klimabilanz von Daimler Truck macht deutlich: Es braucht schnell die Abkehr vom Verbrennungsmotor. Die Emissionen, die durch die Nutzung der allein in 2024 verkauften Fahrzeuge entstehen werden (Scope 3.11), betragen fast 370 Mio. t CO<sub>2</sub>. Das ist das klimaschädliche Niveau ganzer Industriestaaten.

Der Vorstand setzt weiter auch auf die Brennstoffzelle, obwohl rein batterieelektrische Antriebe (BEV) technologisch fortgeschrittener erscheinen, bereits heute in vielen Segmenten wirtschaftlich betrieben werden können und vor allem die vielversprechendste Option für den Klimaschutz im Schwerlastverkehr darstellen. Letzteres ist auch das Zwischenergebnis eines aktuell laufenden Forschungsprojekt des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) und der TU Dresden unter der Leitung des Instituts für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu-Institut) (siehe [https://www.diw.de/de/diw\\_01.c.927179.de/batterieelektrische\\_lkw\\_sind\\_die\\_zukunft\\_des\\_klimafreundlichen\\_strassengueterverkehrs.html](https://www.diw.de/de/diw_01.c.927179.de/batterieelektrische_lkw_sind_die_zukunft_des_klimafreundlichen_strassengueterverkehrs.html))

Es gibt erheblich Zweifel an einer zeitnahen Marktreife der Brennstoffzellentechnologie im Vergleich zu BEV für einen Großteil der relevanten Transportanwendungen, insbesondere im Verteiler- und Regionalverkehr. Vier der fünf Wirtschaftsweisen kommen zu dem Schluss, dass batterieelektrische Lkw das größte Potenzial haben, den Schwerlastverkehr klimaneutral werden zu lassen.

Die Fokussierung auf Wasserstoff birgt das Risiko, im wichtigen Markt für emissionsfreie LKW technologisch und kommerziell ins Hintertreffen zu geraten, sollte sich die BEV-Technologie schneller und breiter durchsetzen als vom Vorstand antizipiert. Die Wirtschaftlichkeit der Brennstoffzellen-LKW und der Aufbau der notwendigen Tankinfrastruktur für „grünen“ Wasserstoff sind in hohem Maße von staatlichen Subventionen und einem massiven, aber noch unsicheren Infrastrukturaufbau abhängig. Der Einsatz von „grünem“ Wasserstoff, der absehbar teuer bleiben wird, sollte auf jene

wirtschaftlichen Bereiche gelenkt werden, in denen es schlicht keine realistischen Alternativen gibt.

### **Zu Tagesordnungspunkt 8: Beschlussfassung über die Satzungsänderung zur Verlängerung der Ermächtigung zur Durchführung einer virtuellen Hauptversammlung nach § 118a Aktiengesetz**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Beschlussvorschlag von Aufsichtsrat und Vorstand abzulehnen, den Vorstand erneut zu bevollmächtigen, über die Durchführung einer virtuellen Hauptversammlung entscheiden zu können.

Begründung:

Unsere Begründung, warum wir diese Ermächtigung des Vorstands ablehnen, bleibt auch nach zwei Jahren Erfahrungen mit virtuellen Hauptversammlungen unverändert: Das Format und die Art und Weise, wie eine Hauptversammlung durchgeführt wird, betreffen elementare Aktionärsrechte. Daher sollte die Hauptversammlung – und nicht der Vorstand – darüber entscheiden, zu welchen Bedingungen bzw. in welchem Format zukünftige Hauptversammlungen durchgeführt werden sollen.

Die Hauptversammlung sollte darüber entscheiden können, ob als weitere Option ein hybrides Format umgesetzt werden soll, welches die Vorteile einer Präsenz-Hauptversammlung mit jenen einer rein virtuellen Veranstaltung vereint.

Höchst problematisch ist allgemein das von Aktionärsseite schwindende Interesse an Hauptversammlungen, wenn diese nur virtuell stattfinden. Viele schalten ihren Computer erst gar nicht an, dies ist auch ein Abstimmen mit den Füßen über dieses Format.

Daher kritisieren wir auch die Entscheidung von Vorstand und Aufsichtsrat, die diesjährige Hauptversammlung rein virtuell durchzuführen.

\* \* \*

Daimler Truck Holding AG  
Fasanenweg 10  
70771 Leinfelden-Echterdingen  
[www.daimlertruck.com](http://www.daimlertruck.com)