

GEGENANTRÄGE UND WAHLVORSCHLÄGE ZU DEN BESCHLUSSVORSCHLÄGEN DER VERWALTUNG.

Nachfolgend werden die Gegenanträge von Aktionärinnen und Aktionären zur ordentlichen Hauptversammlung 2026 der BMW AG wiedergegeben, die bis zum 28. April 2026, 24:00 Uhr (MESZ) eingegangen und gemäß § 126 AktG zugänglich zu machen sind.

Der Gesellschaft wurden innerhalb dieser Frist keine Wahlvorschläge übermittelt.

Die Anträge und ihre Begründungen werden in den Worten der Verfasser wiedergegeben. Die BMW AG macht sich die darin enthaltenen Ansichten und Tatsachenbehauptungen nicht zu eigen. Hyperlinks werden ohne vorherige Prüfung veröffentlicht.

Anträge, die nach den §§ 126, 127 AktG zugänglich zu machen sind, gelten als im Zeitpunkt der Zugänglichmachung gestellt. Sofern der antragstellende Aktionär nicht ordnungsgemäß zur Hauptversammlung angemeldet ist, muss der Antrag in der Versammlung nicht behandelt werden.

Anträge von Aktionärinnen und Aktionären, die auf die Ablehnung eines Vorschlags der Verwaltung gerichtet sind, werden im Folgenden ohne Großbuchstaben wiedergegeben. Sie können diese Anträge unterstützen, indem Sie bei dem jeweiligen Tagesordnungspunkt mit „Nein“ stimmen.

Anträge von Aktionärinnen und Aktionären, die über die bloße Ablehnung des Verwaltungsvorschlags hinausgehen und auf einen abweichenden Beschlussinhalt gerichtet sind, werden grundsätzlich mit einem Großbuchstaben gekennzeichnet. Diese Art von Gegenanträgen oder Wahlvorschläge hat die Gesellschaft innerhalb der Frist jedoch nicht erhalten.

2 Gegenanträge und Wahlvorschläge zu den Beschlussvorschlägen der Verwaltung.

Aktionär:	Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre e.V.
Sitz:	Köln
Antrag:	Gegenanträge zu – Tagesordnungspunkt 2: Beschlussfassung über die Verwendung des Bilanzgewinns – Tagesordnungspunkt 3: Beschlussfassung über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands
Abstimmung:	Aktionärinnen und Aktionäre, die diese Gegenanträge unterstützen möchten, stimmen bei den Beschlussvorschlägen der Verwaltung zu den entsprechenden Tagesordnungspunkten mit „Nein“.

Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 2: Verwendung des Bilanzgewinns

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die von Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagene Verwendung des Bilanzgewinns abzulehnen.

Begründung:

Der Bilanzgewinn sollte primär zur Erhöhung der Rückstellungen und zur Stärkung der Gewinnrücklagen genutzt werden. Nur eine hohe Liquidität sichert die Zukunftsfähigkeit der BMW AG ohne staatliche Abhängigkeit.

Die geplante Ausschüttung von über 2,6 Mrd. Euro ist angesichts der Transformationsrisiken ökonomisch unverantwortlich. Die Dividende sollte deshalb auf 0,10 Euro je Stammaktie und 0,12 Euro je Vorzugsaktie begrenzt werden.

Investitionsstau bei der Transformation

Die Umstellung auf reine Elektromobilität (BEV) und die Dekarbonisierung der Lieferkette erfordern enorme Mittel. Statt Milliarden auszuschütten, müssen diese für Forschung, Entwicklung und den BEV-Hochlauf reserviert werden, um die Abhängigkeit von Verbrennungsmotoren und ineffizienten Wasserstoff-Technologien zu beenden.

Risikovorsorge stärken

BMW steht vor erheblichen finanziellen Unwägbarkeiten. Hierzu zählen Sanktionen durch das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (Kobalt-Problematik), drohende Strafzahlungen bei Verfehlen globaler CO₂-Ziele sowie der Wertverlust von VerbrennerProduktionsanlagen (Stranded Assets).

Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 3: Entlastung der Mitglieder des Vorstands

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2025 nicht zu entlasten.

Begründung:

Der Vorstand der BMW AG hält trotz der sich verschärfenden Klimakrise und klarer globaler Markttrends an einer riskanten technologischen Diversifizierung fest, anstatt die Transformation zur Elektromobilität konsequent zu beschleunigen. Dies gefährdet die langfristige Wettbewerbsfähigkeit und die Klimabilanz des Unternehmens. Außerdem darf der Vorstand Profitabilität nicht über den Schutz elementarer Menschenrechte stellen.

Verfehlte Wasserstoff-Strategie auf Kosten der Allgemeinheit

BMW setzt weiterhin auf die Förderung von Wasserstoff-Kleinserien, obwohl die Infrastruktur in Deutschland massiv schrumpft. Anfang 2026 wird das Netz voraussichtlich nur noch 50 bis 70 öffentliche Tankstellen umfassen. Es ist unverständlich, warum der Vorstand eine Technologie forciert, die im Vergleich zur direkten Stromnutzung energetisch ineffizient ist. Zudem ist es ordnungspolitisch fragwürdig, dass BMW für diese Projekte staatliche Fördermittel beansprucht, anstatt sie bei vermeintlicher Marktreife selbst zu finanzieren. Diese Form der Industriepolitik erscheint angesichts schwacher Marktperspektiven ökonomisch riskant.

Mangelnde Dynamik bei der E-Mobilität und fossile Abhängigkeit

Die Abhängigkeit vom Verbrennungsmotor bleibt besorgniserregend hoch: Über 80 % der im Jahr 2025 ausgelieferten Fahrzeuge waren mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet. Der weltweite Anteil vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) ist mit 17,9 % am Gesamtabsatz deutlich zu niedrig und stagniert nahezu auf dem Niveau der Vorjahre. Dass der Anteil der Plug-in-Hybride (PHEV) zwar wächst, kaschiert lediglich die fortbestehende Abhängigkeit von fossilen Antrieben, statt sie zu überwinden.

Unzureichende CO₂-Bilanz und mangelnde globale Ambition

Die CO₂-Bilanz verdeutlicht das Ausmaß der Klimabelastung: Die CO₂e-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope 3) betragen im Jahr 2025 weiterhin massive 108,0 Mio. Tonnen. Insgesamt belaufen sich die Emissionen der BMW Group auf 119,5 Mio. Tonnen CO₂e. Zwar unterschreitet BMW das EU-Flottenziel (90,0 g/km gegenüber dem Grenzwert von 92,9 g/km), doch dieser Erfolg ist regional begrenzt. Während der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) in der EU bereits bei 41,1 % liegt, fällt die globale Performance weit dahinter zurück. Der Fokus auf eine „grüne Produktion“ (Scope 1 & 2) mit nur 0,646 Mio. Tonnen CO₂e darf nicht von der massiven Verantwortung für die Emissionen der verkauften Fahrzeuge ablenken.

Strategische Rückwärtsgewandtheit

Angesichts des EU-Flottenziels eines Verbrenner-Verbots ab 2035 ist das Unternehmensziel von lediglich 50 % BEV-Anteil bis 2030 völlig unzureichend. Anstatt die Transformation proaktiv zu gestalten, betreibt der Vorstand zudem eine kritische Lobbyarbeit gegen das Ende fossiler Verbrennungsmotoren. Dieses Agieren verzögert den Strukturwandel und setzt das Unternehmen dem Risiko aus, technologisch und regulatorisch den Anschluss zu verlieren.

Verletzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten in der Kobalt-Lieferkette

Ein wesentlicher Grund für die Verweigerung der Entlastung ist zudem das mangelhafte Risikomanagement in der Rohstofflieferkette. Kobalt ist eine Schlüsselkomponente für die von BMW verwendeten Hochvoltspeicher. Die Demokratische Republik Kongo (DRK) liefert rund 70 % des weltweiten Kobalts, ist jedoch gleichzeitig Schauplatz schwerster Menschenrechtsverletzungen, darunter ausbeuterische Kinderarbeit und lebensgefährliche Arbeitsbedingungen im industriellen wie im kleingewerblichen Bergbau.

BMW bezieht Kobalt unter anderem über die CMOC Group Ltd. (ehemals China Molybdenum), die im Kongo großflächige Minen wie Tenke Fungurume betreibt. Berichte von Menschenrechtsorganisationen werfen CMOC immer wieder vor, von gewaltsamen Vertreibungen der lokalen Bevölkerung und unzureichenden Sicherheitsstandards zu profitieren. Durch die Geschäftsbeziehung zu CMOC ist BMW unmittelbar mit diesen Risiken verknüpft.

Nach dem deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) ist BMW verpflichtet, menschenrechtliche Risiken in der gesamten Lieferkette zu ermitteln und Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Der Vorstand wird dieser Verantwortung nicht gerecht: Die Strategie, sich auf Zertifizierungen und Audits der Minenbetreiber zu verlassen, hat sich als unzureichend erwiesen, da diese oft die Realität vor Ort – insbesondere die Vermischung von industriell gefördertem Kobalt mit solchem aus informellem Bergbau – nicht lückenlos abbilden.

Indem BMW weiterhin Rohstoffe aus Quellen bezieht, die mit systematischer Ausbeutung in Verbindung gebracht werden, verletzt das Unternehmen seine menschenrechtliche Sorgfaltspflicht. Dies führt nicht nur zu massiven Reputationsrisiken, sondern setzt die Gesellschaft auch rechtlichen Gefahren und möglichen Bußgeldern durch das BAFA aus.

www.kritischeaktionaere.de