

**SPERRFRIST: 16. April 2026, 10:00h**

Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG

**– Es gilt das gesprochene Wort! –**

Stuttgart/Frankfurt, 16. April 2026

**– Rede der DWS im Rahmen der virtuellen Hauptversammlung –**

Sehr geehrter Herr Dr. Brudermüller,  
sehr geehrter Herr Källenius,  
sehr geehrte Damen und Herren des Aufsichtsrats und des Vorstands,  
werte Mitaktionäre,

ich heiße Hendrik Schmidt und spreche als Vertreter der DWS, einer der führenden europäischen Vermögensverwalter, im Namen unserer Anleger und deren Investmentvermögen.

Als langfristig orientierter Investor erachten wir den Dialog zwischen Eigentümern und Verwaltung im Rahmen der Hauptversammlung als ein entscheidendes Element guter Corporate Governance. Gerne hätten wir diesen Dialog mit einem „*der erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt*“ heute im Rahmen einer Präsenz-Hauptversammlung geführt.

Mercedes-Benz hat in einem dynamischen Umfeld solide Ergebnisse erwirtschaftet, dafür möchten wir zunächst allen Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Mercedes-Benz Group AG für ihren Einsatz im abgelaufenen Geschäftsjahr danken und ich bitte den Vorstand, diesen Dank entsprechend weiterzugeben.

### **Zur Geschäftsentwicklung:**

Zunächst erst einmal Herzlichen Glückwunsch: Das 140. Jubiläumsjahr nach der Anmeldung des Patents für das erste Automobil durch Carl Benz ist vom „*größten Produkteinführungsprogramm in der Geschichte der Marke*“ geprägt. In den nächsten zwei Jahren planen Sie mehr als vierzig neue Modelle auf den Markt zu bringen. Diese Ankündigung stimmt uns zuversichtlich – ob dies ein Grund zum Feiern der Aktienentwicklung ist, muss die mittelfristige Ergebnisentwicklung erst noch zeigen.

Die Strategie betreffend, beschäftigen uns vor allem zwei Themen, die Transformation zur E-Mobilität sowie die rückläufige Absatzentwicklung in China und den USA.

Mit Blick auf die Transformation zur E-Mobilität interessiert uns vor allem:

Mercedes-Benz investiert als „*Gestalter der Zukunft der Mobilität*“ Milliarden in die Transformation, gleichzeitig liegen die Margen bei Battery Electric Vehicles (BEVs) weiterhin deutlich unter denen der Verbrenner.

1. Ab welchem Zeitpunkt und bei welchen Stückzahlen erwarten Sie, dass das E-Auto-Geschäft bei Mercedes-Benz nachhaltig die gleiche Profitabilität erreicht wie das klassische Geschäft?
2. Welche Risiken gefährden diese Planung am stärksten?
3. Welche messbaren Meilensteine definieren Sie für eine erfolgreiche Transformation?
4. Welche konkreten Schwellenwerte würden Sie zum Anlass nehmen, die Strategie anzupassen?

Die Transformation zur E-Mobilität erhöht die Abhängigkeit von kritischen Rohstoffen und komplexen Lieferketten erheblich.

5. Wie stellt Mercedes-Benz sicher, dass Versorgungssicherheit, Kostenstabilität und Qualität bei Batterien und Schlüsselkomponenten langfristig gewährleistet sind?
6. Wo sieht das Management aktuell die größten strukturellen Schwachstellen in der Lieferkette?

7. Welche konkreten Alternativen wurden aufgebaut, um Produktionsengpässe künftig zu vermeiden?
8. Plant Mercedes-Benz eine stärkere vertikale Integration, wie es Wettbewerber, wie beispielsweise BYD oder Tesla vorleben?

Sorge bereitet uns die rückläufige Absatzentwicklung in China und den USA und die Positionierung von Mercedes-Benz als Premiumanbieter.

China ist einer ihrer wichtigsten Absatz- und Gewinnmärkte, gleichzeitig steigen geopolitische Spannungen und die lokale Konkurrenz wird intensiver.

9. Wie stellt Mercedes-Benz sicher, dass die Premium-Positionierung in China langfristig verteidigt werden kann?
10. Ab welchem Punkt wäre eine Reduktion des Engagements wirtschaftlich sinnvoll?
11. Welchen Anteil am EBIT generiert China aktuell und welche Sensitivität besteht bei einem Rückgang der Absätze in China um 20 Prozent – sowohl auf Umsatzebene als auch bei der operativen Marge?

Die USA sind einer ihrer wichtigsten Premiummärkte, gleichzeitig verändern Zölle, Subventionen und industriepolitische Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit.

12. Rechnen Sie damit, dass sich die Profitabilität ihres US-Geschäfts strukturell verändert, und wie passen Sie ihre Strategie an, um langfristig stabile Margen zu sichern?

**Zur Dividende:**

Die erneute gekappte Dividende in Höhe von nun 3,50 Euro schmerzt zwar auf den ersten Blick, angesichts der Ergebnisentwicklung ist diese Kürzung allerdings nachvollziehbar. Natürlich wünschen wir uns als Aktionäre, von der Produktoffensive angefangen mit der Präsentation der neuen S-Klasse „als Weltpremiere“ Ende Januar 2026, bald auch Dividenden-seitig profitieren zu können.

### Zur Corporate Governance:

Ich komme nun zur Corporate Governance. Mit Blick auf den Vergütungsbericht und den Bericht des Aufsichtsrats fehlt es uns hier an Transparenz, um zukünftige Entwicklungen bewerten zu können.

So werden wir dem Vergütungsbericht aufgrund struktureller Defizite im Vergütungssystem selbst nicht zustimmen. Gemäß der Beschreibung im Bericht sind keine individuellen variablen Leistungsindikatoren für einzelne Vorstandsmitglieder vorgesehen. Dies ist nicht im Einklang mit unseren Erwartungen, eines individuellen Leistungsbezugs im Vergütungssystem.

Es fallen auch die Aufwendungen in den Jahren 2024 und 2025 für „*steuerpflichtige geldwerte Vorteile und Umbauten an Wohnobjekten*“ in Höhe von insgesamt 575.000 Euro für Herrn Ola Källenius sowie knapp einer Million Euro für Herrn Dr. Jörg Burzer auf. Wir möchten wissen:

13. Welche Aufwendungen genau fallen darunter?
14. Ist dies eine regelmäßig aufkommende Belastung und müssen wir diese Belastungen auch für die vier im Jahr 2025 neu bestellten Vorstandsmitglieder, die Herren Matthias Geisen, Olaf Schick, Michael Schiebe und Oliver Thöne erwarten?
15. Wenn ja, in welcher Größenordnung?

Auch der Bericht des Aufsichtsrats lässt Fragen zu den Inhalten und der Beschlusskompetenz des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten offen.

16. Womit hat sich der Ausschuss in seinen drei Sitzungen im Jahr 2025 inhaltlich befasst?
17. Welche Entscheidungskompetenzen hat der Ausschuss dabei ausgenutzt?
18. Welche „*besonderen Aufgaben des Ausschusses im Rahmen der im Jahr 2020 erzielten Grundsatzeinigung mit verschiedenen US-Behörden zur Beendigung zivil- und umweltrechtlicher Verfahren im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge*“ sind erledigt?

19. Welche Erkenntnisse mit Blick auf die laufenden emissions- und kartellbezogenen Verfahren gegen die Gesellschaft und Konzerngesellschaften wurden gewonnen?
20. Welche Verfahren sind noch anhängig?

Damit komme ich zur Zusammensetzung und Arbeit des Aufsichtsrats.

Heute stehen zwei Vertreterinnen und ein Vertreter der Anteilseignerseite zur Wahl in den Aufsichtsrat. Die Wahlen von Frau Dr. Katharina Beumelburg und Frau Dr. Rashmi Misra unterstützen wir ausdrücklich, ebenso werden wir der Wiederwahl von Herrn Marco Gobetti zustimmen.

In Bezug auf Unabhängigkeit, Mandatshäufung und unzureichende Sitzungsteilnahme muss ich mich leider wiederholen, fasse mich in diesem Jahr aber kurz. Fakt ist, hier sind keine Besserungen zu konstatieren. Ganz im Gegenteil.

Die Besetzung des Prüfungsausschusses entspricht nach wie vor nicht dem Marktstandard. Gemessen an der Bedeutung, die dieser Ausschuss in der Binnenorganisation des Aufsichtsrats einnimmt und seiner zunehmenden Pflichten erneuere ich unsere Forderung: Erweitern Sie den Prüfungsausschuss um mindestens ein weiteres, unabhängiges Mitglied. Eine Größe von vier Personen ist für einen DAX-Konzern solcher Größe schlicht nicht mehr zeitgemäß oder angemessen.

Auch mit Blick auf die Teilnahme an Plenums- und Ausschusssitzungen lässt sich diese Notwendigkeit ableiten: So hat Herr Tim Höttges als zweiter Vertreter der Kapitaleseite lediglich an vier von sechs Sitzungen des Prüfungsausschusses teilgenommen und war an einer Plenumssitzung verhindert.

Frau Liz Centoni hat sogar lediglich an vier von sieben Sitzungen des Aufsichtsrats teilgenommen. Dieses wiederholt niedrige Niveau steht unserer Erwartung an verlässliche Verfügbarkeit und Bereitschaft, sich aktiv einzubringen, entgegen. Wir haben dies bereits im vergangenen Jahr sehr deutlich angemahnt und erteilen hiermit eine deutliche Verwarnung. Die Entlastung des Aufsichtsrats im kommenden Jahr werden wir davon abhängig machen, ob sich die Teilnahmequoten merklich verbessert haben.

Gerade vor dem Hintergrund, dass sich das Unternehmen aktuell einerseits in einer kritischen Phase der Transformation und andererseits in einer wirtschaftlich angespannten Lage befindet, erwarten wir, dass sich alle Mitglieder des Aufsichtsrats ihrer Rolle bewusst sind und künftig eine deutlich gesteigerte Präsenz in den Sitzungen sicherstellen werden.

Wir möchten jeweils wissen:

21. Welche Plenums- und Prüfungsausschuss-Sitzungen betrafen die Abwesenheiten?
22. Welche Beschlüsse wurden in diesen Sitzungen getroffen und lagen Stimmbotschaften vor?
23. Wie planen Sie, perspektivisch mit der unzureichenden Anwesenheit umzugehen?
24. Welche Maßnahmen treffen Sie, um die Teilnahmequoten deutlich zu erhöhen?

~~~

Wir stimmen allen Punkten der Tagesordnung zu, mit Ausnahme der Billigung des Vergütungsberichts.

Ich wünsche Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren des Vorstands und des Aufsichtsrats, viel Erfolg bei den anstehenden Entscheidungen in einem schon jetzt wirtschaftlich schwierigen, von geopolitischen Risiken geprägten Geschäftsjahr 2026 und wünschen uns Aktionären eine positive Aktienkursentwicklung.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit sowie die Beantwortung unserer Fragen.