

SPERRFRIST: 27.05.2025, 10:00h

Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG

Leinfelden-Echterdingen/Frankfurt am Main, 27. Mai 2025

– Es gilt das gesprochene Wort –

– Rede der DWS im Rahmen der virtuellen Hauptversammlung –

—

Sehr geehrter Frau Rådström,
sehr geehrter Herr Kaeser,
sehr geehrte Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands,
werte Mitaktionärinnen und Mitaktionäre,

ich heiße Hendrik Schmidt und vertrete unter anderem die DWS Investment GmbH (DWS), eine der größten europäischen Fondsgesellschaften sowie deren Kunden, für die wir Aktien dieser Gesellschaft in unseren Portfolios halten.

Für uns als langfristig orientierter, verantwortungsvoller Investor und Treuhänder ist dieser direkte Austausch mit Ihnen, den Mitgliedern der Verwaltung der Gesellschaft, im Rahmen der Hauptversammlung äußerst wichtig.

Für den Einsatz und die Leistungen in diesem Geschäftsjahr spreche ich im Namen der DWS allen Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats, sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Daimler Truck Holding AG unseren Dank aus. Ich bitte den Vorstand, diesen Dank entsprechend weiterzugeben.

Zur Geschäftsentwicklung:

Das Geschäftsjahr 2024 war geprägt von einer sich abkühlenden konjunkturellen Dynamik und einem zunehmend anspruchsvollen Marktumfeld. Dies ging auch an Daimler Truck nicht spurlos vorüber. Der Blick auf die Kennzahlen lässt erste Bremsspuren erkennen:

- Der Konzernumsatz ging um rund drei Prozent auf etwas mehr als EUR 54 Milliarden zurück.
- Das bereinigte EBIT lag rund 15 Prozent unter dem Vorjahreswert.
- Das Ergebnis je Aktie sackte mehr als ein Fünftel auf EUR 3,64 ab.

Trotz dieser rückläufigen Kennzahlen zeigt sich Daimler Truck weiterhin finanziell robust und operativ stabil – insbesondere mit Blick auf den Free Cashflow, das Industriegeschäft und die widerstandsfähige Performance im nordamerikanischen Markt. Die Herausforderungen in Europa und Asien wurden offen benannt. Jetzt müssen diese strategischen Schwerpunkte aber auch entsprechend angegangen und umgesetzt werden.

In Japan konnten die Gespräche über einen möglichen Zusammenschluss zwischen dem Mitsubishi FUSO-Geschäft von Daimler Truck und Hino Motors, der Tochtergesellschaft der Toyota Motor Corporation, beschleunigt werden. Die Fusion dieser beiden Geschäfte in einem gleichberechtigten Joint-Venture wurde bereits im Mai 2023 angekündigt.

1. Wie bewerten Sie den Zusammenschluss vor dem Hintergrund der aktuellen geopolitischen Entwicklungen – insbesondere der zunehmenden Volatilität am Kapitalmarkt und der drohenden Disruption der Lieferketten?
2. Wie treiben Sie künftig die Plattformentwicklung voran, um mit dieser Kooperation den meisten Mehrwert zu erreichen – insbesondere in Bezug auf die verschiedenen Antriebstechnologien wie batterieelektrische Antriebe und wasserstoffbasierte Brennstoffzellen?

Zur Dividende und Kapitalmarktentwicklung:

Wir begrüßen, dass der Vorstand trotz des rückläufigen Ergebnisses Kontinuität bei der Kapitalallokation bewahrt und eine Dividende in Höhe von EUR 1,90 je Aktie vorschlägt. Die Ausschüttungssumme beläuft sich damit auf rund 40 Prozent des Ergebnisses – ein Wert, der es ermöglicht, das Gleichgewicht zwischen Ausschüttung, Investitionstätigkeit und Bilanzqualität zu wahren.

Die Daimler-Truck-Aktie stieg im Jahr 2024 um 7,7 Prozent. Im Vergleich zum DAX, der im gleichen Zeitraum rund 19 Prozent zulegen konnte, entwickelte sich die Aktie somit unterdurchschnittlich. Und auch der MSCI-World-Industrials-Index, der in Form des Virtual Share-based Equity Plans (VSEP) als selbst definierte Benchmark für die Vorstandsvergütung dient, konnte im gleichen Zeitraum eine Rendite von 13,6 Prozent aufweisen. Diese relative Entwicklung zeigt: Der Kapitalmarkt erkennt die strukturelle Resilienz des Unternehmens durchaus an. Zugleich blickt er aber auch aufmerksam auf die zyklischen Risiken und die operative Umsetzung der Transformationsstrategie.

Zur strategischen Transformation:

Mit dem Serienstart des eActros 600 im Dezember 2024 unterstreicht Daimler Truck die Entschlossenheit, den Wandel zur emissionsfreien Mobilität konsequent zu gestalten. Der batterieelektrische Fernverkehrs-Lkw mit bis zu 500 km Reichweite und 600 kWh Batteriekapazität ist ein technologischer Meilenstein.

Auch im Bereich Wasserstoff wurde mit dem GenH2-Truck und der Inbetriebnahme einer ersten sLH₂-Tankstelle in Kooperation mit Linde ein weiteres Zeichen für den künftigen Energieträgermix gesetzt. Der Fokus auf Technologieoffenheit – einschließlich der parallelen Entwicklung eines Wasserstoffverbrennungsmotors – ist nachvollziehbar, verlangt aber eine klare Priorisierung.

3. Wie verteilen sich zukünftig Kapital und Entwicklungsaufwand auf die drei Technologien „batterieelektrische Fernstrecke“, „Brennstoffzelle“ und „Wasserstoffverbrennung“? Wie beeinflusst hier die regulatorische Förderung auf der einen und die wirtschaftliche Skalierbarkeit auf der anderen Seite?

Zur Digitalisierung und zum autonomen Fahren:

Ihr Joint Venture mit Volvo und die Entwicklung eines markenunabhängigen Truck Operating Systems (Truck OS) ist ein zukunftsweisender Schritt hin zu softwaredefinierten Fahrzeugarchitekturen.

Auch die Fortschritte bei der Entwicklung autonomer Lkw mit SAE-Level 4 durch TORC Robotics und dem Einsatz im Freightliner Cascadia markieren Meilensteine für Daimler Truck.

4. Welches Geschäftsmodell verfolgen Sie langfristig mit dem Truck OS?
5. Wie bewertet der Vorstand mittel- bis langfristig die Chancen zur Monetarisierung des eigenen Konzerns?

Zur Effizienzagenda und Restrukturierung:

Die konsequente Arbeit an der strukturellen Wettbewerbsfähigkeit bleibt aus unserer Sicht essenziell. Daimler Truck verfolgt mit dem im Januar gestarteten Transformationsprogramm „Cost Down Europe“ ein umfassendes Effizienzvorhaben im Segment Mercedes-Benz-Trucks. Laut jüngsten Meldungen sollen so die Material- und Personalkosten bis 2030 um mindestens EUR 1 Milliarde eingespart werden.

Bereits in den Vorjahren wurden entsprechende Maßnahmen in anderen Regionen umgesetzt – etwa bei Mercedes-Benz do Brasil oder in Asien. Mit dem nun gestarteten Programm richtet sich der Blick verstärkt auf Europa, und damit auf einen besonders kostenintensiven Markt, der zugleich durch ambitionierte regulatorische Zielvorgaben geprägt ist.

Aus unserer Sicht ist es entscheidend, dass diese Maßnahmen nicht nur zu kurzfristigen Ergebniseffekten führen. Sie sollten in eine langfristig tragfähige Organisations- und Produktionsstruktur eingebettet werden. Ebenso wichtig ist eine transparente Kommunikation gegenüber der Belegschaft sowie die soziale Ausgestaltung des Wandels, gerade in sensiblen Regionen und Produktionsbereichen.

6. Wie weit ist das Programm „Cost Down Europe“ vorangeschritten und wie bewerten Sie die bisherigen Gespräche mit den Arbeitnehmervertretern?
7. Wie stellt der Vorstand sicher, dass Effizienzgewinne mit sozialer Verantwortung und langfristiger industrieller Substanz in Einklang gebracht werden?

Zur Corporate Governance:

Für uns als langfristig orientierter Investor und Treuhänder ist die Corporate Governance ein wesentlicher Bestandteil unserer Investmentanalyse und findet in unseren Abstimmungsrichtlinien eindeutigen Niederschlag.

Wir haben mit dem Aufsichtsrat, insbesondere mit Ihnen, sehr geehrter Herr Kaeser, einen regelmäßigen Dialog etabliert, den wir sehr schätzen. Darin sehen wir einen für beide Seiten erkenntnissteigernden und verständnisfördernden Austausch. Diesen möchten wir auch künftig gerne fortsetzen. Insbesondere begrüßen wir die Bereitschaft aufseiten des Aufsichtsrats, auf unsere Anregungen konstruktiv einzugehen und diese möglichst zeitnah umzusetzen.

Wir danken dem Vorstand für die offene Kommunikation im Vorfeld der Hauptversammlung und für die operative Führungsstärke im abgelaufenen Geschäftsjahr. Allerdings war das vergangene Geschäftsjahr für den Vorstand insbesondere von bedeutenden personellen Veränderungen geprägt:

Zu den Veränderungen im Vorstand:

Der langjährige CEO Martin Daum ist zum Ende des zurückliegenden Geschäftsjahres 2024 aus dem Vorstand der Daimler Truck Holding AG ausgeschieden. Er hatte zum 30. September 2024 seine Aufgabe als Vorstandsvorsitzender beendet. Wir möchten Herrn Daum für seine intensive Arbeit in verschiedenen Rollen und Funktionen bei Daimler Truck unseren ausdrücklichen Dank aussprechen. Er hat das Unternehmen maßgeblich geprägt. Er war es, der die Weichen für die heutige Eigenständigkeit von Daimler Truck gestellt hatte.

Als Nachfolgerin wurde Frau Karin Rådström ernannt.

Mit der Ernennung von Frau Eva Scherer als Chief Financial Officer zum 1. April 2024 konnte auch die langfristige Nachfolgesuche für diese wichtige Position abgeschlossen werden. Sie folgt damit ebenfalls auf Martin Daum, der das Amt des Finanzvorstands interimswise seit dem tragischen Tod von Jochen Goetz im August 2023 ausgeübt hatte.

Hierzu möchte ich auch Ihnen, Frau Rådström und Frau Scherer, gratulieren. Wir wünschen Ihnen für die gemeinsame Arbeit in Zukunft viel Erfolg.

8. Wie bewerten Sie, Frau Rådström, die bisherige Zusammenarbeit der Vorstandsmitglieder seit der Umstellung?

Zu den Veränderungen im Aufsichtsrat:

Im Vorfeld der Hauptversammlung gab die Gesellschaft per 14. April 2025 bekannt, dass Herr John Krafcik sein Mandat mit Beendigung der heutigen Hauptversammlung niederlegt und aus dem Aufsichtsrat ausscheidet. Wir möchten an dieser Stelle seine bisherige Tätigkeit würdigen. Er hat das Gremium mit seiner internationalen und technologischen Expertise bereichert.

Gleichzeitig stellen sich für uns Fragen zur konkreten Nachfolgeplanung. Das Fachwissen von Herrn Krafcik, insbesondere im Bereich Digitalisierung und automatisiertes Fahren, war aus unserer Sicht ein wertvoller Baustein in der Zusammensetzung des Aufsichtsrats. Eine zügige und fachlich adäquate Nachbesetzung erscheint uns daher nicht nur aus Governance-Gesichtspunkten, sondern auch mit Blick auf die strategische Ausrichtung des Unternehmens, dringend geboten.

9. Aus welchen Gründen hat sich Herr Krafcik entschieden, sein Mandat mit Ablauf der Hauptversammlung 2025 niederzulegen?
10. Haben Sie bereits geeignete Kandidatinnen oder Kandidaten identifiziert, die das Kompetenzprofil im Bereich Digitalisierung, Technologie und internationale Erfahrung im Sinne des Gremiums sinnvoll ergänzen würden?

11. Ist bereits ein Auswahlprozess für eine Nachbesetzung eingeleitet worden und wenn ja, wann ist mit einem entsprechenden Vorschlag an die Hauptversammlung oder einer gerichtlichen Bestellung zu rechnen?

Auch dem Aufsichtsrat gilt unser Dank für die kontinuierliche Begleitung der Transformation sowie die Überwachung des Strategieprozesses. Wir begrüßen den transparenten Umgang mit der Sitzungsteilnahme und die sachliche Begründung vereinzelter Abwesenheiten. Wir werden den Entlastungsvorschlägen für Vorstand und Aufsichtsrat entsprechend zustimmen.

Bisher sind die Amtszeiten der Aufsichtsratsmitglieder nicht ausreichend gestaffelt und mit der Hauptversammlung im Jahr 2026 enden die Mandate sämtlicher Mitglieder. Im Sinne einer vorausschauenden Nachfolgeplanung, haben sich Aufsichtsrat und Nominierungsausschuss daher bereits jetzt intensiv mit einer künftigen Zusammensetzung des Aufsichtsrats zu befassen. Wir möchten in diesem Zusammenhang die Mandatsanzahl von Frau Marie Wieck adressieren.

Daimler Truck weist auf seiner Internetseite aus, dass Frau Wieck neben ihrer Rolle als Executive Partner bei Ethos Capital außerdem Mandate bei Intapp Inc. sowie bei Cadena Platforms wahrnimmt. Darüber hinaus ist sie aber auch Gründungspartnerin bei Moroquin Capital und Mitglied im Board of Directors bei Uptake. In Summe kommen wir daher auf sechs Mandate, erlaubt wären Frau Wieck aufgrund ihrer Einstufung als exekutiv-tätiges Mitglied aber maximal drei Mandate. Weiterhin ist Frau Wieck Vorsitzende bei Charity Navigator und Treuhänderin bei Oversight Board Trust – gegründet von Meta Platforms Inc.).

Entsprechend bitten wir Sie, die Mandatszahl der jeweiligen Aufsichtsratsmitglieder beziehungsweise Nachfolgekandidaten rechtzeitig auf ihre Angemessenheit zu prüfen. Sie müssen sicherstellen, dass alle Mitglieder auch weiterhin den hohen zeitlichen Anforderungen an diese Position gerecht werden können. Zudem sollte dies entsprechend in den jeweiligen Lebensläufen transparent gemacht, über die verschiedenen Mandate hinweg konsistent gehalten und diese rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden.

12. Wie bewerten Sie die aktuelle Zusammenarbeit des Aufsichtsrats?
13. Werden alle Aufsichtsratsmitglieder den hohen, insbesondere zeitlich anspruchsvollen Anforderungen gerecht? Oder sehen Sie diesbezüglich Verbesserungsbedarf in Bezug auf die künftige Zusammensetzung des Aufsichtsrats?
14. Wird Frau Wieck bis zur Hauptversammlung im kommenden Jahr ihre Mandate so reduzieren, dass sie nicht mehr als overboarded gilt?

Des Weiteren möchte ich auch an die vom Unternehmen selbst definierte Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder von maximal 72 Jahren zum Zeitpunkt der Wahl erinnern. Dies dürfte zum gegenwärtigen Stand die potenzielle Wiederwahl von Herr Martin Richenhagen und Herr Michael Brosnan beeinflussen. Wir gehen davon aus, dass sich der Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats dieser Situation bewusst ist, und er hierzu bereits erste Gespräche geführt hat.

15. Gibt es bereits potenzielle Kandidaten für die Nachfolge von Herr Richenhagen und Herrn Brosnan?

Darüber hinaus sind Sie, Herr Kaeser, zum derzeitigen Zeitpunkt unter Berücksichtigung Ihrer Mandatszeit bei der Daimler AG bereits seit elf Jahren Mitglied beziehungsweise Vorsitzender des Aufsichtsrats. Gemäß unserer Abstimmungsrichtlinien erachten wir Mitglieder des Aufsichtsrats ab einer Amtsdauer von mehr als zehn Jahren als nicht unabhängig.

16. Herr Kaeser, gedenken Sie auch über 2026 hinaus die Position des Aufsichtsratsvorsitzenden der Daimler Truck Holding AG zu bekleiden?
17. Gibt es bereits Überlegungen, die künftige Bestelldauer im Aufsichtsrat zu staffeln und so ein sogenanntes „Staggered Board“ zu etablieren?

Zur virtuellen Hauptversammlung:

Wir erkennen an, dass die virtuelle Durchführung unter bestimmten Voraussetzungen auch künftig eine sinnvolle Alternative darstellen kann – insbesondere zur Sicherstellung der Durchführung in Ausnahmefällen oder unter besonderen Umständen.

Die Daimler Truck Holding AG hat jedoch seit ihrer Abspaltung von der Mercedes-Benz Group im Dezember 2021 keine physische Hauptversammlung durchgeführt.

Diese kontinuierliche Praxis ausschließlich virtueller Hauptversammlungen ist für uns Anlass, die vorgeschlagene Satzungsänderung unter Tagesordnungspunkt 8 zur Verlängerung der Ermächtigung zur Durchführung virtueller Hauptversammlungen kritisch zu hinterfragen. Insbesondere die fehlende materielle Einbindung des Aufsichtsrats in die Entscheidung über die Form der Hauptversammlung sowie die vorgeschlagene Laufzeit von fünf Jahren stehen im Widerspruch zu unseren Mindestanforderungen und mittlerweile gut etablierter Marktpraxis.

Wir erwarten, dass der Aufsichtsrat substantielle Mitentscheidungsrechte bei der Festlegung des Formats der Hauptversammlung erhält. Außerdem fordern wir, dass die Ermächtigung zur Durchführung virtueller Hauptversammlungen auf einen Zeitraum von maximal zwei Jahren befristet wird. Eine längere Laufzeit ohne regelmäßige Überprüfung und Anpassung an aktuelle Gegebenheiten halten wir für unangemessen.

Angesichts dieser Bedenken und der bisherigen Praxis der Daimler Truck Holding AG, ausschließlich virtuelle Hauptversammlungen abzuhalten, lehnen wir eine Verlängerung dieser Ermächtigung ab.

18. Was spricht aus Ihrer Sicht gegen die Einbeziehung des Aufsichtsrats in die Entscheidungsfindung hinsichtlich der Austragungsart einer Hauptversammlung?
19. Unter welchen Voraussetzungen beziehungsweise in welchen Situationen würden Sie eine Präsenz-HV einer rein virtuellen Veranstaltung vorziehen?

~~~

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir werden heute allen Punkten der Tagesordnung mit Ausnahme von Tagesordnungspunkt 8 zustimmen.

Ich wünsche Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren des Vorstands und des Aufsichtsrats, viel Erfolg bei den anstehenden Entscheidungen im Geschäftsjahr 2025. Wir wünschen uns Aktionären zudem eine positive Aktienkursentwicklung.

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